

**ZEITSCHRIFT
FÜR
VERKEHRS-
WISSENSCHAFT**

INHALT DES HEFTES:

- | | |
|--|-----------|
| Kollektiver Kapazitätsabbau in der deutschen Binnenschifffahrt
Von Walter Hamm, Marburg | Seite 219 |
| Die Abwrackaktion der Binnenschifffahrt
– Antikritisches zu einer verfehlten Kritik
Von Dieter Wulf, Bonn | Seite 228 |
| Funktionsmängel der Frachtenordnung
in der Binnenschifffahrt
– dargestellt am Kiesverkehr vom Oberrhein –
Von Christoph Stoerb, Dinslaken | Seite 238 |
| Die Finanz- und Wirtschaftslage der Deutschen Bundesbahn (DB)
– ein kalkulierbares Haushaltsrisiko?
Von Kurt Irsfeld, Bonn | Seite 261 |
| Verkehrsbetriebslehre
– Eine Stellungnahme zu mehreren Besprechungen
des gleichnamigen Buches –
Von Helmut Diederich, Mainz | Seite 278 |

Zuschriften für die Redaktion sind zu richten an
Prof. Dr. Rainer Willeke
Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln
Universitätsstraße 22, 5000 Köln 41

Schriftleitung:
Prof. Dr. Herbert Baum
Seminar für Wirtschafts- und Finanzpolitik
Ruhr-Universität Bochum
Universitätsstraße 150, 4630 Bochum

Herstellung - Vertrieb - Anzeigen:
Verkehrs-Verlag J. Fischer, Paulusstraße 1, 4000 Düsseldorf 14
Telefon: (02 11) 67 30 56, Telex: 8 58 633 vvf

Einzelheft DM 16,-, Jahresabonnement DM 58,-,
zuzüglich MWSt und Versandkosten.

Für Anzeigen gilt Preisliste Nr. 7 vom 1. 1. 1978.

Erscheinungsweise: vierteljährlich.

Es ist ohne ausdrückliche Genehmigung des Verlages nicht gestattet, photographische Vervielfältigungen, Mikrofilme, Mikrophotos u.ä. von den Zeitschriftenheften, von einzelnen Beiträgen oder von Teilen daraus herzustellen.

Kollektiver Kapazitätsabbau in der deutschen Binnenschifffahrt¹⁾

VON WALTER HAMM, MARBURG

Aus guten Gründen gilt in einer sozialen Marktwirtschaft die strenge Regel, daß Unternehmer zwar die Chance des Gewinns haben sollen, aber auch die Risiken von Verlusten selbstverantwortlich tragen müssen. Der Sinn dieser Regel scheint zunehmend in Vergessenheit zu geraten. Deshalb soll an Hand des aktuellen Beispiels der Abwrackaktion in der deutschen Binnenschifffahrt an einige ökonomische Zusammenhänge erinnert werden, die es geraten erscheinen lassen, die unternehmerische Selbstverantwortung für Investitionen nicht zu durchlöchern. Zugleich werden einige kritische Anmerkungen *Wulfs* (S. 85 ff.) zu einem Aufsatz des Verfassers²⁾ kommentiert.

1. Ziele und gesetzliche Regelung der Abwrackaktion

Der Abwrackfonds für die Binnenschifffahrt ist mit Wirkung vom 1. Januar 1969 durch eine gesetzliche Regelung eingerichtet worden. Zweck der Abwrackaktion ist nach dem Gesetzeswortlaut die Verschrottung „unwirtschaftlichen Schiffsraums“. In der amtlichen Begründung zur Novelle des Binnenschifffahrtsgesetzes führte die Bundesregierung 1968 aus: „Unter unwirtschaftlichem Schiffsraum ist in erster Linie technisch veralteter Raum zu verstehen“³⁾. Damit das Ziel des Gesetzgebers erreicht werden kann, sieht das Binnenschifffahrtsgesetz Prämien für diejenigen Unternehmer vor, die bereit sind, unwirtschaftlichen Schiffsraum zu verschrotten. Die Prämien werden durch gesetzlich vorgeschriebene Zwangsabgaben aufgebracht. Alle Schifffahrttreibenden haben einen durch Verordnung festgelegten Prozentsatz ihrer Entgelte in einen Abwrackfonds einzubezahlen. Außerdem sind aus dem Bundeshaushalt in den ersten fünf Jahren der Abwrackaktion unter bestimmten sozialen Voraussetzungen Zuschüsse zu den Abwrackprämien in Höhe von 50 Prozent (insgesamt 22 Millionen DM) gezahlt worden. Über die Ergebnisse der Abwrackaktion hat *Wulf* (S. 81 ff.) eingehend berichtet⁴⁾. Es erübrigt sich daher, auf diesen Punkt einzugehen, zumal da sich insoweit keine wesentlichen Meinungsverschiedenheiten ergeben.

Anschrift des Verfassers:

Prof. Dr. Walter Hamm
Fachbereich Wirtschaftswissenschaften
Philipps-Universität Marburg
Universitätsstraße 7
3550 Marburg (Lahn)

- 1) Entgegnung auf den Aufsatz *Wulf, D.*, Die Abwrackaktion der deutschen Binnenschifffahrt, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 53. Jg. (1982), S. 75 ff. Alle folgenden Seitenverweise im Text beziehen sich auf diesen Aufsatz.
- 2) *Hamm, W.*, Ist der Abwrackfonds für Binnenschiffe noch zeitgemäß?, in: Internationales Verkehrswesen, 33. Jg. (1981), S. 109 ff. (im folgenden zitiert als *Hamm, W.*, Abwrackfonds).
- 3) Bundestagsdrucksache V/2494, S. 36.
- 4) Siehe hierzu auch *Hamm, W.*, Abwrackfonds, a.a.O., S. 109 f.

2. Individuelle und kollektive Verantwortung für unternehmerisches Handeln

Nach der Ansicht von *Wulf* (S. 88) können der Abwrackaktion „keine gesamtwirtschaftlich nachteiligen Folgen angelastet werden“. Wenn dies zuträfe, so wäre es schwer verständlich, warum nicht schon längst in anderen Branchen gleichartige Regelungen eingeführt worden wären. Es gibt durchaus einige Wirtschaftsbereiche, beispielsweise die Chemiefaserindustrie, die ebenfalls mit Überkapazitäten zu kämpfen haben, die gern Verschrottungskartelle gründeten, die aber mit solchen Wünschen aus guten Gründen abgewiesen worden sind. Die Beschäftigung mit den Ablehnungsgründen würde *Wulf* zeigen, daß seine Ansicht mit den amtlichen Vorstellungen über die Zweckmäßigkeit eines kartellartig organisierten Kapazitätsabbaus mit Staatshilfe nicht übereinstimmt. Von zentraler Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Selbstverantwortung der Unternehmer für dispositive Fehler. Eigenverantwortlichkeit, das heißt auch Haftung für falsche Entscheidungen, ist das wirksamste Mittel, die unternehmerisch Tätigen zu vorsichtigem, risikobewußtem Umgang mit knappen Produktionsfaktoren zu veranlassen. Können Verluste zum Teil „sozialisiert“, das heißt auf andere abgewälzt werden, während die Gewinne im jeweiligen Unternehmen verbleiben, so bedeutet dies eine starke Versuchung, weniger sorgfältig mit knappen Ressourcen umzugehen. Daß es sich hierbei nicht nur um hypothetisch abgeleitete Schlußfolgerungen handelt, zeigen die Erfahrungen in einer kaum mehr überschaubaren Zahl von Fällen, in denen individuelle durch kollektive ökonomische Verantwortung ersetzt worden ist.

Wulf bestreitet ferner, daß die Abwrackprämien das Investitionsrisiko vermindert hätten (S. 88). „Zu keiner Zeit sind Schrottwerte plus Abwrackprämien höher gewesen, als die Marktpreise für gebrauchte Schiffe“ (S. 88). Das Urteil, das *Wulf* hiermit über die Fähigkeiten von weit über tausend Binnenschiffahrtsunternehmern (kleine und große) fällt, ist vernichtend. Wer sich Abwrackprämien hat auszahlen lassen, war nach der Feststellung *Wulfs* ein wirtschaftlicher Narr. Er hat Geld des oder der Eigentümer des Unternehmens in privatwirtschaftlich unverantwortlicher Weise verschenkt. Politiker und Verbandsvertreter, die Binnenschiffahrtsunternehmern zur Abwrackung geraten haben, hätten gegen deren Interessen gehandelt.

Daß so vielen – auch gut geführten – Unternehmen kostspielige Irrtümer über die Verwertung ihres Schiffsraums unterlaufen sein und daß die Unternehmer davon weit länger als ein Jahrzehnt nichts gemerkt haben sollen, ist freilich unwahrscheinlich. Forscht man im Einzelfall nach, so ergibt sich regelmäßig, daß das jeweils zur Abwrackung angemeldete Schiff auf dem Markt für gebrauchte Schiffe einen niedrigeren Preis erzielt hätte, als sich bei Verschrottung zuzüglich der Abwrackprämie ergab. Die Unternehmer haben sich im allgemeinen durchaus sorgfältig danach erkundigt, welcher Preis für ein Schiff im einen Fall und welcher Preis im anderen Fall zu erzielen war. Wie zahlreiche Schiffsverkäufe ins Ausland zeigen, ist zwar die Abwrackprämie, insbesondere bei Selbstfahrern, keineswegs immer so hoch gewesen, daß die Verschrottung lohnte. Aber bei über 3200 Frachtschiffen (ohne Schuten) mit einer Tragfähigkeit von fast zwei Millionen Tonnen, vor allem bei altem Kahnraum, war das Kassieren der Abwrackprämie die weitaus vorteilhaftere Lösung. Wenn heute der Marktpreis für gebrauchte Schiffe höher liegt als der Schrottwert plus Abwrackprämie (*Wulf*, S. 88) und wenn gleichzeitig festgestellt wird, daß das Interesse an Abwrackprämien bei den Güterschiffen für trockene Ladung wegen

des „Gleichgewichts von Angebot und Nachfrage“ (S. 85) so gut wie erloschen ist, dann dürfte daraus ebenfalls hervorgehen, daß die Binnenschiffahrtsunternehmer durchaus zu rechnen verstehen.

Im übrigen hätte es als Fehlkonstruktion bezeichnet werden müssen, wenn den Binnenschiffahrtsunternehmen das Abwracken mit einer „Prämie“ nahegelegt worden wäre, von der keinerlei Anreize für die staatlich als notwendig angesehene Verhaltensweise, nämlich die Verschrottung „unwirtschaftlichen Schiffsraums“, ausgegangen wäre. Ist es wahrscheinlich, daß staatliche Instanzen sich in das Kassieren von Fondsabgaben und das Auszahlen von Prämien eingelassen hätten, wenn von vornherein sicher gewesen wäre, daß nur Dummköpfe unter den Unternehmern auf „Prämien“ hereinfallen würden? Es hätte eigentlich auch Sache des Bundesverbands der deutschen Binnenschiffahrt sein müssen, dem ganz besonders am Erfolg der Abwrackaktion lag, auf Prämien in einer Höhe zu dringen, die nicht nur falsch rechnende Unternehmer zur Verschrottung ihrer Schiffe veranlassen.

Zwar ist nicht auszuschließen, daß sich einzelne Unternehmer über die Attraktivität der Abwrackprämie getäuscht haben und daß sie besser gefahren wären, wenn sie ihr Schiff auf dem Markt für gebrauchten Schiffsraum veräußert hätten. Zahlreiche Unternehmer haben jedoch – entgegen dem von *Wulf* Gesagten – sehr wohl sorgfältig festgestellt, welche Art der Verwertung von Schiffen für sie vorteilhaft ist, und sie haben sich danach für die Abwrackprämie entschieden. Die Behauptung *Wulfs*, das Investitionsrisiko sei durch Abwrackprämien nicht vermindert worden (S. 88), ist in dieser generalisierenden Form falsch. Kann ein Teil der Folgen falscher Investitionsentscheidungen über Abwrackprämien auf Konkurrenten und Marktpartner abgewälzt werden, besteht sogar die keineswegs unbegründete Hoffnung, daß auch die Steuerzahler den Abwrackfonds füllen helfen müssen, so wird das einzelwirtschaftliche Investitionsrisiko vermindert und zum Teil kollektiv getragen – mit allen gesamtwirtschaftlich nachteiligen Konsequenzen.

Wulf schreibt (S. 81), wesentlich für die Zustimmung des Gesetzgebers zur Abwrackaktion sei die Bereitschaft der Binnenschiffahrt gewesen, „die Kosten der Abwrackaktion selbst zu tragen und nicht öffentliche Mittel in Anspruch zu nehmen“. *Wulf* irrt sich in diesem Punkt. Es war bereits darauf hingewiesen worden, daß sich die Steuerzahler in den ersten fünf Jahren mit 22 Millionen DM an der Bezahlung von Abwrackprämien beteiligen mußten. *Wulf* sagt weiter (S. 81), „die Hilfe des Staates sollte nur darin bestehen, die Beiträge der Schiffahrtsunternehmen zum Abwrackfonds einzuziehen, um eine gleichmäßige Belastung von Unternehmen sicherzustellen und Abwrackprämien an die Berechtigten auszuzahlen“. Den wesentlichen Punkt staatlicher Hilfe erwähnt *Wulf* erstaunlicherweise allenfalls zwischen den Zeilen. Ohne gesetzlichen Zwang wäre die Abwrackaktion niemals zustande gekommen. Hier liegt der entscheidende Punkt staatlicher Hilfe: Es wurde ein Zwangskartell mit staatlicher Kontrolle gebildet, das die gleichmäßige Belastung aller Konkurrenten sicherte und damit zugleich gute Chancen für die Überwälzung der Abwrackabgaben auf die Kunden eröffnete. Ohne diese staatliche Hilfe hätte sich die Abwrackaktion nicht verwirklichen lassen. In einem Wirtschaftsbereich, in dem der Staat unternehmerische Fehlpositionen in dieser massiven Weise honoriert, muß sich das Investitionskalkül bei rechnenden Unternehmern ändern.

3. Unternehmerische Verhaltensweisen und die Abgrenzung des relevanten Marktes

Für die Beantwortung der Frage, warum in der Binnenschifffahrt Überkapazitäten entstehen und warum diese Überkapazitäten nicht in wettbewerblichen Prozessen allmählich wieder abgebaut werden, sind staatliche Preisinterventionen und staatlich unterstützte Zwangspreiskartelle eine von mehreren möglichen Erklärungen. Auf zahlreichen Märkten ist die Erfahrung gesammelt worden, daß über dem Wettbewerbspreis festgelegte staatliche Mindest- oder Festpreise und Kartellpreise das Entstehen von Überkapazitäten begünstigen. Deshalb liegt die Frage nahe, ob im Falle der Binnenschifffahrt derartige Einflüsse wirksam sind und ob eine staatliche Intervention (Beschränkung des Preiswettbewerbs innerhalb der Binnenschifffahrt durch Fest- und Mindestpreise) eine weitere Intervention (Beseitigung von Überkapazitäten durch Abwrackaktionen mit Staatshilfe) nach sich zieht⁵⁾.

In dem von *Wulf* kritisierten Aufsatz war hierzu gesagt worden, daß es nicht zu dem vom Gesetzgeber vermißten „natürlichen Ausleseprozeß“⁶⁾ kommen wird, wenn die Marktpreise auf einem der Marktlage nicht entsprechenden überhöhten Stand staatlich festgelegt werden. Zu diesen überhöhten Preisen lassen sich auch mit veralteten Schiffen noch Deckungsbeiträge erzielen. Deshalb kann sogar „unwirtschaftlicher Schiffsraum“ noch zu Preisen oberhalb des Schrottwerts veräußert werden und wird deshalb nicht ohne Prämienzahlungen abgewrackt.

Wulf bestreitet dieses Argument unter Hinweis auf eine Äußerung von Bundesverkehrsminister *Hauff*, wonach „bis zu etwa 4/5 des gesamten Beförderungsvolumens der Binnenschifffahrt zu freien oder zu Margenfrachten transportiert werden“. *Wulf* folgert daraus (S. 87): „Von einem ‚staatlich überhöhten‘ Preissystem kann unter diesen Umständen keine Rede sein. Die Argumentation von *Hamm* geht daher von einer Voraussetzung aus, die zur Wirklichkeit in Widerspruch steht. Nach der Logik von *Hamm* hätte es Mitte der 60er Jahre gar nicht zu Überkapazitäten kommen dürfen, weil der Markt größtenteils frei war und deshalb die Marktpreisbildung von sich aus für die Beseitigung von Überkapazitäten hätte“ sorgen müssen. Zuvor weist *Wulf* darauf hin (S. 87), daß im grenzüberschreitenden Verkehr die Preisbildung völlig frei ist und daß „es im Rahmen des innerstaatlichen verbindlichen Frachtensystems Margenfrachten von plus 7 bis minus 35 % und mannigfache Rabatte“ gibt.

Wenn *Wulfs* Ansicht zuträfe, daß von einem staatlich überhöhten Preissystem keine Rede sein kann, dann könnte auf die staatlichen Preisinterventionen sofort ersatzlos verzichtet werden. Dem Bundesverkehrsminister wäre nachdrücklich zu empfehlen, unverzüglich entsprechende Schritte einzuleiten. Bisher hat sich der Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt freilich in ganz anderer Weise geäußert. Den Bemühungen um eine Beseitigung der staatlichen Preisbindungen ist stets und offenbar aus guten Gründen ent-

5) Siehe zu der hier angeschnittenen Grundsatzfrage den Aufsatz von *Willeke, R.*, Interventionspiralen in der deutschen Verkehrspolitik, in: *Cassel, D. u. a.* (Hrsg.), 25 Jahre Marktwirtschaft in der Bundesrepublik Deutschland, Stuttgart 1972, S. 316 ff.

6) Bundestagsdrucksache V/3414, S. 3.

schieden widersprochen worden. Um so eigentümlicher ist nun die Bemerkung *Wulfs*, von „staatlich überhöhten“ Preisen könne „keine Rede sein“.

Aber auch noch aus anderen Gründen sind die Einwände *Wulfs* nicht stichhaltig. Wer die Verhaltensweise deutscher Binnenschifffahrtsunternehmer, insbesondere der Partikuliere, ökonomisch zutreffend erklären will, muß den Markt, auf diese Fragestellung bezogen, abgrenzen. Es muß mit anderen Worten danach gefragt werden, welche Bedeutung die staatliche Preisreglementierung im innerstaatlichen Verkehr für die deutschen Unternehmer hat. Hiermit hat sich *Wulf* nicht beschäftigt. Er bezieht offenbar den gesamten internationalen Verkehr auf dem Rhein, auf der Elbe und auf der Donau in die Berechnung mit ein (vermutlich auch den Transitverkehr), selbst wenn diese Transporte für deutsche Binnenschifffahrtsunternehmen faktisch nicht zugänglich sind. Wegen der vagen Angaben und wegen des Fehlens jeglicher Hinweise auf die Art der Berechnung sind Mängel in der Marktabgrenzung freilich im einzelnen nicht feststellbar.

Wulf hätte bei seiner Darstellung erstens darauf verweisen müssen, daß der überwiegende Teil des grenzüberschreitenden Verkehrs zu staatlich nicht reglementierten Preisen auf ausländische Unternehmen entfällt. Nach der amtlichen Statistik haben ausländische Schiffe auf deutschen Binnenwasserstraßen fast ebenso hohe Verkehrsleistungen produziert (1980: 23,7 Milliarden Tonnenkilometer) wie Schiffe der Bundesrepublik (1980: 27,7 Milliarden Tonnenkilometer)⁷⁾, obwohl Ausländern der Zugang zu großen Teilen des innerdeutschen Verkehrs faktisch verschlossen ist. Die Verkehrsleistungen von Binnenschiffen der Bundesrepublik auf ausländischen Wasserstraßen erreichten demgegenüber 1980 lediglich 7,9 Milliarden Tonnenkilometer⁸⁾. Das heißt, daß der grenzüberschreitende Verkehr für deutsche Binnenschifffahrtsunternehmer keineswegs die überragende Bedeutung hat, wie aus den Angaben *Wulfs* entnommen werden könnte. Mit anderen Worten: Für die Verhaltensweisen der weitaus meisten deutschen Unternehmen ist der preisreglementierte und gegen ausländische Konkurrenz zum Teil abgesicherte innerdeutsche Verkehr nach wie vor entscheidend. Das gilt erst recht für die Masse der Partikuliere (speziell auch für die große Zahl von Hauspartikulieren, die Beschäftigungsverträge mit Reedereien abgeschlossen haben), denen besonders häufig ein irrationales Investitionsverhalten unterstellt worden ist.

Zweitens behauptet *Wulf*, auch im Falle von Margenfrachten handele es sich „um nahezu freie Märkte“. Diese Ansicht ist dann unzutreffend, wenn die vereinbarten Frachten (wie häufig im Straßenverkehr) regelmäßig mit der Margenuntergrenze (Mindestpreis) übereinstimmen, was dafür spricht, daß staatliche Preisvorschriften ein Absinken der Preise auf das Wettbewerbsniveau unterbinden⁹⁾. Dies trifft zum Teil auch in der Binnenschifffahrt zu. Die staatlichen Mindestpreise verhindern in diesen Fällen, daß sich Wettbewerbspreise bilden können. Es ist daher falsch, Binnenschifffahrtsmärkte mit Margenpreisen pauschal zu dem Bereich hinzuzuzählen, für den keine „staatlich überhöhten Preise“ gelten. Im übrigen könnte der irrige Eindruck entstehen, bei allen Margenfrachten gebe es eine Schwankungsbreite von plus 7 bis minus 35 Prozent, gerechnet von einem Richtpreis. Die genannten Zahlen sind Extremwerte, die die Ausnahme und nicht die Regel bilden.

7) Siehe Bundesminister für Verkehr (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 1981, Bonn 1981, S. 177.

8) Siehe ebenda, S. 73.

9) Siehe hierzu *Willeke, R. u. a.*, Margentarife für die Binnenschifffahrt, Düsseldorf 1977, insbesondere S. 52 ff. und S. 99 f.

Drittens hätte darauf verwiesen werden müssen, daß es für einen erheblichen Teil des innerdeutschen Verkehrs nach wie vor staatlich verordnete und überwachte Festfrachten gibt. Die strenge Überwachung ist nur deswegen notwendig, weil es andernfalls zu wesentlich niedrigeren Verkehrsentgelten käme; die Wettbewerbspreise liegen auch insoweit unter den staatlich verordneten Festfrachten.

Der Widerspruch zur Wirklichkeit, den *Wulf* zu erkennen glaubt, geht allein darauf zurück, daß er nicht mit der erforderlichen Sorgfalt den Einfluß staatlich vorgeschriebener Fest- und Mindestfrachten auf die Dispositionen *deutscher* Binnenschiffahrtsunternehmer abgrenzt. Wenn nichtrelevante Marktbereiche irrtümlicherweise in die Betrachtung einbezogen werden, lassen sich zutreffende Aussagen über das unternehmerische Verhalten nicht gewinnen. Diese fundamentale Regel der Markttheorie wurde nicht beachtet. Dies ist auch der Grund für den entschiedenen Widerstand zahlreicher deutscher Binnenschiffahrtsunternehmer gegen den Abbau staatlicher Preisinterventionen, was unerklärbar wäre, wenn von staatlich überhöhten Preisen „keine Rede sein“ (S. 87) könnte.

4. Bestimmungsgründe für unternehmerische Investitionsentscheidungen

Wulf stellt die Behauptung auf, das Investitionsverhalten der Binnenschiffahrtsunternehmen werde „nicht durch die Abwrackaktion beeinflusst, wie die Investitionspolitik seit Beginn der Abwrackaktion zeigt“ (S. 88). Er verweist in diesem Zusammenhang auf die konjunkturellen Einflüsse, die zu schwankendem Investitionsvolumen geführt haben. Für Investitionen seien die Marktlage und die finanzielle Lage der Unternehmen maßgebend „und nicht ein Vertrauen auf die Beseitigung von Überkapazitäten durch die Abwrackaktion“. „Daher können der Abwrackaktion auch keine gesamtwirtschaftlich nachteiligen Folgen angelastet werden“ (S. 88).

Bei seiner Beweisführung geht *Wulf* von einem übervereinfachten Modell unternehmerischen Investitionsverhaltens aus. Er unterstellt Kritikern fälschlich, sie meinten, daß Unternehmer ihre Investitionsentscheidungen allein davon abhängig machten, ob es eine Abwrackaktion gibt oder nicht. Liegt eine solche monokausale Abhängigkeit nicht vor, kann es nach *Wulf* auch keine gesamtwirtschaftlich nachteiligen Folgen von Abwrackaktionen geben.

Wulf hat dabei erstens übersehen, daß niemand eine monokausale Beziehung zwischen unternehmerischen Investitionsentscheidungen und Abwrackaktionen behauptet hat. Ein großer Komplex von Fakten, Erwartungen und damit zusammenhängenden Risiken geht in unternehmerische Investitionsrechnungen ein.

Wulf beschäftigt sich zweitens nicht mit der allein wichtigen Frage, ob und in welcher Weise in solchen komplexen Investitionsrechnungen auch der Tatsache Rechnung getragen wird, daß ein Teil des Investitionsrisikos kollektiv getragen wird. Um es noch deutlicher zu formulieren: Zu prüfen ist, ob das im Zeitablauf schwankende Investitionsvolumen durch kollektiv finanzierte Abwrackaktionen beeinflusst wird und ob mehr investiert wird, als es ohne Abwrackaktionen der Fall gewesen wäre. Die Schlußfolgerung *Wulfs*, „keine gesamtwirtschaftlich nachteiligen Folgen“, ist unter diesen Umständen alles andere als logisch zwingend. Im übrigen war schon darauf verwiesen worden, daß immer

dann, wenn die individuelle Verantwortung für Fehlinvestitionen ganz oder zum Teil sozialisiert worden ist, in vielen Wirtschaftsbereichen Überkapazitäten begünstigt worden sind. Besonders lehrreich ist das Beispiel der Mühlenwirtschaft¹⁰⁾. Aber es könnte auch auf die Zement- und die Stahlindustrie, den Steinkohlenbergbau und mehrere andere hochsubventionierte Branchen sowie auf die Erfahrungen in zahlreichen kartellierten Branchen verwiesen werden.

5. Werden die Ziele des Gesetzgebers noch beachtet?

In der zweiten Novelle zum Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 28. 12. 1968 hat der Gesetzgeber zweifelsfrei gesagt, daß Prämien nur für das Abwracken unwirtschaftlicher Schiffe zu gewähren sind. In der amtlichen Begründung wird, wie bereits erwähnt, unwirtschaftlicher Schiffsraum mit technisch veralteten Schiffen gleichgesetzt.

Diese begrenzte Zielsetzung wird inzwischen – ohne Änderung des Gesetzes – in einer Weise ausgedehnt, daß sie mit dem Gesetzeswortlaut nicht mehr übereinstimmen dürfte. Auf die Beseitigung „unwirtschaftlichen Schiffsraums“ folgte zunächst das Modernisierungsziel, bei dem schon bezweifelt werden kann, ob es der Gesetzgeber mit der Abwrackaktion verfolgen wollte. Heute dürfte nach *Wulf* (S. 82, 84) die deutsche Binnenflotte „die modernste und leistungsfähigste Flotte in Europa sein“. Gleichwohl soll die Abwrackaktion weitergeführt werden, vor allem mit der Begründung, daß es wegen der stark rückläufigen Nachfrage nach Leistungen der Tankschiffahrt dort zu einem Überangebot an Schiffsraum gekommen ist. Es geht nicht mehr um die Abwrackung „technisch veralteten Raums“, sondern um die Verschrottung durchaus noch moderner, aber wegen struktureller Nachfrageveränderungen nicht mehr benötigter Tankschiffe.

Es handelt sich mit anderen Worten um den Tatbestand des § 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB), der sich mit den sogenannten Strukturkrisenkartellen beschäftigt. Zwar ist der Verkehr nach § 99 GWB im wesentlichen von den Bestimmungen dieses Gesetzes freigestellt. Gleichwohl ist es bemerkenswert, in welcher Weise die Kartellbehörden diese Bestimmung angewendet haben.

„Im Falle eines auf nachhaltiger Änderung der Nachfrage beruhenden Absatzrückgangs“ können die Kartellbehörden nach § 4 GWB die Erlaubnis zum Abschluß eines Kartellvertrags erteilen, „wenn der Vertrag oder Beschluß notwendig ist, um eine planmäßige Anpassung der Kapazität an den Bedarf herbeizuführen, und die Regelung unter Berücksichtigung der Gesamtwirtschaft und des Gemeinwohls erfolgt“. Bisher sind zwar mehrere Anträge gestellt worden, ein Strukturkrisenkartell zu genehmigen. In der nun fast 25jährigen Geltungsdauer des Gesetzes ist jedoch bisher kein einziger Antrag genehmigt worden. Die Verwaltungsgrundsätze des Bundeskartellamts zu § 4 GWB schließen die Genehmigung von Strukturkrisenkartellen bei Absatzrückgängen infolge nachhaltiger Nachfrageänderungen keineswegs aus. Aber im Bericht des Bundeskartellamts über seine Tätigkeit im Jahre 1978 stehen zu diesem Fragenkreis unter anderem folgende

10) Hierbei sei vor allem auf *Schultze-Gisevius, K.*, Kapazitätsabbau mit Staatshilfe. Die Stilllegungaktion in der Mühlenwirtschaft als Beispiel, Berlin 1971, verwiesen.

Sätze: „Im Zusammenhang mit dem in einzelnen Sektoren sehr heftigen Strukturwandel wird immer wieder der Ruf nach dem Staat laut. Es wird auch die Frage gestellt, ob die marktwirtschaftliche Ordnung derartige Probleme überhaupt zu lösen vermag. Dabei wird übersehen, daß sich manche Probleme nur deshalb zugespitzt haben, weil konsequent marktwirtschaftliche Lösungen verhindert und dadurch Fehlanpassungen und Verzögerungen hervorgerufen worden sind“¹¹⁾. Selbst wenn dennoch für die Tankschiffahrt die Fortsetzung der Abwrackaktion grundsätzlich bejaht werden sollte, bleibt die Frage, ob die Bekämpfung einer Strukturkrise vom Wortlaut der §§ 32 a und 32 b gedeckt ist. Auf keinen Fall dürfte es mit dem Gesetzeswortlaut übereinstimmen, die Abwrackaktion deshalb fortzusetzen, weil – wie *Wulf* schreibt (S. 90) – eine gewisse Unsicherheit darüber besteht, „ob sich das Marktverhalten der Unternehmer gewandelt hat“. Sind die mit der Abwrackaktion erreichten Ziele des Gesetzgebers erfüllt, ist die aus diesem Grunde eingeführte staatliche Intervention abzubauen und die Ergänzung des Binnenschiffahrtsgesetzes ersatzlos zu streichen.

6. Ergebnis

Der Versuch *Wulfs*, Einwände gegen die Abwrackaktion in der deutschen Binnenschiffahrt zu widerlegen, weist schwerwiegende sachliche Mängel auf. Weder kann auf diese Weise nachgewiesen werden, das Investitionsrisiko werde durch kollektiv finanzierte Abwrackprämien nicht vermindert. Noch ist der Nachweis gelungen, Abwrackaktionen führten nicht zu gesamtwirtschaftlichen Nachteilen. Markttheoretisch mißglückt ist der Versuch, darzulegen, staatliche Preisinterventionen führten nicht zu überhöhten Preisen, was für die Erklärung des Entstehens von Überkapazitäten wesentlich ist. Da es auch nach Ansicht *Wulfs* keinen unwirtschaftlichen Schiffsraum (im Sinne „technisch veralteten Raums“) mehr gibt, dessen Ausmerzung aber allein Ziel des Gesetzgebers war, spricht alles dafür, die Abwrackaktion auslaufen zu lassen. Es ist höchst fraglich, ob die Fortsetzung der Abwrackaktion noch durch den Wortlaut der Paragraphen 32 a und 32 b des Binnenschiffahrtsgesetzes und die Ziele des Gesetzgebers gedeckt ist.

11) Bundestagsdrucksache 8/2980, S. 7.

Summary

The arguments used to advocate the continuation of the ship-breaking campaign in the inland waterway transport in Germany are easy to disprove and also contradictory to actual facts. As an example, it is claimed that the risks of investment are not reduced. As matters stand, however, the ship-breaking bonuses plus scrap value always exceed the market price of the ships in question. Continuing the ship-breaking campaign would mean nationalizing losses and furthering misdirected investments. State intervention to limit the free-price system would have the same effect. To claim that state controlled freight rates, compared with open market rates, are not excessive is also contradictory to the fact that deregulation sets market rates under pressure. Substandard fleets no longer exist in our inland waterway transport system and that was precisely what the amendment to the inland waterway transport act was passed for: to do away with them. The ship-breaking campaign should therefore be terminated.

Résumé

Des arguments facilement réfutables et en contradiction avec la réalité ont été présentés en faveur de la poursuite des actions de démontage de la navigation fluviale allemande. Ainsi par exemple, on affirme que le risque d'investissement n'est pas réduit. En réalité, les primes de démontage plus la valeur de ferraille sont régulièrement supérieures au prix sur le marché du bateau en question. La poursuite des actions de démontage mène à la socialisation de pertes et favorise des mauvais investissements. Les interventions de la part de l'Etat ont le même effet quand elles limitent la concurrence des prix de la navigation fluviale. L'affirmation que les frets réglementés par l'Etat ne sont pas, comparés aux prix de la concurrence, surélevés, est en contradiction avec le fait que l'absence de réglementation des frets a un effet d'incidence sur les prix. Dans la navigation fluviale allemande, il n'existe plus de tonnage techniquement suranné que le législateur seul ne veuille éliminer. C'est pourquoi, les actions de démontage devraient être terminées.

Die Abwrackaktion der Binnenschifffahrt

– Antikritisches zu einer verfehlten Kritik

VON DIETER WULF, BONN

In dem in diesem Heft veröffentlichten Beitrag von Professor *Dr. Walter Hamm* „Kollektiver Kapazitätsabbau in der deutschen Binnenschifffahrt“ wird massive Kritik an meinem Aufsatz „Die Abwrackaktion der deutschen Binnenschifffahrt“ geübt, in dem ich mich, übrigens nur am Rande, mit einigen Feststellungen *Hamm*s in dessen Aufsatz „Ist der Abwrackfonds für Binnenschiffe noch zeitgemäß?“¹⁾ auseinandergesetzt habe. Ging es in dieser Arbeit im wesentlichen um die Frage, ob es an der Zeit sei, die Abwrackaktion zu beenden, wird jetzt, mit dem Ziel, meine Ausführungen zu widerlegen, die Abwrackaktion als gesamtwirtschaftlich negativ verurteilt.

Ich habe sehr eingehend geprüft, ob ich überhaupt auf die Kritik *Hamm*s reagieren soll. Doch werden mir so erhebliche Fehler vorgeworfen, daß ich mich im Interesse der Sache und um in der Öffentlichkeit kein falsches Bild über die Abwrackaktion und darüber hinaus über die Binnenschifffahrtspolitik aufkommen zu lassen, veranlaßt sehe, die Ausführungen *Hamm*s in den wesentlichen Punkten richtig zu stellen.

1. Die Ansicht von *Walter Hamm*, daß die Abwrackaktion der Binnenschifffahrt gesamtwirtschaftlich nachteilige Folgen hat, ist nach wie vor nicht begründet. Der Hinweis auf „amtliche Vorstellungen“, die im Regelfall einen kartellartig organisierten Kapazitätsabbau als gesamtwirtschaftlich nicht vertretbar oder sogar schädlich erscheinen lassen, geht fehl; denn es ist ja derselbe Staat gewesen, der die Abwrackaktion der Binnenschifffahrt gesetzlich geregelt hat und bis heute an ihr festhält. In der Tat hat der Gesetzgeber die Situation der Binnenschifffahrt in der Mitte der sechziger Jahre als so schwierig und hinsichtlich wirtschaftlich schädlicher Auswirkungen, u. a. auch auf die Bundesbahn, als so bedenklich angesehen, daß er sonst bestehende mögliche Vorbehalte gegen einen organisierten Kapazitätsabbau zurückgestellt hat. In der amtlichen Begründung zu § 32 a des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr (Bundestagsdrucksache V/2494) heißt es dazu, daß unwirtschaftlicher Schiffsraum „nicht auf dem Markt verbleiben darf und deshalb abgewrackt werden muß. Hierzu ist jedoch wiederum die Hilfe des Staates notwendig.“ In ähnlicher Weise hat der damalige Bundesverkehrsminister *Leber* in seinem „Verkehrspolitischen Programm für die Jahre 1968 bis 1972“ erklärt, daß die Binnenschifffahrt nicht in der Lage sei, sich aus eigener Kraft aus dieser schwierigen Lage zu befreien. Offensichtlich wurden die infolge des Unterlassens einer organisierten Verschrotungsaktion entstehenden Schäden höher eingeschätzt als etwaige nachteilige Auswirkungen der staatlichen Organisation des Kapazitätsabbaus.

Anschrift des Verfassers:

Dr. Dieter Wulf
Petrusstraße 18
5300 Bonn 3

1) *Hamm, W.*, Ist der Abwrackfonds für Binnenschiffe noch zeitgemäß? in: Internationales Verkehrswesen, Jg. 33 (1981), S. 109.

Im übrigen hat *Hamm* selbst in dem eingangs erwähnten Aufsatz „Ist der Abwrackfonds für Binnenschiffe noch zeitgemäß?“ darauf hingewiesen, daß im Jahre 1968 in der Binnenschifffahrt insofern eine andere Lage gegenüber anderen Wirtschaftszweigen bestand, „als es sich nicht um ein konjunkturbedingtes, also vorübergehendes Überangebot an Tonnage, sondern um eine strukturelle Überkapazität handelte“. Er spricht hier von Sonderproblemen, „die soziale Maßnahmen und Hilfen zur beruflichen Umorientierung von Kleinunternehmen in diesem Wirtschaftszweig für vertretbar und richtig erscheinen ließen“. Warum dann jetzt die prinzipielle massive Ablehnung der Abwrackaktion unter Hinweis auf angeblich gesamtwirtschaftlich nachteilige Folgen?

2. *Hamm* hat in dem genannten Aufsatz weiter behauptet, daß infolge der Abwrackaktion das Investitionsrisiko sinke und deshalb eine Tendenz zur Verschwendung knapper Ressourcen bestehe und das Entstehen von Überkapazitäten begünstigt werde. Ich habe einen solchen Zusammenhang bestritten. Wenn er bestehen würde, hätte durch die Abwrackaktion die Kapazität der deutschen Binnenflotte nicht verringert werden können. Die wesentlichen Motive für Investitionen in der Binnenschifffahrt sind neben der allgemeinen Erwartung, die neuen Produktionsmittel während ihrer Lebenszeit gewinnbringend einsetzen zu können, die temporäre Verknappung von Schiffsraum in Zeiten guter Konjunktur und daraus resultierender guter Erlöse gewesen. So sind in den Jahren 1970 bis 1973 und 1978 bis 1980 deutliche Investitionsschübe zu erkennen. Hinzu kam im Falle der Schubschifffahrt der außerordentliche Rationalisierungsfortschritt in Form der Einsparung von Personalkosten und relativ billiger Transportgefäße. Ein Einfluß der Abwrackaktion wird dabei nicht erkennbar.

Jetzt wirft mir *Hamm* vor, ich hätte „ein vereinfachtes Modell unternehmerischen Investitionsverhaltens“ unterstellt. Ein monokausaler Zusammenhang zwischen Abwrackaktion und Investitionsverhalten läge nicht vor; niemand hätte dies auch behauptet. Vielmehr ginge „ein großer Komplex von Fakten, Erwartungen und damit zusammenhängenden Risiken in unternehmerische Investitionsrechnungen ein“. *Hamm* hat aber selbst einen solchen monokausalen Zusammenhang hergestellt. Er sagt in seinem bereits zitierten früheren Aufsatz (S. 111): „Das Investitionsrisiko wird . . . dadurch gesenkt, daß für veraltete Schiffe Preise oberhalb des Schrottwertes gesichert sind. Die günstigen Verkaufserlöse für Alttonnage wirken wie eine Verbilligung für neue Schiffe“. Auf diese Behauptung bezog sich meine Kritik. Wenn *Hamm* mir in diesem Zusammenhang vorwirft, meine Schlußfolgerung, daß durch die Abwrackaktion keine gesamtwirtschaftlich nachteiligen Folgen entstehen, sei nicht logisch zwingend, dann muß sich *Hamm* aber auch fragen lassen, ob seine Schlußfolgerung, daß doch solche Schäden bewirkt werden, zwingender ist. Ein konkreter Beweis wird nicht vorgelegt.

Selbst wenn man *Hamm* zustimmen würde, daß über dem Schrottwert und dem Preis für gebrauchte Schiffe liegende Abwrackprämien die Investition verbilligen – man kennt dies ja vom Autohandel, wenn der Händler beim Kauf eines neuen Wagens den alten zum erhöhten Preis in Zahlung nimmt –, dann kann sich dies nur auf ein und dasselbe Unternehmen beziehen, das ein altes Schiff verschrottet und ein neues bauen läßt. Eine solche Reinvestition der Abwrackprämie ist aber durch § 32 b BSchVG verboten. Zwar gibt es Möglichkeiten, das Verbot zu umgehen; doch ist dies stets mit hinderlichen Umständen verbunden, und man läuft Gefahr, daß man die Prämie zurückzahlen muß. Dieser Fall hat deshalb praktisch keine ins Gewicht fallende Bedeutung erlangt. Ist aber dennoch das Ver-

bot mit Erfolg umgangen worden, ist damit immer noch nicht bewiesen, daß die Abwrackprämie Anlaß oder zumindest ein wesentlicher Impuls für einen Neubau gewesen ist, und darauf kommt es hier allein an. Im übrigen hat von der Abwrackaktion ganz überwiegend die Partikulierschiffahrt Gebrauch gemacht. Etwa 80 % der verschrotteten Schiffe sind Partikulierschiffe. Doch die Partikulierschiffahrt hat während der Laufzeit der Abwrackaktion, von einigen wenigen Fällen abgesehen, keine Investitionen in neuen Schiffen vorgenommen.

Hamm führt weiter aus, ich hätte mich nicht mit der wichtigen Frage befaßt, daß ein Teil des Investitionsrisikos kollektiv getragen und daß dadurch das Investitionsvolumen ebenfalls beeinflußt und möglicherweise mehr als wirtschaftlich vertretbar investiert werde. Er weist in diesem Zusammenhang auf andere Wirtschaftszweige hin, in denen durch eine „Sozialisierung der Verantwortung“ Fehlinvestitionen begünstigt worden seien. Auch dieser Hinweis zielt wieder darauf ab, daß in der Binnenschiffahrt wegen der Abwrackaktion falsch investiert und das Entstehen von Überkapazität begünstigt worden sei. Die strukturelle Überkapazität ist jedoch, wie *Hamm* selbst in seinem erwähnten Aufsatz betont hat, der Anlaß für die Abwrackaktion gewesen und nicht die Folge. Die Abwrackaktion hat ganz klar einen Abbau der Überkapazität bewirkt. Die Kapazität der deutschen Binnenflotte ist von 4,7 Mio. t am 1. 1. 1969 auf 3,6 Mio. t am 1. 1. 1982 zurückgegangen. Diese Tatsache müßte doch hinreichend erklären, daß die Abwrackaktion nicht zu einem der Marktentwicklung zuwiderlaufenden Fehlverhalten bei den Investitionen geführt hat.

Wenn *Hamm* jedoch daran festhält, daß die Beseitigung einer bestehenden Überkapazität durch das organisierte Verschrotten das Investitionsverhalten expansiv beeinflußt, weil sich die Beschäftigungssituation verbessert, dann darf doch die Frage gestellt werden, ob das Investitionsverhalten bei einer durch den Markt herbeigeführten Aussonderung nicht mehr benötigten Schiffsraums wesentlich anders sein würde. Die Abwrackaktion soll doch nur das bewirken, was der Markt allein von sich aus nicht schafft.

3. *Hamm* kritisiert ferner meine Aussage, daß „zu keiner Zeit Schrottwerte plus Abwrackprämien höher gewesen sind als die Marktpreise für gebrauchte Schiffe“. Diese Aussage ist zweifellos zu allgemein formuliert gewesen. Präziser wäre gewesen, vom durchschnittlichen Niveau der Marktpreise für gebrauchte Schiffe zu sprechen, weil der Begriff des Durchschnitts Abweichungen beinhaltet. Schiffe, die abgewrackt wurden, haben un- zweifelhaft nicht immer den Durchschnittswert verkaufter Schiffe gehabt. Daß ich durch die andere, zu wenig präzise Formulierung aber keineswegs ein unrationales Verhalten der Schiffsunternehmen beschreiben wollte, darf man mir wohl unterstellen. Selbstverständlich haben die Unternehmer die vorteilhafteste Möglichkeit gewählt, was allerdings nicht ausschließt, daß es auch Fälle geben mag, in denen das Abwracken – aus welchen Gründen auch immer – dem Verkauf vorgezogen wurde. Man muß ja Käufer suchen, und das kann mit zusätzlichem Aufwand und Zeitverlust verbunden sein.

Wie ist denn bei der Bemessung der Abwrackprämien vorgegangen worden? Man war sich darüber klar, daß ein Anreiz notwendig war, um Schiffe aus dem Angebot zu entfernen. Man hat deshalb die Prämie am durchschnittlichen Marktpreis für gebrauchte Schiffe ausgerichtet, nicht darüber! Aber es gab auch Schiffe, die, weil kaum verkäuflich, nicht angeboten wurden, deren Preise deshalb nicht den „durchschnittlichen“

Preis beeinflussen konnten, vor allem kleine Motorschiffe und auf dem Markt wenig gefragte Kähne. Diese Fahrzeuge sind dann in erster Linie abgewrackt und nicht verkauft worden. Die Durchschnittsgröße der verschrotteten Motorschiffe betrug in den ersten Jahren der Aktion 300 t; sie stieg dann langsam auf über 500 t. Die Durchschnittsgröße der verkauften Motorschiffe betrug dagegen anfangs 800 bis 900 t, später 900 bis 1000 t. Auch bei den Kähnen lassen sich solche Größendifferenzen feststellen. Das zeigt, daß die Abwrackprämie für die größeren Fahrzeuge zu niedrig und für die kleinen höher gewesen ist als der beim Verkauf zu erzielende Preis.

Hinzu kam dann noch bis 1974 die staatliche Zusatzprämie von 50 % der Abwrackprämie. Die Gewährung dieser Zusatzprämie war jedoch an strenge Auflagen gebunden. Sie durfte nur an mittelständische Betriebe gezahlt werden, die aus dem Markt ausscheiden oder deren Existenz nachweislich bedroht war. Es war also kein allgemeiner Zuschuß aus öffentlichen Mitteln zur Abwrackaktion, wie man den Ausführungen *Hamm*s entnehmen muß, sondern eine Sozialprämie, wie sie vom Staat auch in anderen Fällen bezahlt wird (Umschulungsbeihilfen usw.). Diese Zusatzprämie hat die Binnenschiffahrt nie verlangt. Aber der Staat wollte die vom Gewerbe finanzierte Abwrackaktion unbedingt durch eine zusätzliche, von ihm finanzierte Sozialregelung ergänzen.

Die Abwrackprämie ist für trockene Schiffe seit ihrer ersten Festsetzung nicht mehr verändert worden. Nur bei Tankschiffen ist eine zweimalige Anpassung an das Niveau der Verkaufspreise vorgenommen worden, weil hier der Abbau der Überkapazität zu zögernd verlief und durch Verkäufe keine Marktentlastung erreicht wird. Trockene Motorschiffe und Kähne der Größe, wie sie zuletzt abgewrackt wurden, erzielen nur eine Prämie von kaum 35.000 DM plus Schrottwert abzüglich Verschrottungskosten. Es fragt sich hier wirklich, ob die Prämie noch die Verkaufspreise übersteigt. Dennoch war die Zahl der nach Fortfall der Zusatzprämie bis in die Gegenwart hinein abgewrackten Schiffe immer noch höher als die Zahl der verkauften Schiffe, nämlich 757 gegenüber 521. Aber weil der Anreiz immer geringer wird, beabsichtigt das Bundesverkehrsministerium, die Prämie für Trockenschiffe endlich an die allgemeine Preisentwicklung anzupassen, weil sonst das Ziel der Abwrackaktion, die Beseitigung von Überkapazität, zunehmend verfehlt würde.

Ich darf annehmen, daß meine ursprüngliche Aussage über das Verhältnis Abwrackprämien/Verkaufspreise hiermit korrigiert ist, so daß damit auch die kritischen, mir falsche Annahmen über das Verhalten der Unternehmen unterstellenden Bemerkungen *Hamm*s gegenstandslos geworden sind.

4. *Hamm* sagt weiter, daß „staatlich überhöhte Preise“ den natürlichen Ausleseprozeß verhindern, weil zu den überhöhten Preisen auch veraltete Schiffe noch kostendeckend einzusetzen sind, anstatt diese abzuwracken²⁾. Ich habe dazu dem Sinne nach ausgeführt, daß man nicht von einem total regulierten Markt sprechen könnte, daß vielmehr 4/5 des Binnenschiffmarktes frei von staatlicher Preisregelung ist. Ich habe mich dabei auf eine Äußerung des bisherigen Bundesverkehrsministers *Hauß* bezogen. Wenn unter diesen Umständen dennoch Mitte der 60er Jahre eine erhebliche Überkapazität entstanden sei, müßte dies andere Gründe haben als die staatliche Preisregelung. Ich habe diese Ursachen im einzelnen in meinem Aufsatz „Das Kapazitätsproblem der Binnenschiffahrt“ in dieser Zeitschrift (Heft 3/1979, S. 139) aufgeführt.

2) *Hamm, W.*, Ist der Abwrackfonds für Binnenschiffe noch zeitgemäß? a.a.O., S. 111.

Hamm meint dazu, daß es nicht zulässig sei, vom gesamten Verkehr auszugehen, an dem auch Ausländer stark beteiligt seien. Man müsse vielmehr eine Marktabgrenzung vornehmen und die Betrachtung auf die deutsche Schifffahrt beschränken. Ich hätte „darauf verweisen müssen, daß der überwiegende Teil des grenzüberschreitenden Verkehrs auf ausländische Unternehmen entfällt“. *Hamm* nennt dann einige Zahlen, offenbar um diesen Nachweis zu führen. Aber diese Zahlen beziehen sich gar nicht auf den grenzüberschreitenden Verkehr, sondern auf den Verkehr auf deutschen Wasserstraßen (23,7 Mrd. tkm ausländische Schiffe, 27,7 Mrd. tkm deutsche Schiffe). Sie enthalten zwar Leistungen des grenzüberschreitenden Verkehrs zu staatlich nicht reglementierten Preisen, aber auch Leistungen des innerdeutschen Verkehrs, der der staatlich kontrollierten Frachtenbildung unterliegt. Daß der überwiegende Teil des grenzüberschreitenden Verkehrs auf ausländische Schiffe entfällt, läßt sich deshalb mit diesen Zahlen nicht beweisen.

Dann folgt ein weiterer Fehler. *Hamm* führt aus, daß die Leistungen deutscher Schiffe im Ausland nur 7,9 Mrd. tkm erreichen, und schließt daraus, daß der grenzüberschreitende Verkehr für deutsche Binnenschiffahrtsunternehmer keineswegs die überragende Bedeutung hat, die meinen Ausführungen entnommen werden könnte. Es ist aber falsch, zur Darstellung des grenzüberschreitenden Verkehrs deutscher Schiffe nur deren *im Ausland* erbrachte Leistungen anzuführen; denn diese Schiffe haben auch, wenn sie über die Grenzen fahren, im Inland Leistungen vollbracht, die nicht unter die reglementierten Frachten fallen. Diese Leistungen sind in den genannten 27,7 Mrd. tkm enthalten. Die Schlußfolgerung, die *Hamm* aus den von ihm genannten Zahlen zieht, nämlich daß der grenzüberschreitende Verkehr für die deutschen Schiffahrtsunternehmen keine überragende Bedeutung hat, ist daher unzutreffend. Wenn man ein statistisch richtiges Verhältnis der von deutschen Schiffen in den beiden Hauptverkehrsbeziehungen erbrachten Leistungen herstellen will, muß man von den 27,7 Mrd. tkm die im grenzüberschreitenden Verkehr auf Bundesgebiet vollzogenen Leistungen abziehen, diese den 7,9 Mrd. tkm zuschlagen und den auf diese Weise erhaltenen Wert dem von den 27,7 Mrd. tkm verbleibenden Rest gegenüberstellen. Dann ergibt sich folgende Rechnung:

Verkehr deutscher Schiffe innerhalb des Bundesgebietes (1981)	13 648,4 Mrd. tkm
grenzüberschreitender Verkehr deutscher Schiffe, einschl. Durchgangsverkehr und Verkehr mit der DDR (1981)	13 197,2 Mrd. tkm
Von deutschen Schiffen im Ausland erbrachte Leistungen (1981)	+ 7 727,8 Mrd. tkm
Grenzüberschreitender Verkehr zusammen	20 925,0 Mrd. tkm

Das Verhältnis grenzüberschreitender/innerdeutscher Verkehr lautet daher 60,5 : 39,5.

Ein Indiz für die größere Bedeutung des grenzüberschreitenden Verkehrs ist auch die Entwicklung der beiden Verkehrsbeziehungen im letzten Jahrzehnt. Von 1970 bis 1981 hat der innerdeutsche Verkehr um 25,4 % abgenommen; der grenzüberschreitende Verkehr ist dagegen um 12,6 % gestiegen. Betrug das Verhältnis innerdeutscher/grenzüberschreitender Verkehr 1970 noch 42,7 : 57,3, so hat es sich 1981 auf 33 : 67 verschoben. An dieser Entwicklung des Gesamtverkehrs hat auch die deutsche Schifffahrt teilgehabt.

Wenn *Hamm* des weiteren vom „zum Teil“ gegen ausländische Konkurrenz abgesicherten innerdeutschen Verkehr spricht, dann wird wiederum der Eindruck erweckt, als habe der damit beschriebene Sachverhalt erhebliches Gewicht. Auch dies stimmt mit der Wirklichkeit nicht überein. Im gesamten Rheingebiet einschließlich der Ruhrgebietskanäle bis Dortmund/Hamm können ausländische Schiffe auf Grund des Außenwirtschaftsgesetzes bzw. der Außenwirtschaftsverordnung frei am innerdeutschen Verkehr teilnehmen. Hier sind die deutschen Schiffe voll dem Wettbewerb ausländischer Schiffe ausgesetzt. Aber auch der im nordwestdeutschen Kanalgebiet östlich Dortmund/Hamm bestehende Kabotagevorbehalt für deutsche Schiffe ist durchbrochen. Hier können niederländische Tankschiffe auf Grund des deutsch-niederländischen Restitutionsabkommens von 1950 ebenfalls frei Güter zwischen deutschen Häfen befördern, und andere Schiffe können dies mit Genehmigungen der zuständigen Behörden, die bei ausgeglichener Marktlage und erst recht bei knappem Angebot an Schiffsraum bereitwilligst erteilt werden.

Da auf das Rheingebiet einschließlich der westdeutschen Kanäle der ganz überwiegende Verkehr entfällt, nämlich 70 bis 80 % des Gesamtverkehrs auf Bundeswasserstraßen, und die niederländischen Tankschiffe frei und andere ausländische Schiffe mit Genehmigung Transporte im Kabotagegebiet durchführen dürfen, ist es unkorrekt, nur von „zum Teil“ zu sprechen. Sicher ist es nur ein Teil, aber gemessen am Markt oder dem Ladungsaufkommen ist dies der weit geringere Teil. Nicht umsonst fordert die deutsche Partikulierschifffahrt eine Beschränkung der Kabotagefreiheit, um vom Wettbewerb der auf den deutschen Markt drückenden niederländischen Überkapazität entlastet zu werden.

Für die Verhaltensweise der „weitaus meisten“ deutschen Unternehmer ist deshalb der innerdeutsche Verkehr nicht so entscheidend, wie *Hamm* meint. Wenn dies tatsächlich der Fall wäre, dann müßten vor allem die Partikuliere, die überwiegend im innerdeutschen Verkehr tätig sind, auf Grund der „staatlich überhöhten Preise“ und des angeblich gegen ausländischen Wettbewerb abgeschirmten innerdeutschen Marktes am meisten und am Markt vorbei investieren und nicht die Reedereien, deren Schwerpunkt im grenzüberschreitenden Verkehr liegt. Die Wirklichkeit ist anders. Investiert in neuen Schiffen, dies sei nochmals gesagt, haben in der gesamten Nachkriegszeit fast ausschließlich die Reedereien und nicht die Partikuliere.

Meine Behauptung, daß es sich bei den Margenfrachten um eine nahezu freie Preisbildung handelt, bezog sich vor allem auf die Margenfrachten mit großen Spannweiten (– 35 % bzw. 25 % bis +7 %). Die Untergrenze dieser Margenfrachten wurde auf dem Niveau der freien Frachten im parallel verlaufenden grenzüberschreitenden Verkehr festgelegt, um dem innerdeutschen Verkehr den Wettbewerb mit dem grenzüberschreitenden Verkehr zu ermöglichen. Die starke Absenkung nach unten ist der zur Zeit der Festlegung herrschenden außerordentlich schlechten Konjunkturlage zuzuschreiben. Insofern dürften diese Margenfrachten echte Wettbewerbspreise sein. Die effektiven Frachten lagen später innerhalb der Marge. Auch sind längerfristige Verträge mit Preisen innerhalb der Marge und nicht an der Untergrenze abgeschlossen worden. Diese Margenfrachten bilden zwar der Zahl nach eine Ausnahme, aber der zu ihnen abgewickelte Verkehr hat einen nicht unerheblichen Umfang. Er erreicht nach sehr vorsichtigen statistischen Ermittlungen 7 bis 8 % des gesamten innerdeutschen Verkehrs, und auf die Größe des Marktes kommt es bei der Beurteilung allein an. Zusammen mit dem grenzüberschreitenden Ver-

kehr beträgt somit der Freiheitsraum für die deutsche Schifffahrt annähernd 70 % des Gesamtverkehrs deutscher Schiffe, nicht eingerechnet die Margenfrachten mit geringeren Spannen.

Im übrigen ist es unkorrekt, von „staatlich überhöhten Preisen“ im innerdeutschen Verkehr zu sprechen. Diese Formulierung muß den Eindruck erwecken, als ob der Staat die Höhe der Beförderungsentgelte bestimmt. Das trifft aber nicht zu. Die Bildung der Frachten geschieht bekanntlich in Frachenausschüssen, in denen Anbieter und Nachfrager, Schifffahrttreibende und Verloader, in gleicher Zahl und mit gleicher Stimme vertreten sind. Es handelt sich gleichsam um repräsentative Märkte, in denen die Preise zustandekommen. Nicht umsonst heißt es deshalb in § 27 c BSchVG, daß die von Frachenausschüssen beschlossenen Entgelte als marktgerecht gelten. Sie bedürfen gemäß der Begründung zu diesem Gesetz (Bundestagsdrucksache V/2494 zu Artikel 1 Nr. 10) insoweit nicht der Nachprüfung durch den Staat. Dem Bundesverkehrsminister steht es lediglich zu, die Beschlüsse durch Rechtsverordnung für verbindlich zu erklären und zu publizieren. Entgelte aufheben oder selbst festsetzen kann er nur aus Gründen des allgemeinen Wohls oder wenn ein Frachenausschuß kein Entgelt beschließt. Unter diesen Umständen von „staatlich überhöhten Preisen“ zu sprechen, bedeutet, daß dem Staat eine Rolle zugewiesen wird, die er gar nicht spielt.

Daß das Bundesverkehrsministerium diese Art der Preisbildung als am Markt orientiert ansieht, läßt sich an dem Versuch ablesen, dieses Verfahren der Preisbildung auch im Straßengüterfernverkehr einzuführen. Die Verloader sollen zu diesem Zweck in der Tarifkommission, wo sie gegenwärtig nur eine beratende Funktion haben, den Verkehrsunternehmen mit Sitz und Stimme gleichgestellt werden. Vom Straßenverkehr – und bezeichnenderweise auch von der Bundesbahn – wird gegen diese Absicht heftig protestiert, weil man fürchtet, daß bei dieser „Marktorientierung“ die Tarife fallen würden.

Was die Binnenschifffahrt veranlaßt, an dieser Art der Frachtenbildung festzuhalten, ist die Stabilität der Beförderungsentgelte über einen längeren Zeitraum hinweg. Aus dem gleichen Grunde werden ja im grenzüberschreitenden Verkehr längerfristige Verträge abgeschlossen, so daß der täglichen Preisschwankungen unterliegende Markt im grenzüberschreitenden Verkehr nur etwa 20 % des Gesamtverkehrs umfaßt (sog. Tagesfrachten). Auch wesentliche Teile der Verladerschaft wünschen eine solche Stabilität der Beförderungsentgelte, weil sie diese der Preiskalkulation ihrer Produkte zugrundelegen.

Aus alledem folgt, daß die Marktabgrenzung zwischen grenzüberschreitendem und innerdeutschem Verkehr nicht das Ergebnis hat, das sich *Hamm* vorstellt. Da sie im Zusammenhang mit der Abwrackaktion aufgeworfen wird, ist zu fragen, ob sie überhaupt zulässig ist; denn die Abwrackaktion ist ja nicht auf die deutsche Schifffahrt beschränkt. Auch ausländische Schiffe können unter denselben Bedingungen wie deutsche Schiffe davon Gebrauch machen. Sie müssen ja auch Beiträge in den Abwrackfonds zahlen, wenn sie im innerdeutschen Verkehr Beförderungsleistungen erbringen. Es heißt hierzu in der Begründung zu § 32 a Abs. 1 BSchVG: „Hierbei kann es keinen Unterschied machen, ob es sich um deutschen oder ausländischen Schiffsraum handelt. Die Gleichbehandlung der ausländischen Fahrzeuge trägt überdies den Normen des EWG-Vertrages Rechnung, der eine Inländerbegünstigung ausschließt“. Außerdem bleiben deutsche Schiffe, die im innerdeutschen Verkehr eingesetzt sind, nicht ständig in diesem Bereich, sondern wechseln

hinüber in den grenzüberschreitenden Verkehr. Das muß schon eine etwaige Tendenz, auf Grund „erhöhter“ Abwrackprämien im Zusammenhang mit verbindlichen Frachten Investitionen am Markt vorbei vorzunehmen, schwächen. Es ist deshalb durchaus gerechtfertigt, den gesamten Markt ins Auge zu fassen, der zu 4/5 frei von staatlichem Einfluß ist.

5. Zum Schluß behauptet *Hamm*, daß die Zielsetzung der Abwrackaktion in ungesetzlicher Weise ausgedehnt würde. Schon die von mir erwähnte Modernisierung der deutschen Binnenflotte habe der Gesetzgeber im Zweifel nicht gewollt. Dabei ist es nur eine logische Folge, daß durch eine Verschrottung der alten und unwirtschaftlichen Schiffe der Modernisierungsgrad der Flotte steigt, ohne daß neue Schiffe in Betrieb genommen zu werden brauchen. Der Modernisierungseffekt ist zwangsläufig.

Dann bezweifelt *Hamm*, ob die Abwrackung des Überangebotes an Tankschiffsraum in der letzten Zeit durch den Wortlaut der §§ 32 a und b BSchVG noch gedeckt ist, weil es hier nicht mehr um „technisch veralteten Raum, sondern um die Verschrottung durchaus noch moderner, aber wegen struktureller Nachfrageveränderungen nicht mehr benötigter Tankschiffe“ ginge. Im Gesetz wird jedoch kein Unterschied hinsichtlich der Ursachen gemacht, die zur Unwirtschaftlichkeit führen. In § 32 a heißt es lediglich, daß „Prämien an Schifffahrttreibende gezahlt werden, die unwirtschaftliche Schiffe abwracken“. Zwar wird in der Begründung zu dieser Vorschrift eine Art Definition des Begriffes „unwirtschaftlich“ vorgenommen, indem gesagt wird, daß „unter unwirtschaftlichem Schiffsraum in erster Linie technisch veralteter Raum zu verstehen ist“. Hierauf beruft sich *Hamm*. Aber die Worte „in erster Linie“ lassen auch andere Möglichkeiten des Unwirtschaftlichwerdens zu und damit auch den Fall, daß Schiffsraum wegen struktureller Nachfrageveränderungen nicht mehr wirtschaftlich eingesetzt werden kann. Schließlich war die Überkapazität Mitte der 60er Jahre, die der Anlaß für das Ingangsetzen der Abwrackaktion war, struktureller Art. *Hamm* hat ja selbst darauf hingewiesen.³⁾ Insofern ist die gegenwärtige Situation der Tankschifffahrt nicht grundsätzlich von der damaligen Lage verschieden. Natürlich sollen auch im Falle einer Strukturkrise keine „durchaus noch moderneren“ Produktionsmittel vernichtet werden, sondern nur unwirtschaftlich gewordene. Deshalb hat der Gesetzgeber ein objektives Kriterium der „Unwirtschaftlichkeit“ geschaffen, indem er ein Mindestalter der Schiffe festsetzte, für die Abwrackprämien gewährt werden können: 20 Jahre für Güterschiffe, 12 Jahre für Tankschiffe und Schlepper. Auch die jetzt abzuwrackenden Tankschiffe müssen das geforderte Mindestalter haben. Erfüllen sie diese Bedingung, gelten sie im Sinne des Gesetzes als „unwirtschaftlich“ und nicht als „durchaus modern“, wie *Hamm* unterstellt. Das Abwracken von Tankschiffsraum zur Bekämpfung der „Strukturkrise“ der Tankschifffahrt ist damit klar durch die §§ 32 a und 32 b BSchVG gedeckt.

Auch das von *Hamm* in diesem Zusammenhang genannte Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) läßt die Bildung von Strukturkrisenkartellen zu, worauf *Hamm* selbst hinweist. Er sieht nur in der Tatsache, daß bisher solche Kartelle nicht genehmigt worden sind, Bedenken des Bundeskartellamts und glaubt, diese Bedenken auch gegen die Abwrackaktion der Binnenschifffahrt geltend machen zu müssen. Aber das Versagen von Genehmigungen in anderen Fällen ist ja kein Grund, im Falle der Abwrackaktion

3) *Hamm, W.*, Ist der Abwrackfonds für Binnenschiffe noch zeitgemäß? a.a.O., S. 110.

ebenso zu verfahren. Maßgebend kann nur das Ergebnis der Prüfung der Umstände sein, die ein organisiertes Aussondern von unwirtschaftlichen Produktionsmitteln zweckmäßig erscheinen lassen.

Im übrigen dürfte zwischen einem privatwirtschaftlichen Kartell im Sinne des GWB und der vom Staat durchgeführten Abwrackaktion mit Finanzmittelverwaltung durch den staatlichen Abwrackfonds ein nicht unerheblicher Unterschied bestehen, so daß eine Bezugnahme auf die kritische Einstellung des Bundeskartellamtes gegenüber Strukturkrisenkartellen schon aus diesem Grunde kaum gerechtfertigt ist.

Hamm sagt dann weiter, daß es auf keinen Fall mit dem Gesetzeswortlaut übereinstimmen dürfte, die Abwrackaktion deshalb fortzusetzen, weil – wie ich schriebe – eine gewisse Unsicherheit darüber besteht, „ob sich das Marktverhalten der Unternehmer gewandelt hat“. Unter diesem Marktverhalten habe ich u.a. die geringe Austrittsmobilität der Partikuliere verstanden, von der *Hamm* selbst sagt, daß dadurch in der Binnenschifffahrt Sonderprobleme geschaffen wurden, die besondere Maßnahmen gerechtfertigt erscheinen ließen.⁴⁾ Wenn *Hamm* jetzt dieses Motiv als nicht mit dem Gesetzeswortlaut übereinstimmend ansieht, so liegt hier ein Widerspruch zu seiner eigenen Aussage vor.

6. Bei einer abschließenden Gesamtbeurteilung gilt es schließlich zu bedenken, daß die Abwrackaktion im Rahmen der vom Gesetzgeber zugrundegelegten Voraussetzungen und Bedingungen auch als Mittel gedient hat, eine Sanierung der Partikulierschifffahrt vorzunehmen und damit in der Bundesrepublik Entwicklungen zu verhindern, wie sie derzeit insbesondere in den Niederlanden festzustellen sind. Die Partikulierschifffahrt sollte von nicht mehr existenzfähigen Betrieben entlastet werden, um die Position der im Markt verbleibenden Partikuliere zu stärken. In den Niederlanden hat man nur in relativ geringem Umfang unwirtschaftlichen Schiffsraum verschrottet. Es besteht deshalb noch immer eine starke Überkapazität. Um die daraus resultierenden Folgen in Form von Beschäftigungsmangel und Preisverfall zu verhindern, hat man das dort bestehende Börsenbefrachtungssystem mit *tour-de-rôle*-Regelung, d. h. die Verteilung der angebotenen Ladung auf die in Reihenfolge wartenden Schiffe, verstärkt und auf internationale Verkehre ausgedehnt. Zugleich ist dieses System mit verbindlichen Mindestfrachten gekoppelt. Damit wird in den Niederlanden – und auch in Belgien und teilweise in Frankreich sowie im sog. Nord-Süd-Verkehr zwischen diesen Ländern – jedem Schiff eine Beschäftigung garantiert, gleich ob es sich um gute oder schlechte, moderne oder alte Fahrzeuge handelt. Wettbewerb und Auslese der Anbieter durch den Markt sind strikt ausgeschlossen. Der Leistungswille wird unterdrückt, die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt geschwächt. Neuerdings hat eine holländische Partikuliergruppe versucht, dieses System auf den grenzüberschreitenden Verkehr von Holland nach den westdeutschen Kanälen auszudehnen, bisher freilich ohne Erfolg. Hätte man in der Bundesrepublik nicht die kaum mehr existenzfähigen Betriebe durch die Abwrackaktion aus dem Angebot entfernt und den gesunden Kern der Partikulierschifffahrt dadurch gestärkt, hätte die Gefahr bestanden, daß in der Bundesrepublik ebenfalls ein solches System gefordert und, um den sozialen Frieden nicht zu gefährden, möglicherweise auch zugestanden worden wäre. Ein solches System wäre weit marktfeindlicher als die innerdeutsche Marktordnung oder die Abwrackaktion, durch die nur bewirkt

4) *Hamm, W.*, Ist der Abwrackfonds für Binnenschiffe noch zeitgemäß? a.a.O., S. 110.

werden soll, was der Markt von sich aus nicht leistet, „da ein natürlicher Ausleseprozeß nicht stattfindet“, wie es in der Begründung zu § 32 a Abs. 1 BSchVG heißt. Insoweit ist auch eine politische Wertung der Abwrackaktion geboten.

7. Ich möchte mich auf die vorstehend behandelten wesentlichen Punkte beschränken, obwohl noch zu manchen Einzelheiten etwas zu sagen wäre. Wenn Professor *Hamm* mir vorwirft, daß mein Versuch, Einwände gegen die Abwrackaktion zu widerlegen, „schwerwiegende sachliche Mängel“ aufweist, dann muß die Frage erlaubt sein, ob seine Argumentation mangelfrei und stichhaltig ist. Seine vielfach nur deduktiv abgeleiteten Erkenntnisse werden jedenfalls durch die Realität nicht bestätigt. Wo, in welcher Weise und in welchem Ausmaß sind durch die Abwrackaktion konkrete gesamtwirtschaftliche Nachteile entstanden? Zahlen führt *Hamm*, von zwei Fällen abgesehen, nicht an. Doch diese Zahlen sind, weil falsch interpretiert, ohne Aussagekraft. Kann man wirklich annehmen, daß die Differenz zwischen der Summe von Abwrackprämien von durchschnittlich 11 Mio. DM im Jahr und der Summe von Schrottwerten bzw. Verkaufspreisen unter den Abwrackprämien so verfälschende Auswirkungen auf das Investitionsverhalten in der deutschen Binnenschifffahrt hat, wie dies *Hamm* glauben zu machen versucht?

Summary

My presentation in the 2/82 issue of this journal of the shipbreaking campaign, which goes back to an amendment to the inland water transport act and has been in operation since 1969, is sharply criticized in this issue by Professor Hamm. He maintains that the „collective reduction of surplus tonnage“ reduces investment risks and leads to the wasting of economic resources. However, the arguments advanced by Hamm in many points do not represent reality. Proof of this is furnished in detail, partly by the use of appropriate figures. The results of the ship-breaking campaign demonstrate that the surplus tonnage due to insufficient removal of uneconomic shipping space has been reduced to a large extent. An overall economic damage caused by this campaign is nowhere to be seen.

Résumé

Dans le numéro 2/82 de cette revue, j'avais présenté l'action de démontage pour les bateaux fluviaux en cours depuis 1969 qui est règlementée par l'état au moyen d'une loi et qui est financée par la navigation fluviale. Dans ce numéro-ci, le Professeur Hamm a sévèrement attaqué mon opinion. Il estime que cette „réduction collective de capacité“ réduisait le risque d'investissement et engendrait la dilapidation de ressources économiques et politiques. Cependant, l'argumentation de Hamm ne correspond pas à la réalité en ce qui concerne plusieurs points. Ceci est prouvé en détail en partie sur la base de chiffres exacts. Les résultats de l'action de démontage montrent que la surcapacité structurelle née à la suite de l'insuffisance de démontage de tonnages non-économiques a pu pour la plus grande partie être réduite. Vues sous l'angle de l'économie générale, des conséquences néfastes de l'action de démontage n'ont pas été enregistrées.

Funktionsmängel der Frachtenordnung in der Binnenschifffahrt – dargestellt am Kiesverkehr vom Oberrhein –

VON CHRISTOPH STOERB, DINSLAKEN

I. Die marktordnungspolitische Ausgangslage

Seit dem 1. 1. 1969 werden im innerdeutschen Binnenschiffsverkehr verschärfte Tarifkontrollen durchgeführt. Zur Beseitigung der Überkapazität der deutschen Binnenschifffahrt wurde seit 1968 eine Abwrackaktion gestartet. Trotz dieser schützenden Maßnahmen für die deutsche Binnenschifffahrt konnten weder der Binnenschiffahrtstarif (FTB) noch die Abwrackaktion zu einer durchgreifenden Gesundung der deutschen Binnenschifffahrt und zu einem längerfristigen Marktausgleich zwischen Angebot und Nachfrage führen. Obwohl nun der grenzüberschreitende Binnenschiffsverkehr in keiner Weise von staatlichen ordnungspolitischen Maßnahmen, was die Preisgestaltung betrifft, beeinflusst wird, wurden gerade für diesen Verkehrsbereich große Investitionen vom Binnenschiffsgewerbe getätigt. Die starke Zunahme des Schubverkehrs spielt im grenzüberschreitenden Verkehr eine wesentliche Rolle. Die Argumente des deutschen Binnenschiffahrtsgewerbes gegen eine Preisliberalisierung werden demnach durch die Entwicklung des Schubverkehrs nicht bestätigt. Folgende Argumente führt das Binnenschiffahrtsgewerbe gegen eine Preisliberalisierung an:¹⁾

- Der interne Wettbewerb innerhalb der deutschen Binnenschifffahrt – verstärkt durch den Wettbewerb mit der DB – müsse einen ruinösen Preisverfall auslösen.
- Die chronische Überkapazität in der Binnenschifffahrt bewirke eine Verstärkung des Preisdrucks. Die Kapazitätsfrage müsse daher vor der Preisbildungsfrage gelöst werden.
- Eine Preisliberalisierung sei unvereinbar mit der Vorschrift des § 21 Abs. 2 Satz 1 BschVG (Forderung nach einer Vollkostendeckung zuzüglich einer angemessenen Gewinnspanne).
- Die Partikuliere neigten zu einer „inversen Angebotsreaktion“, indem sie bei rückläufigen Preisen den Erlös- und Einkommensausfall durch eine mengenmäßige Angebotsausweitung zu überkompensieren versuchten und damit bei liberalisierter Frachtenbildung den bereits vorhandenen Preisdruck noch weiter verschärfen würden.
- Festpreise seien im konjunkturellen Preiszyklus ein Element der Stabilität.

Anschrift des Verfassers:

Dr. Christoph Stoerb
Cäcilienweg 10
4220 Dinslaken

1) Vgl. dazu *Durgelob, H.*, Elemente der Tarifstruktur und der Preispolitik in der Binnenschifffahrt (= Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V., Reihe B, Bd. 33), Köln 1976, S. 71 ff.

- Die derzeitige Preisbildung in Frachtausschüssen würde bei der gleichgewichtigen Vertretung von Anbietern und Nachfragern marktgerechte Entgelte sicherstellen.

Vor einer möglichen Preisliberalisierung müßten folgende ordnungspolitische Maßnahmen verwirklicht sein²⁾:

- Regulierung der Kapazität,
- Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen,
- Lösung des Eisenbahnproblems,
- Beseitigung des zersplitterten Angebots im Wege der Kooperation und Konzentration in der Reedereischifffahrt.

Die Verladerseite sieht jedoch in der Preisliberalisierung die zweckmäßigste Marktordnung für die deutsche Binnenschifffahrt, und zwar aus folgenden Gründen³⁾:

- Das bisherige Festfrachtsystem gestatte keine ausreichende Differenzierung der Preise nach den individuellen Nachfrage-, Konkurrenz- und Kostenbedingungen.
- Die Umständlichkeit des Preisbildungsverfahrens ermögliche keine rechtzeitige Anpassung der Tarife an veränderte Marktverhältnisse.
- Verbindliche Festfrachten für die einzelnen Leistungsanbieter führten keine bestmögliche Verkehrsbedienung und Aufgabenteilung herbei.
- Das Argument der Marktmacht der Verlader sei mit marktstrukturellen Tatbeständen nicht zu stützen; dieses Argument habe nur temporäre Gültigkeit, wobei jedoch auch die umgekehrte Konstellation eines „Verkäufermarktes“ wirksam werden könnte.
- Die Festpreise seien kein Element der Stabilität im konjunkturellen Preiszyklus, da die Festpreise gerade in schlechten Beschäftigungszeiten durch Ausweich- und Umgehungspraktiken unterboten würden⁴⁾.
- Die Binnenschifffahrt sei mit einem Festfrachtsystem vor allem nicht in der Lage, der Konkurrenz der Bundesbahn mit ihrer differenzierten und offensiven Ausnahmetarifpolitik wirksam zu begegnen.

Besonders harte Diskussionen um den FTB werden seit Anfang 1970 für die Festlegung der Binnenschifffahrtsfrachten für Sand, Kies und Splitt ab oberrheinischen Ladestellen im binnendeutschen Verkehr geführt. Die Ursache ist darin zu suchen, daß bei nahezu konstant bleibenden Marktfrachten ab französischen Ladestellen durch den Anstieg der FTB-Frachten im binnendeutschen Verkehr eine disparitätische Frachtenentwicklung ausgelöst wurde. Diese Frachtdisparität führte zu einer Wettbewerbsbenachteiligung der deutschen Kieswerke. Die Vorschläge zur Überwindung dieser Situation reichten von einer „Kieskonvention Oberrhein“ bis zu einer Freigabe der Frachtraten. Der Bundesminister für Verkehr hat am 28. 2. 1978 mit Wirkung vom 1. 4. 1978 die Diskussion um den FTB zunächst dadurch beendet, daß er eine erhöhte Marge von – 35 % festlegte mit Ausnahme der Frachtraten für Verladungen nach Häfen im nordwestdeutschen Kanalgebiet.

2) Vgl. *Durgelob, H.*, Elemente . . . , a.a.O., S. 71 ff.

3) Vgl. *Willeke, R., Böttger, W., Baum, H., Schmidt, K.*, Margentarife für die Binnenschifffahrt (= Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, Bd. 35), Düsseldorf 1977, S. 38.

4) Starke Unterbietungen der Festpreise durch Manipulationen konnten bei empirischen Ermittlungen, insbesondere in den Jahren 1966 und 1975, festgestellt werden.

Der vorliegende Beitrag verfolgt das Ziel, die Daseinsberechtigung des FTB kritisch zu beleuchten. Da am Oberrhein zwei unterschiedliche Verkehrsmarktordnungen im binnen-deutschen und grenzüberschreitenden Verkehr gegeben sind, soll an den Auswirkungen der Festpreise im innerdeutschen Binnenschiffsverkehr ab Oberrhein auf die deutschen Verloader und auf die Binnenschiffahrtstreibenden aufgezeigt werden, inwieweit der FTB seine Funktion als Ordnungsinstrument erfüllt. Die Auswirkungen der Frachtenentwicklung auf die Verloader werden dabei gemessen an den Veränderungen der Gesamtversandmengen an Kies ab deutschen oberrheinischen Kiesverladestellen, am Anteil des cif- und fob-Geschäftes an der Gesamtversandmenge und an veränderten mengenmäßigen Zusammensetzungen der Absatzgebiete. Die weitere Untersuchung erstreckt sich auf die Auswirkungen der Frachtenentwicklung auf das Angebot von Binnenschiffahrtsleistungen am Oberrhein. Um klären zu können, inwieweit der FTB den wirtschaftlichen Verhältnissen der Anbieter Rechnung trägt, wird für ein repräsentatives Fahrzeug eine Selbstkostenrechnung erstellt. Diese Selbstkostenrechnungen können nur aufgrund von unternehmensinternen Sachverhalten aufgestellt werden, die durch gezielte Einzelbefragungen von Reedern und Partikulieren ermittelt werden können. Die Selbstkostenrechnungen werden mit dem Niveau der Marktpreise und den FTB-Raten verglichen. Anhand der Preisbildungskriterien des § 21 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr wird geprüft, ob der FTB die einzelnen Postulate des Gesetzgebers erfüllt. Durch die Verkehrsmarktordnung soll ein Interessenausgleich zwischen Verkehrsgewerbe und verladender Wirtschaft unter Beachtung des allgemeinen Wohls erreicht werden. Das zentrale Problem dieses Beitrags liegt darin, anhand der Selbstkostenrechnungen im Vergleich zu den Marktpreisen und FTB-Sätzen herauszufinden, inwieweit bei der Tariffestlegung durch die Überbetonung des Interesses einer Marktpartei das gesamte System zum Scheitern verurteilt ist. In einem weiteren Teil werden die einzelnen Schwächen des gegenwärtigen Festfrachtsystems herausgearbeitet. Da die augenblickliche Verkehrsmarktordnung eine schnelle Liberalisierung des Preissystems nicht zuläßt, werden Veränderungsschritte aufgezeigt, die vom jetzigen FTB-System zu einem Margentarifsystem führen könnten. In der weiteren Diskussion um einen Margentarif soll dann der grundsätzliche Fortfall einer Preisuntergrenze in einem Referenztarifsystem erörtert werden.

II. Die Auswirkungen der Frachtenentwicklung im Kiesverkehr ab Oberrhein auf die Verloader

1. Die Entwicklung der Binnenschiffahrtsfrachten ab Oberrhein

Bis zum 1. 1. 1969⁵⁾ waren die Frachtraten im innerdeutschen Verkehr ab Oberrhein für Kies und ab den französischen Ladestellen zu entsprechenden Löschstellen gleich hoch, da bis zu diesem Zeitpunkt im innerdeutschen Raum faktisch auch eine freie Preisbildung gegeben war.

Die Tabelle 1 zeigt am Beispiel der Entwicklung der Frachtraten von Zone 1 nach Münster, daß die Entwicklung der FTB-Frachten nicht parallel mit den Marktfrachten verlaufen ist, wobei in den Jahren von 1974 bis 1977 gravierende Preisdifferenzen zu beobachten

5) Einführung der Frachtenüberwachung für alle innerdeutschen Binnenschifftransporte.

Tab. 1: Entwicklung der Binnenschiffahrtsfrachten Oberrhein (Zone 1) nach Münster im Zeitraum 1971 – 1977

Jahr	FTB Fracht (ohne KWZ ⁶⁾ abzüglich Marge	Marktfracht (inkl. KWZ)
1971	7,66	6,50
1972	7,74	7,00
1973	8,13	5,50
1974	8,70	5,00
1975	8,89	4,75
1976	10,45	6,50
1977	10,45	5,50
Ende 1978	10,45	7,50

Quelle: FTB, eigene Erhebungen bei oberrheinischen Kieswerken.

sind. Die Tatsache, daß die FTB-Frachten in den Jahren 1974/75 (Jahre mit sehr guter Wasserführung) bei Beförderungen ab elsässischen Ladestellen um etwa 40 % unterboten wurden, wird auch von der Frachtenprüfstelle West bestätigt. In einer Untersuchung von Willeke, Baum, Hoener⁷⁾ wird ebenfalls diese Entwicklung für Transporte in andere Gebiete, also nicht nur in das westdeutsche Kanalgebiet, bestätigt. In den Jahren 1973/1974 fanden die deutschen Kieswerke eine praktikable Regelung zur Umgehung des FTB. Mit stillschweigender Duldung durch die Frachtenprüfungsbehörden exportierten sie zunächst Kies und Splitt nach Frankreich und reimportierten diese Güter anschließend wieder. Sie schufen damit die Bedingungen eines grenzüberschreitenden Verkehrs mit freien Marktfrachten. Bis Mitte 1976 waren daher über diesen Umweg an beiden Rheinufern freie Frachtvereinbarungen möglich. Der Bundesminister für Verkehr stellte am 1. 7. 1976 fest, daß diese Transporte eine Umgehung der Bestimmungen des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr im Sinne des § 42 a bedeuteten. Die Frachtenprüfungsorgane der Wasser- und Schifffahrtsdirektion – Außenstelle Duisburg – wurden damals beauftragt, diese Verkehre zu prüfen und Verstöße nach dem 1. 8. 1976 unnachgiebig zu ahnden. Auf Antrag des Wirtschaftsverbandes Steine und Erden Baden-Württemberg e. V. wurde im Juli 1976 die Minusmarge der Frachtableaus ab oberrheinischen Ladestellen von 11 % auf 35 % erhöht, wobei Frachten zum westdeutschen Kanalgebiet von dieser Regelung nicht erfaßt wurden. Da die festgelegten Frachtraten ab deutschen Ladestellen immer noch um etwa 10–15 % höher waren als die freien Frachtraten, setzten nun zwei Entwicklungen ein, die wiederum indirekt zu einem Herabsinken der deutschen Frachtraten auf das Niveau der Frachtraten ab französischen Ladestellen

6) KWZ – Kleinwasserzuschläge = Zuschläge zur Grundfracht, die zur Anwendung kommen, wenn bei sinkendem Wasserstand die volle Auslastung der Schiffe nicht mehr möglich ist. Die offiziellen Pegelstände (Ruhrort, Köln, Kaub usw.) sind dabei maßgeblich für die Berechnung.

7) Vgl. Willeke, R., Baum H., Hoener, W., Wettbewerbswirkungen unterschiedlicher Frachtenbildungssysteme in der Binnenschiffahrt – Der Fall Oberrheinkies – (= Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, Nr. 38), Düsseldorf 1978, S. 47.

fürten und damit zu einem Marktausgleich der beiden unterschiedlichen Frachtratenentwicklungen tendierten. Auf der einen Seite wuchs der Werkverkehr, auf der anderen Seite wurden Absatzgebiete umstrukturiert.

Tab. 2: *Durchschnittliche Tagespreise, ermittelt bei verschiedenen Verbrauchern in der Zeit von Mitte Februar 1977 bis Ende März 1977: Theoretische Endpreise*

	FTB	Materialpreis	Endpreis	Marktfracht	Materialpreis	Endpreis
Essen	8,67	2,70	11,37	5,00	2,70	7,70
Dortmund	10,09	2,70	12,79	5,30	2,70	8,00
Münster	11,24	2,70	13,94	6,20	2,70	8,90
Ladbergen	12,46	2,70	15,16	6,50	2,70	9,20
Lingen	14,42	2,70	17,12	8,00	2,70	10,70
Leer	15,64	2,70	18,34	8,50	2,70	11,20
Kampe	15,54	2,70	18,24	8,50	2,70	11,20
Oldenburg	15,91	2,70	18,61	8,50	2,70	11,20

Quelle: FTB, eigene Erhebungen und Auskünfte beim Wirtschaftsverband Steine und Erden Baden-Württemberg e.V.

Tabelle 2 zeigt, daß sämtliche FTB-Frachten in das westdeutsche Kanalgebiet um nahezu 50 % höher lagen als die Marktfrachten.

2. Auswirkungen der Frachtenentwicklung auf den Absatz

Tab. 3: *Die Marktanteile beim Versand von Sand, Kies und Splitt ab Oberrheinstationen im Zeitraum 1974 – 1977*

Jahr	Versand ab deutschen Ladestellen		Versand ab französischen Kieswerken		Gesamtversand Mio. t
	Mio. t	%	Mio. t	%	
1974	11,7	53	10,3	47	22,0
1975	12,4	55	10,1	45	22,5
1976	10,9	56	8,5	44	19,4
1977	12,5	61	8,0	39	20,5

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz.

Tabelle 3 zeigt die Entwicklung der über dem Wasserweg transportierten Versandmengen von Kies ab französischen und deutschen Ladestellen. In den Jahren 1974–1977 haben sich die Marktanteilswerte beim Versand von Kies zugunsten der deutschen Kieswerke

verschoben, und zwar von einem Marktanteil von 53 % im Jahre 1974 auf einen Marktanteil von 61 % im Jahre 1977. Man kann also aus der unterschiedlichen Frachtenentwicklung nicht auf einen Rückgang des Gesamtabsatzes der deutschen Kieswerke am Oberrhein schließen. Dieser gegenteilige Verlauf der Frachtraten und des Anteils am Gesamtabsatz von Kies und Sand hat folgende Ursachen (vgl. Tab. 4):

Tab. 4: *Die Versandmengen auf dem Wasserwege von Sand, Kies, Splitt im Zeitraum 1974 – 1977 in Mio. t der deutschen Kiesverlader*

Jahr	Rheingebiet bis Emmerich	Neckar und Main	Westdeutsches Kanalgebiet	Ausland: Holland, Belgien, Schweiz	Gesamtversandmenge
1974	6,1	3,2	1,2	1,3	11,8
1975	6,1	3,3	1,9	1,1	12,4
1976	5,6	3,2	0,7	1,4	10,9
1977	6,3	3,2	0,2	2,8	12,5

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, eigene Erhebungen

- Das westdeutsche Kanalgebiet ging als Absatzgebiet für die deutschen Hersteller nahezu vollständig verloren. Die Absatzmenge fiel von 1,9 Mio. t im Jahre 1975 auf 0,2 Mio. t im Jahre 1977 zurück.
- Der Anteilsverlust in das westdeutsche Kanalgebiet war von einem Anteilsgewinn des Auslandsgeschäftes begleitet. Die Versandmenge stieg von 1,1 Mio. t im Jahre 1975 auf 2,8 Mio. t im Jahre 1977.

Die deutschen Kiesverlader haben ihre Auslandsgeschäfte so ausgeweitet, daß die Exporte zunehmend die Verluste im Inlandgeschäft überkompensierten.

Die Gesamtversandmengen der Kieshersteller kann man in einen cif- und einen fob-Anteil aufspalten. Beim cif-Geschäft übernimmt das Kieswerk den Transport, während beim fob-Geschäft die Ware ab Werk, d. h. „frei Schiff“ verkauft wird. Beim fob-Geschäft kann der Transport von einem Händler, vom Endverbraucher oder auch von einem Zwischenhändler vorgenommen werden.

Wie aus Tabelle 5 zu entnehmen ist, haben die Binnenschifffahrtstreibenden in der Funktion als Werkschifffahrtstreibende das Risiko von Veränderungen des cif-Preises getragen, was der erhöhte Anteil des fob-Geschäfts an der Gesamtversandmenge von 62 % im Jahre 1974 auf 80 % im Jahre 1977 beweist. Die erhöhten fob-Verkäufe zu konstanten Preisen waren nur möglich, weil die interne Fracht der Werkschifffahrt der grenzüberschreitenden Marktfracht entsprach. Die negativen Einflüsse der hohen FTB-Fracht werden also durch zwei Gegenentwicklungen kompensiert:

- Die deutschen Reeder betätigen sich verstärkt in der Werkschifffahrt, mit der die FTB-Fracht umgangen werden kann.

Tab. 5: Der Anteil der cif- und fob-Geschäfte an der Gesamtversandmenge der deutschen Kiesverlader im Zeitraum 1974 – 1977

Jahr	cif-Geschäfte	fob-Geschäfte
1974	38 %	62 %
1975	38 %	62 %
1976	33 %	67 %
1977	20 %	80 %

Quelle: Eigene Erhebungen bei oberrheinischen Kieswerken und Auskünfte beim Wirtschaftsverband Steine und Erden Baden-Württemberg e.V.

– Die deutschen Kieshersteller steigerten ihren Export von Kies und Sand nach Holland und Belgien.

Durch die unterschiedlichen Frachtenentwicklungen, die durch marktregulierende Maßnahmen hervorgerufen werden, entsteht somit eine Marktpaltung. Diese Marktpaltung führt zu Wettbewerbsverzerrungen, die jedoch ökonomisch nicht wirksam werden, da es infolge von Manipulationen und Frachtumgehungspraktiken zu einem Ausgleich der Frachten kommt und damit zu einer faktischen Aufhebung der Frachtenunterschiede. Ein wesentlicher Wettbewerbsnachteil für die deutschen Kiesverlader muß jedoch darin gesehen werden, daß das FTB-System die Kieshersteller zur Erhöhung der fob-Verkäufe zwingt und damit langfristig die Dispositionsfreiheit zum Kunden einschränkt. Die vorliegenden Statistiken sind als Beweismittel für den Ausfall eines Absatzgebietes nicht zu verwenden, da die Empfangsorte der fob-Verkäufe nicht erfaßt werden und gleichzeitig eine Erfassung des unechten Werkverkehrs nicht möglich ist. Es stellt sich die Frage, ob es für die Binnenschifffahrt vom wirtschaftlichen Standpunkt erforderlich ist, das FTB-Niveau auf Kosten dieser Wettbewerbsnachteile der deutschen Kiesverlader anzustreben, oder ob vielleicht die Marktfrachten durchaus „auskömmlich“ sind und damit eine Freigabe des FTB sinnvoll wäre.

III. Die Auswirkungen der Frachtenentwicklung im Kiesverkehr ab Oberrhein auf die Anbieter

Die Transportleistungen der gewerblichen deutschen Binnenschifffahrt im Kiesverkehr ab Oberrhein nahmen von 1975 bis 1977 um 60 % ab, während im gleichen Zeitraum die Leistungen der Werkschifffahrt um 170 % anstiegen (Tabelle 6). Da die gewerbliche Binnenschifffahrt als Werkschifffahrt im Baustoffverkehr und als gewerbliche Binnenschifffahrt am Markt auftritt, kann man aus den Entwicklungen der Transportleistungen nicht schließen, daß der deutschen Binnenschifffahrt in den Jahren 1975–1977 insgesamt Transporte verloren gingen. Es war vielmehr für die Binnenschifffahrt im Kiesverkehr ab Oberrhein von der deutschen Seite nicht möglich, diese Transporte in der Form der gewerblichen Binnenschifffahrt auszuführen. Der Grund liegt in dem zu hohen FTB-Niveau, welches von den cif-Preisen für Kies nicht getragen wurde. Man kann also nicht feststellen, daß die Werkschifffahrt auf Kosten der gewerblichen Binnenschifffahrt ihr

Tab. 6: Die Verkehrsteilung bei Versandmengen ab deutschen Ladestellen

Jahr	Beförderung durch die gewerbl. Binnenschifffahrt Mio. t	Beförderung durch Werkschifffahrt Mio. t
1973	10	3
1976	8	5
1977	3	8

Quelle: Eigene Erhebungen bei oberrheinischen Kieswerken.

Transportvolumen ausgeweitet hat, sondern die gewerbliche Binnenschifffahrt hat durch einen Funktionswandel den FTB untergraben. Obwohl die Verlader eine Angleichung der Minusmarge von 35 % für das Kanalgebiet fordern, hat die Schifffahrtsseite bisher erfolgreich die geringere Marge ihres „Papiertarifs“ verteidigt. Diese FTB-Raten zum Kanalgebiet werden zwar von keinem Verlader gezahlt, aber dennoch verteidigen die Binnenschifffahrtstreibenden aus Furcht vor Auswirkungen auf das Gesamtfrachtsystem diesen FTB. In Schifffahrtskreisen befürchtet man, daß eine Erhöhung der Marge für das Kanalgebiet eine Senkung der Frachtraten für den Transport von höherwertigen Gütern, z. B. von Kohle, zur Folge haben könnte.

1. Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Preisbildungskriterien

Die Frachtraten nach FTB finden nur dann Anwendung im innerdeutschen Binnenschiffsverkehr von Oberrheinkies, wenn sie mit den Frachtraten von den elsässischen Ladestellen zu denselben Löschplätzen übereinstimmen. Entsprechen sie diesen aufgrund von überhöhten Tarifen nicht – so wie z. B. im Jahre 1976 oder ständig zum westdeutschen Kanalgebiet – so schöpfen Anbieter und Nachfrager nach Transportleistungen alle Möglichkeiten aus, die Frachtratenunterschiede zu beseitigen oder besser gesagt: Der Markt nach Binnenschifffahrtsleistungen für Oberrheinkies tendiert zu einem Frachtenausgleich. Ohne auf die Schwächen des Festfrachtsystems einzugehen, stellt sich zunächst die Frage, ob der umstrittene „Papiertarif“ (FTB a 503/105 12 und 13 nach Kanalstationen) überhaupt die Auflagen des Gesetzgebers nach § 21 Abs. 2 Satz 1 und 2 Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr erfüllt. Der Gesetzgeber stellt drei Bedingungen an die tariflichen Entgelte:

- Die Entgelte sollen marktgerecht sein.
- Bei Festsetzungen von Entgelten sind unbillige Benachteiligungen mittelständischer Wirtschaftskreise sowie wirtschaftlich schwacher und verkehrungünstig gelegener Gebiete zu verhindern.
- Die Entgelte sollen den wirtschaftlichen Verhältnissen der Unternehmer der Schifffahrt Rechnung tragen.

a) Die Marktgerechtigkeit der Entgelte

„Die Anwendung dieser Kriterien für die Festlegung oder Überprüfung von Preisen und Preisgrenzen ist dadurch erschwert, daß die Verkehrsänderungsgesetze keine inhaltliche

Präzisierung geben und die Auslegungen nach wie vor kontrovers sind.“⁸⁾ Nach dem Wortsinn wären Preise zu bilden, die dem Markt gerecht werden. Eine Ergebnisprognose über die Höhe marktgerechter Entgelte unter Wettbewerbsbedingungen erweist sich als nicht praktikabel.⁹⁾ Bei den Tarifen ab Oberrhein besteht jedoch die Möglichkeit, auf einen Parallelmarkt zurückzugreifen, bei dem sämtliche Gegebenheiten annähernd mit dem deutschen Markt übereinstimmen. Die Tarife im Kiesverkehr ab Oberrhein sind nicht marktgerecht, da die FTB-Entgelte zum westdeutschen Kanalgebiet nicht zu Vertragsinhalten zwischen Angebot und Nachfrage werden. Die Anbieter verteidigen zwar die Entgelte in den Frachenausschüssen, untergraben sie jedoch, indem sie im Parallelverkehr ab Frankreich oder im Werkverkehr zu weit niedrigeren Frachtraten Transportvereinbarungen abschließen. Liefermöglichkeiten in das westdeutsche Kanalgebiet bestehen für die deutschen Kiesproduzenten nur, wenn die angeblich „marktgerechten“ Entgelte durch eine Funktionsausweitung der Reedereien in der Werkschiffahrt keine Anwendung finden. Die Zielsetzung „Marktgerechtigkeit der Entgelte“ kann nur dann erfüllt werden, wenn die regulierten Preise im innerdeutschen Binnenschiffsverkehr den freien Preisen im grenzüberschreitenden Binnenschiffsverkehr angepaßt werden. Eine konsequente Zielerfüllung wäre nur durch eine Freigabe der deutschen Tarife zu erreichen.

b) Verhinderung unbilliger Benachteiligungen

Nach § 21 Abs. 2 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr sollen durch die Tariffestsetzung unbillige Benachteiligungen landwirtschaftlicher und mittelständischer Wirtschaftskreise sowie wirtschaftlich schwacher und verkehrsunünstig gelegener Gebiete verhindert werden. Gegen diese Zielsetzung wird aus folgendem Grunde verstoßen: Durch die Festlegung der Entgelte für das westdeutsche Kanalgebiet werden die oberrheinischen deutschen Verlader daran gehindert, in das westdeutsche Kanalgebiet mit Hilfe der gewerblichen Binnenschiffahrt Kies zu liefern, da ihre Konkurrenten in Frankreich erheblich niedrigere Marktfrachten bezahlen. Die Festlegung der Entgelte bedeutet also eine unbillige Benachteiligung mittelständischer Wirtschaftskreise. Die deutschen Verlader wären nur dann nicht benachteiligt, wenn die FTB-Frachten auf deutscher Seite jeweils den Marktfrachten ab elsässischen Ladestellen angepaßt würden. Dies hätte in der Tat eine Freigabe des FTB zur Voraussetzung. Diese Argumente werden auch ständig von den Verladern am Oberrhein vorgebracht. Die Schiffahrtsseite versucht dagegen, durch den Vorschlag einer „Oberrheinkonvention“ die Marktpreise dem FTB-Niveau anzupassen.

c) Wahrung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Verkehrsunternehmer

Das dritte Ziel des § 21 Abs. 2 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr beinhaltet, daß die Entgelte den wirtschaftlichen Verhältnissen der Unternehmen der Schiffahrt Rechnung tragen sollen. Da die Beibehaltung der FTB-Frachten in den Frachenausschüssen von den Binnenschiffahrtstreibenden verteidigt wird, kann man daraus folgern, daß die FTB-Raten zum Kanalgebiet den wirtschaftlichen Verhältnissen der

8) Willeke, R., Böttger, W., Baum, H., Schmidt, K., Margentarife . . . , a.a.O., S. 44.
9) Ebenda, S. 44.

Unternehmen der Schiffahrt Rechnung tragen. Der FTB vom Oberrhein zum Kanalgebiet verstößt also gegen die beiden Zielsetzungen Marktgerechtigkeit und Verhinderung unbilliger Benachteiligungen, während das Ziel der Wahrung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Verkehrsunternehmen Verwirklichung finden könnte. Dabei könnte die Ursache für die Verstöße gegen die beiden erstgenannten Ziele (Marktgerechtigkeit der Entgelte, Verhinderung unbilliger Benachteiligungen) geradezu in der großen Überbetonung der Binnenschiffahrtsinteressen liegen. Inwieweit die FTB-Frachten, aber auch die freien Marktfrachten von Frankreich zum westdeutschen Kanalgebiet die wirtschaftlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrtsunternehmen berücksichtigen, wird im folgenden mit Hilfe einer empirischen Vollkostenkalkulation analysiert. Sollte sich herausstellen, daß der FTB der deutschen Binnenschiffahrt mehr als eine Vollkostendeckung gewährt, so kann hier nicht nur der Grund für den Verstoß gegen die beiden anderen Zielsetzungen des Gesetzgebers gesehen werden, sondern es kann hieraus auch die lang anhaltende Überkapazität der deutschen Binnenschiffahrt erklärt werden, so daß eine kurzfristige Überbewertung der Binnenschiffahrtsinteressen durchaus in einer langfristigen Fehlentwicklung enden kann.

2. Eine empirische Vollkostenkalkulation

Die folgende Kostenrechnung bezieht sich auf das Jahr 1977. Sie wird nach Angaben des Binnenschiffahrtsgewerbes¹⁰⁾ aufgestellt. Das Zahlenmaterial wurde anhand von Lieferantangeboten, Tarifen usw. überprüft, um festzustellen, ob es sich jeweils um kalkulatorische Kosten oder Istkosten handelte. Die größte Problematik liegt in der Position „Reparaturen“, da nur mit einem Durchschnittswert gearbeitet werden kann. Denn in der Regel fallen Reparaturen sporadisch an. Die einzelnen Kostenarten, so wie sie der Betriebswirtschaftliche Ausschuß beim Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. aufgestellt hat, werden auch für die empirische Vollkostenkalkulation übernommen, da dieser Kontenrahmen auch in ähnlicher Form in der Praxis Verwendung findet. Wenn nun für einige ausgewählte Transportrelationen vom Oberrhein zu Stationen im westdeutschen Kanalgebiet Kostenträgerrechnungen aufgestellt werden, so soll dabei unberücksichtigt bleiben, daß der Taltransport vom Oberrhein zum westdeutschen Kanalgebiet wie ein „Koppelgeschäft“ zum ausgeführten Bergtransport gelten muß. Es böte sich daher an, eine Kostenträgerrechnung für den Berg- und Taltransport zusammen zu erstellen, da es keinen Schiffahrtstreibenden gibt, der mit seinem Fahrzeug leer vom westdeutschen Kanalgebiet zum Oberrhein fährt, um dort Kies zu laden. Da jedoch im Bergverkehr sowohl niedrige grenzüberschreitende Frachtraten wie auch hohe innerdeutsche Frachtraten gezahlt werden, wird die Problematik des „Koppelgeschäftes“ außer acht gelassen. Bei der Erstellung der Kostenträgerrechnungen finden anfallende Leeranfahrten keine Berücksichtigung, da diese bei guter Disposition in der Regel vermieden werden können. Nach Untersuchungen des Autors im Binnenschiffahrtsgewerbe werden in der Fahrt zum Oberrhein fast ausschließlich neue Motorschiffe mit einer Tragfähigkeit von 1500 – 1800 t eingesetzt, da dieses Wassergebiet erhöhte Anforderungen an die Maschine und das Kasko stellt. Bei Ermittlung der Selbstkosten für diesen Fahrzeugtyp werden teilweise Kalkulationsgrundlagen des Betriebswirtschaftlichen Ausschusses beim Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V., die mit

10) Eigene Erhebungen bei Reedern und Partikulieren.

den empirischen Erhebungen übereinstimmen, übernommen. In Anlehnung daran werden folgende Kostenarten unterschieden:

A. Bereithaltungskosten (einschl. angemessener Gewinn)

1. Personalkosten
 - Löhne und Gehälter (einschl. Mehrarbeitslöhne)
 - soziale Aufwendungen
 - Lohnsummensteuer
 - Berufsgenossenschaft
2. Reparaturen
3. Material
 - Schiffsmaterial und -ausstattung
 - Verbrauchsmaterial
4. Versicherung
5. Abschreibung
 - Kasko 2,5 % auf 40 Jahre Restwert 10 % = 2,25 % auf 40 Jahre
 - Maschine 6 2/3 % auf 15 Jahre Restwert 25 % = 5 % auf 15 Jahre
6. Zinsen
 - Eigenkapitalverzinsung
 - Fremdkapitalverzinsung
7. Kostensteuern
 - Vermögensteuer
 - Gewerbesteuer
8. Sonstige Betriebsgemeinkosten
 - Telefonmiete
 - Arbeitskleidung
 - Ordergebühren
 - Trinkgelder
 - Abfertigungskosten
9. Verwaltungskosten
10. Unternehmergeinn

B. Fortbewegungskosten

Energiekosten für Gasöl- und Schmierstoffverbrauch. Der Gasölverbrauch pro Fahrstunde berechnet sich aus:

$$PS \times \frac{\text{Verbrauch/h} \times \text{Nutzungsgrad der Antriebskräfte}}{\text{spez. Gewicht}}$$

Liter x Preis = Antriebskosten pro Stunde

Der Schmierölverbrauch (Liter) wird mit 1 % des Treibstoffverbrauchs angesetzt.¹¹⁾

¹¹⁾ Vgl. Willeke, R., Böttger, W., Baum, H., Schmidt, K., Margentarife . . . , a.a.O., S. 79.

Selbstkostenrechnung eines neuen Motorschiffes (MS) mit 1800 t Tragfähigkeit (Ende 1977)

A. Bereithaltungskosten für MS mit 1800 t Tragfähigkeit	DM
1. Personalkosten	211.230
2. Reparaturen	25.000
3. Schiffsmaterial	12.000
4. Versicherungen	40.000
5. Afa	61.500
6. Zinsen (für Fremd- und Eigenkapital)	119.760
7. Kostensteuern	17.908
8. Sonstige Betriebskosten	6.600
9. Verwaltungskosten	30.000
10. Unternehmergeinn	60.000
	583.998

zu 1: Ansatz der Personalkosten:

Bei allen Untersuchungen wurde festgestellt, daß diese Fahrzeuge mit einem Schiffsführer und zwei Matrosen besetzt waren, wobei eine mitfahrende Ehefrau eines Besatzungsmitgliedes mit einem Schifferdienstbuch den fehlenden Schiffsjungen ersetzte. Beim Ansatz der Lohnkosten wurde davon ausgegangen, daß das Fahrzeug an 15 Wochenenden im Jahr nicht im Einsatz ist. Die Berechnung der Löhne wurde nach dem Rheintarif vorgenommen, wobei pro Besatzungsmitglied im Monat 120 Überstunden zugrunde gelegt wurden. Für freiwillige soziale Aufwendungen wurden pro Besatzungsmitglied pro Monat ein Betrag von 250 DM in Ansatz gebracht. Für die Binnenschiffahrtsberufsgenossenschaft wurden 5 % und für die Lohnsummensteuer 2 % der Lohnsummen anrechnet.

zu 2: Ansatz der Reparaturen:

Kaskoinstandhaltungskosten	10.000 DM
Motorüberholungskosten	7.500 DM
Kosten für Überholung von Verschleißteilen wie Batterien, Pumpen, Filter, Dichungen usw.	7.500 DM
	25.000 DM

zu 3: Schiffsmaterial:

Es handelt sich hier um Schiffsmaterial wie Drähte, Farben, Erhaltungsaufwand für Schiffswohnungen, Werkzeuge u. a. Es konnte hier ein Durchschnittswert von DM 12.000 ermittelt werden.

zu 4: Versicherungen:

Die Versicherungsprämien werden nach dem Wert des Fahrzeugs bemessen. Der Neupreis eines MS mit 1800 t Tragfähigkeit wurde im Jahre 1977 mit 2 Mio. DM ermittelt. Bei einer mittleren jährlichen Versicherungsprämie von 2 % (1,25 % – 3,75 %) ergibt sich ein Betrag von 40.000 DM.

zu 5: Abschreibungen:

Es wurden von mehreren Werften Angebote Anfang 1978 eingeholt. Der durchschnittliche Anschaffungswert für ein neues Motorschiff mit 1800 t Tragfähigkeit lag bei 2 Mio. DM, wobei das Kasko mit 1,4 Mio. DM und die Maschine mit 0,6 Mio. DM beteiligt waren. Nach deutschem Steuerrecht darf das Kasko mit jährlich 4 %, die Maschine mit jährlich 10 % vom Neuwert abgeschrieben werden. Diese Abschreibungssätze werden nicht übernommen, da sie in keiner Weise der Lebensdauer des Kaskos wie der Maschine gerecht werden. Nach Auskünften mehrerer Sachverständiger für Schiffsgutachten und einiger Schadensabteilungen von Versicherungen für Binnenschiffe wurden folgende Abschreibungswerte ermittelt, die auch international anerkannt sind und bei allen Bewertungsfragen international angewendet werden:

Motorlebensdauer 15 Jahre

Restwert nach 15 Jahren 25 % des Neuwertes.

Kaskolebensdauer 40 Jahre

Restwert nach 40 Jahren 10 % des Neuwertes.

Es ergeben sich dann folgende Abschreibungen pro Jahr:

a) Motor 5 % von 600.000 DM	= 30.000 DM
b) Kasko 2,25 % von 1.400.000 DM	= 31.500 DM
Summe der Afa	= 61.500 DM

zu 6: Zinsen:

Ende 1977 wurde ein Effektivzins von 8 % p. a. für eine Laufzeit von 20 Jahren am Markt vorgefunden. Für die Eigenkapitalverzinsung wurde ebenfalls ein Zinssatz von 8 % p. a. in Ansatz gebracht.

zu 9: Verwaltungskosten:

anteiliger Personalaufwand	21.000 DM
Sachaufwand und Kosten der Geschäftsleitung	9.000 DM
zu 10: Unternehmergeinn:	30.000 DM

Es wurde eine Kapitalrücklaufzeit von 12 Jahren bei einer Steuerquote von 50 % angesetzt, da die Investition eines Binnenschiffes als langlebige Sachwertanlage gesehen werden muß.

Die gesamten Bereithaltungskosten für ein MS mit 1800 t Tragfähigkeit betragen demnach 1977 insgesamt 583.998 DM jährlich. Bei den Untersuchungen stellte sich heraus, daß bei den neuen Fahrzeugen 330 Betriebstage pro Jahr angenommen werden können.

Es ergeben sich dann Bereithaltungskosten pro Tag von:

583.998 DM : 330 = 1.769,69 DM

B. Fortbewegungskosten:

Die Energiekosten im Talverkehr ab Oberrhein wurden Ende 1977 mit 50,00 DM/h ermittelt.¹²⁾

12) Eigene Erhebungen.

Ermittlung von Kostenfrachten ab Oberrhein zum Kanalgebiet (Ende 1977)

Die Ansätze für Fahr-, Lade- und Löschtage wurden nach Auskünften mehrerer Reeder, Verloader und Endabnehmer aufgestellt.

a) Oberrhein Zone 1/Essen

1 Tag laden	
2 Tage Fahrzeit	
2 Tage löschen	
5 Tage a 1.769,6 DM	= 8.848,45 DM
Energiekosten ca. 1.400 DM	= 1.400,00 DM
	<u>10.248,45 DM</u>

Kostenfracht pro t 5,69 DM

b) Oberrhein Zone 1/Dortmund

1 Tag laden	
3 Tage Fahrzeit	
2 Tage löschen	
6 Tage a 1.769,69 DM	= 10.618,14 DM
Energiekosten ca. 1.550 DM	= 1.550,00 DM
	<u>12.168,14 DM</u>

Kostenfracht pro t 6,76 DM

Beim Ansatz der benötigten Transportzeit ist nicht von den gesetzlichen Lade- und Löscheziten ausgegangen worden, da diese bei den Baustoffverkehren nicht mehr der Realität entsprechen. Die Verkürzungen der Lade- und Löscheziten setzen ebenfalls eine gute Disposition voraus, die jedoch durch den Ansatz relativ hoher Verwaltungskosten gewährleistet sein müßte. Es ergeben sich danach folgende Selbstkostenfrachten vom Oberrhein (Zone 1) zu den beiden Kanalstationen Essen und Dortmund.

Tab. 7: Kostenfrachten in DM/t

Relation	Fracht
Oberrhein Zone 1/Essen	5,69
Oberrhein Zone 1/Dortmund	6,76

3. Vergleich der FTB-Sätze mit Vollkostenpreisen

Um feststellen zu können, inwieweit die Marktfrachten für Kiestransporte vom Oberrhein im Jahre 1977 kostendeckend waren, werden in der folgenden Tabelle 8 die Marktpreise, die FTB-Raten und die Vollkostenpreise gegenübergestellt.

Ein Vergleich der FTB-Frachten mit den Marktentgelten und den Vollkostenpreisen zeigt, daß die Marktentgelte Ende 1977 fast mit den Vollkostenpreisen identisch waren, während die FTB-Raten selbst an der Margenuntergrenze um wenigstens 30 % zu hoch

Tab. 8: *Frachtpreise und Frachtkosten vom Oberrhein Zone 1 zu den beiden Kanalstationen Essen und Dortmund, Ende 1977 – Angaben in DM/t –*

Frachtpreis von Zone 1 nach	FTB-Fracht	FTB-Fracht ./l. Marge (7%) ./l. 0,25 DM für kürzere Ladezeit	Marktpreis ab Frankreich	Kosten MS 1.800 t
Essen	8,49	7,66	5,50	5,69
Dortmund	9,71	8,79	6,50	6,76

Quelle: FTB, eigene Erhebungen und Berechnungen.

festgesetzt waren. Grundlage für die Kalkulation der Tarife im FTB ist die Leistungs- und Kostenrechnung des Betriebswirtschaftlichen Ausschusses (BWA). Die Betriebskosten eines MS „Gustav Koenigs“ (verlängert) mit einer Tragfähigkeit von 1140 t sind per 1. 7. 1977 vom BWA erstellt worden. Der BWA errechnete Bereithaltungskosten für dieses MS mit 1140 t Tragfähigkeit von 1.600,20 DM für einen Tag im Rheinverkehr durch Erhebungen bei den angeschlossenen Mitgliedsfirmen des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. Vergleicht man diesen Wert mit dem empirischen Wert, so ergeben sich folgende Unterschiede:

Tab. 9: *Bereithaltungskosten pro Tag und pro t Tragfähigkeit*

MS mit 1.800 t	0,98 DM/t
MS mit 1.140 t (BWA)	1,40 DM/t

Die vom BWA ermittelten Bereithaltungskosten liegen demnach 40 % über dem empirischen Wert. Die wesentlichen Gründe für den überhöhten Ansatz sind darin zu suchen, daß steuerliche Bewertungen mit den eigentlichen Kostenbewertungen nicht unbedingt übereinstimmend sind, vom BWA jedoch übernommen werden (z. B. Abschreibungen und Reparaturkosten); zum anderen kann man bei einem Anschaffungswert nur vom Neuwert oder Verkehrswert ausgehen und nicht von einem theoretischen Wert (durchschnittlicher Investitionswert von 1952–1974). Gleichzeitig werden alle unkontrollierbaren Kosten, die mehr von Ermessensentscheidungen abhängen, wie Verwaltungskosten und Unternehmervergewinn, überaus hoch in Ansatz gebracht.

4. Ergebnis

Da die Mindestentgelte (FTB abzüglich der höchstzulässigen Marge und andere Abschläge für schnelleres Laden und Löschen) um wenigstens 30 % über den Vollkostenpreisen liegen, werden die Schifffahrtsinteressen in jedem Fall überbetont. Die vom Gesetzgeber geforderten Funktionen werden in keiner Weise erfüllt. Da die deutsche Binnenschifffahrt laufend zu einem „internen Marktpreis“ vom Oberrhein zu den Kanalstationen Kies befördert, führt die Überhöhung des FTB-Niveaus zu einem quasi tariflosen Zustand.

IV. Nachteile des gegenwärtigen Festfrachtsystems

Die Nachteile des gegenwärtigen Festfrachtsystems können in folgenden Punkten zusammengefaßt werden:

- (1) Das gegenwärtige Festfrachtsystem ist einseitig von den Anbietern von Binnenschiffahrtsleistungen beeinflusst, da die Entwicklung der jeweiligen Kostensituationen mehr Berücksichtigung findet als die veränderten Marktverhältnisse. Das Niveau der grenzüberschreitenden freien Frachten hatte dabei eine gegenteilige Entwicklung zum Niveau der innerdeutschen Frachten. Durch diese gegensätzlichen Niveauentwicklungen wurden die Verloader (wie am Kiesverkehr vom Oberrhein nachgewiesen wurde) in ihrer Handlungsfreiheit eingeengt. Durch Manipulationen und Umgehungsmöglichkeiten konnten wirtschaftliche Nachteile für die Verloader durch den FTB vermieden werden.
- (2) Das derzeitige innerdeutsche Preisniveau für Binnenschiffahrtsleistungen ist zu hoch angesetzt, da insbesondere einige kalkulatorische Kosten überhöht angenommen sind. Das derzeitige Preisniveau bietet nicht nur eine Vollkostendeckung, sondern gewährt den Anbietern zusätzlich eine Rente. Da die Verloader an dieser Rente partizipieren wollen, haben sich die Kapitalverflechtungen zwischen Verladern und Binnenschiffahrtsunternehmen seit 1969 ausgeweitet. Gleichzeitig wurde durch das „Package deal“, das nur Großanbietern vorbehalten bleibt, die Fusionen unter den Großreedern gestärkt. Das hohe Frachtniveau führt dazu, daß der Binnenschiffahrtsmarkt zu einer oligopolistischen Marktform hin tendiert, während die Partikuliere in größere Abhängigkeit zu den Reedern gedrängt werden.
- (3) Diese starke Abhängigkeit der Partikuliere bewirkte zusätzlich einen Einkommens-transfer von den Partikulieren zu den Reedern, da die Partikuliere in der Regel die schlechten Ausgleichsfrachten im grenzüberschreitenden Verkehr ausführen.
- (4) Das bisherige Festfrachtsystem bietet weiterhin nur eine mangelhafte Planungsbasis für Investitionsentscheidungen. Die chronische Überkapazität in der Binnenschifffahrt wird durch das gültige Tarifsysteem unterstützt, da das Preisniveau so hoch angesetzt ist, daß auch unrentable Fahrzeuge in Fahrt gehalten werden können.
- (5) Diese Funktionsmängel des Festfrachtsystems im Hinblick auf die Kapazität und auf die Marktordnung finden ihren Ursprung nicht nur in dem zu hohen Preisniveau, sondern auch in der Tarifgestaltung und Tariffbildung.
- (6) Die Schwerfälligkeit des Preisbildungsverfahrens ermöglicht keine rechtzeitige Anpassung der Tarife an veränderte Marktverhältnisse.¹³⁾ Gleichzeitig wirkt sich bei schwierigen Preisverhandlungen die wichtige Stellung des Bundesverkehrsministers bei der Preisfestsetzung als ungünstig aus, da der Bundesverkehrsminister auch die Interessen der Deutschen Bundesbahn berücksichtigen muß.
- (7) Die Tarifaufgestaltung des bestehenden Stationentarifs ist nicht orientiert an individuellen Nachfrage-, Konkurrenz- und Kostenbedingungen. Es werden vielmehr in jedem Tarifteil Begleitumstände festgelegt, die meist die Gegebenheiten des Marktes nicht berücksichtigen. Die gesamte Tarifaufgestaltung erweist sich als sehr

13) Vgl. Willeke, R., Böttger, W., Baum, H., Schmidt, K., Margentarife . . . , a.a.O., S. 38 ff.

unübersichtlich, da keine einheitlichen Marktbegleitumstände herausgearbeitet werden. Es werden z. B. keine einheitlichen Lade- und Löschzeiten, KWZ-Zuschläge oder Werttarifizierungsstaffeln aufgestellt. Die schlechte Tarifaufgestaltung in Verbindung mit dem zu hoch angesetzten Niveau der Tarife führen zu Fehlentwicklungen im Angebotsaufbau (Kapazität und Organisationen) und im Nachfrageaufbau (z. B. am Oberrhein Veränderungen im Aufbau der Absatzgebiete). Das Preisbildungssystem genügt in keiner Weise den gestellten Anforderungen.

Willeke u. a. stellen folgenden Katalog von Anforderungen an ein Preisbildungssystem auf:¹⁴⁾

- Einführung in den marktwirtschaftlichen Steuerungszusammenhang,
- Intensivierung des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsunternehmen,
- Ausrichtung der Angebotsprogramme nach den arteigenen Kosten- und Leistungskriterien durch die Anbieter von Verkehrsleistungen,
- Gewährleistung von angemessenen Erträgen und Gewinnen,
- hinreichend großer Preisbildungsspielraum für das einzelne Verkehrsunternehmen,
- Anpassung der Preisentwicklung an den Konjunkturzyklus,
- Sicherung der Heranführung von neuen Unternehmen an die Praxis der Marktwirtschaft,
- funktionsrichtige Wirkungen auf die Kapazitäts- und Investitionsentscheidungen der Verkehrsunternehmen,
- staatliche Preisinterventionen nur in Ausnahmefällen; Befreiung von politischen Zielaufgaben,
- Berücksichtigung der Preisbildungssysteme im binnenländischen und grenzüberschreitenden Verkehr mit den EG-Staaten.

Das bisherige Festfrachtsystem in der Binnenschifffahrt genügt diesen Anforderungen nicht. Es trägt die Tendenz zu Fehlentwicklungen auf der Angebotsseite wie auch auf der Nachfrageseite für Binnenschifffahrtsleistungen in sich. Auf der Angebotsseite unterstützt das bestehende System die chronische Überkapazität und führt zu Unternehmensfusionen und Kapitalverflechtungen, die auf Dauer einen funktionsfähigen Wettbewerb gefährden. Gleichzeitig birgt die Schwerfälligkeit des Systems die Gefahr in sich, daß das Angebot auf Marktänderungen oder Wettbewerbsänderungen wenig reagieren kann und damit Verkehrsverluste der Binnenschifffahrt an andere Verkehrsträger auftreten können. Das starre System von Festfrachten belastet zugleich die Nachfrageseite nach Binnenschifffahrtsleistungen, da das hohe innerdeutsche Frachtniveau das relativ niedrige Niveau der grenzüberschreitenden Frachten völlig unberücksichtigt läßt und dadurch Wettbewerbsverzerrungen entstehen. Gleichzeitig werden sogar durch Disparitäten innerhalb des Festfrachtsystems Wettbewerbsverzerrungen unter den deutschen Verladern hervorgerufen. Ein Nachweis von feststellbaren Nachteilen für die deutschen Verladern ist deshalb nicht möglich, da diese Wettbewerbsverzerrungen durch Ausweich- und Umgehungspraktiken sowohl der Verladern wie auch der Binnenschifffahrtstreibenden ausgeglichen werden. Langfristig könnten hier jedoch Produktionsverlagerungen hervorgerufen werden. Ferner könnten der deutschen Binnenschifffahrt hohe Verkehrsverluste dann entstehen, wenn bei den Verladern ein stärkerer Hang zum Werkverkehr aufkommen würde.

14) Vgl. Willeke, R., Böttger, W., Baum, H., Schmidt, K., Margenttarife . . . , a.a.O., S. 37.

Diese Möglichkeit ist aber bei den augenblicklichen Kapitalverflechtungen der Großreeder mit den Großverladern nicht zu befürchten, da man das eigene Tochterunternehmen nicht schädigen wird.

Um diese volks- und verkehrswirtschaftlichen Steuerungsmängel des Festfrachtsystems zu überwinden, könnte man zunächst an eine völlig freie Preisbildung denken. In der heutigen verkehrspolitischen Auseinandersetzung wird diese freie Preisbildung als Fernziel angesehen. Als Übergangsphase zu der vollkommenen Liberalisierung wäre die Einführung eines Margenttarifsystems angebracht.

V. Empfehlungen für eine Neuordnung der Preisbildung

Da auf den Binnenschifffahrtsmärkten offensichtlich strukturelle Überkapazitäten gegeben sind und zusätzlich ordnungspolitische Unterschiede zwischen den Verkehrsträgern bestehen, erscheint eine totale Preisfreigabe zur Zeit risikoreich. Die Einführung eines Margenttarifsystems gilt daher als beste Übergangslösung, wobei insbesondere die Margenuntergrenze dafür sorgen soll, daß möglichst nicht vertretbare Schäden ausgeschlossen werden.

Willeke u. a. kommen in der Studie „Margenttarife für die Binnenschifffahrt“ zu dem Schluß, daß die kurzfristig ersatzbedürftigen Kosten als Anhaltspunkt für die Festlegung von Margenuntergrenzen am besten geeignet seien.¹⁵⁾ Die Errechnung der kurzfristig ersatzbedürftigen Bereithaltungskosten ergibt, daß bei einem neuen Motorschiff mit 1800 t Tragfähigkeit 69 % der Vollkosten kurzfristig ersatzbedürftig sind. Für dieses Motorschiff mit 1800 t Tragfähigkeit erhält man folgende Margenuntergrenzen für den Kiesverkehr ab Oberrhein:

Tab. 10: Margenuntergrenzen von Kiesfrachten von Zone 1 nach Essen und Dortmund (Basis Ende 1977)

Zone 1/Essen	4,17 DM/t
Zone 1/Dortmund	4,93 DM/t

Da zwischen dem jetzigen FTB-Niveau und dieser Margenuntergrenze hohe Differenzen bestehen, erscheint es fragwürdig, ob ein Einfrieren der FTB-Preise zu einem Margenttarif führen könnte. Zusätzlich würden bei einem bloßen „Einfrieren“ des FTB bestehende Ungleichgewichte innerhalb des Systems auf den Margenttarif übertragen. Diese Ungleichgewichte werden hervorgerufen durch Differenzierungen, die weder vom Markt noch von den Kosten her, sondern nur durch unterschiedliche Machtkonstellationen in den jeweiligen Frachenausschüssen erklärt werden können.

Bei einem möglichen Übergang des jetzigen FTB-Systems zu einem Margenttarifsystem kann man folgende Empfehlungen zur Tarifgestaltung und besseren Tarifaufgestaltung aufstellen:

15) Vgl. Willeke, R., Böttger, W., Baum, H., Schmidt, K., Margenttarife . . . , a.a.O., S. 72.

- Die Margenuntergrenzen sollten nicht auf der Basis der vorliegenden Leistungs- und Kostenrechnung des Betriebswirtschaftlichen Ausschusses errechnet werden. Eine Überprüfung und Korrektur der Leistungs- und Kostendaten sollten unbedingt sofort erfolgen. Der Ermittlung von Planzahlen müßte ein größeres Gewicht beigelegt werden, wenn nur unüberprüfbare Istzahlen geliefert werden sollten. Gleichzeitig sollte man bei der Einführung von Margenuntergrenzen darauf achten, daß sie nicht über vergleichbare grenzüberschreitenden Fracht liegen, da dann die bestehenden Ungleichgewichte zementiert würden.
- Da die augenblickliche Konstellation der Frachtausschüsse keine Gewähr für die Einführung eines Margentarifs bietet - die Schifffahrtsseite versucht mit allen Mitteln das Margentarifsystem zu vereiteln - müßten zunächst Ausschüsse - am besten nur ein Ausschuß wie in der Tankschifffahrt - gebildet werden, bei denen ein dritter Teil oder eine dritte unabhängige Gruppe mit an der Tarifbildung beteiligt würde. Gegen den wichtigen Einfluß des Bundesministers für Verkehr bei der jetzigen Tarifbildung wäre nichts einzuwenden, wenn die Deutsche Bundesbahn kein Staatsunternehmen wäre. Denn Tarifänderungen in der Binnenschifffahrt berühren auch stets die Interessen der Deutschen Bundesbahn. Der Bundesverkehrsminister befindet sich bei der Tarifhoheit in einer Interessenkollision. Das gleiche gilt im Prinzip auch für den Bundesminister für Wirtschaft, da der größte Verkehrsträger, die Deutsche Bundesbahn, den Bundeshaushalt sehr belastet. Man könnte in diesem Zusammenhang die Überlegung anstellen, beispielsweise die Wirtschaftsminister der Länder in einem Gesamtfachtausschuß als dritte neutrale Gruppe an der Tarifbildung zu beteiligen.
- Um die Ungleichgewichte des jetzigen Stationstarifs zu überwinden, müßte man diesen in einen Entfernungstarif umändern, bei dem km-Sätze für Berg- und Talverkehre auf dem Rhein und auf den einzelnen Nebenflüssen und Kanälen festzulegen wären. Von der Werttarifizierung im jetzigen Tarifsystem müßte abgewichen werden, da die Margenuntergrenzen lediglich einen gewissen Schutz für die Binnenschifffahrt darstellen sollten und nicht marktorientiert wären. Die Möglichkeiten zur Marktorientierung im Tarif sollten vielmehr in der Margenbreite gegeben sein und nicht schon durch unterschiedliche Margenuntergrenzen beeinflusst werden.
- Der jetzige Stationstarif honoriert bei jedem Tarifteil unterschiedliche Begleitumstände. Diese sollten bei der Einführung zu einem Entfernungstarif vereinheitlicht werden. Folgende Beispiele können dazu angeführt werden:

Es sollten einheitliche Lade- und Löschzeiten eingeführt werden. Die Abzüge für schnelleres Löschen und schnelleres Laden und die Aufschläge für längeres Laden und Löschen müßten vereinheitlicht werden und mehr Bewegungsspielräume bieten. Gleichzeitig müßten bestehende Ungleichgewichte aufgehoben werden. Zur Zeit werden die Verloader nur zu einem ganz geringen Teil an den ersparten Kosten bei schnellerem Laden oder Löschen beteiligt, während sie beim Überziehen der Lade- und Löschzeiten hohe Tagesgelder für die Fahrzeuge bezahlen müssen. Ferner müßten einheitliche KWZ-Staffeln, die für gewisse Fahrgebiete gelten sollen, geschaffen werden. Bei einer genügend großen Margenbreite wäre sogar eine Abschaffung der KWZ-Regelungen empfehlenswert, da diese Abschaffung eine bessere Verteilung der Fahrzeuge nach den einzelnen Tiefgängen in Kleinwasserzeiten nach sich ziehen würde.

- Dies wird zur Zeit durch Garantiezuschläge vereitelt. Provisionsregelungen wären in einem Margentarifsystem überflüssig. Um ein Unterschreiten der Margenuntergrenzen zu verhindern, sollten von der Margenuntergrenze keine Provisionen abgezogen werden dürfen. Sämtliche Preisdifferenzierungen, die bei dem jetzigen FTB-System durch unterschiedliche Machtkonstellationen in den einzelnen Frachtausschüssen hervorgerufen werden, würden bei einem einheitlichen Entfernungstarif ebenfalls aufgehoben. Ein Untergraben der Margenuntergrenzen durch den Werkverkehr oder durch andere Umgehungspraktiken, wie z. B. „Package deal“, ist nicht zu befürchten, da die ermittelten Margenuntergrenzen vom Oberrhein im Kiesverkehr noch nie erreicht wurden, obwohl die grenzüberschreitenden Frachtraten im Kiesverkehr ab Oberrhein schon als die schlechtesten Frachtpreise im Massengut gelten. Die Analyse der Frachtkalkulation konnte ja sogar darin eine Vollkostendeckung ermitteln.
- Mit der Hinwendung des FTB zu einem Margentarif muß gleichzeitig die Schulung der Partikuliere bei der Anwendung von Kostenrechnungen einhergehen. Insbesondere müssen dem Partikulier die Alternativkosten seines Lohns bewußt sein. Der Partikulier muß die Margenuntergrenze als möglichen Wegweiser zu einem Marktaustritt anhand seiner Erfolgsrechnung erkennen können.
 - Die Abwrackaktion könnte in der jetzigen Ausgestaltung bestehen bleiben, aber nur dann wirksam werden, wenn die Margenuntergrenzen erreicht würden. Damit verhindert man gleichzeitig, daß bei einem Nachfrageboom ein Marktaustritt mit garantierten Ausgleichszahlungen honoriert wird, der vom volkswirtschaftlichen Standpunkt als unsinnig angesehen werden muß. In Zeiten geringerer Kapazitätsauslastung führen befristete Abwrackaktionen schneller wieder zu einem Marktausgleich¹⁶⁾. Die Abwrackaktion müßte ebenfalls durch eine staatliche Steuerpolitik unterstützt werden, die Abschreibungsmöglichkeiten nur in Höhe des echten Werteverzehrs zuläßt.
 - Gewisse ordnungspolitische Unterschiede zwischen den Verkehrsträgern, wie z. B. in den Wettbewerbsbedingungen (Steuerbelastungen, Wegekostendeckung u. a.), müßten abgebaut werden.
 - Das jetzige Meldesystem der Frachtraten könnte bestehen bleiben, um jeweils einen Überblick über die Marktlage zu haben und um jederzeit feststellen zu können, wann die Margenuntergrenzen als wichtige Signalgrößen erreicht wären.
 - Eine Festlegung von Margenobergrenzen erscheint nicht erforderlich, da der interne Wettbewerb innerhalb der Binnenschifffahrt und in Konkurrenz zu der ausländischen Binnenschifffahrt und der Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern sowie die Substitutionsalternative der Werkschifffahrt überhöhte Preise verhindern. Um jedoch auf einigen begrenzten Teilmärkten eine Ausbeutung der Verkehrsnachfrage durch überhöhte Preise zu vermeiden, könnte man zunächst Margenobergrenzen einführen.
- Diese Empfehlungen könnten dazu beitragen, aus dem FTB-System ein Margentarifsystem zu schaffen. Auf der Schifffahrtsseite müßte zunächst die Einsicht reifen, daß das Überleben der deutschen Binnenschifffahrt mehr in einer Liberalisierung des Frachtmärktes gesehen werden muß als in einer weiteren Abgrenzung des deutschen Marktes

16) Im Augenblick würde die Befristung der Abwrackaktion Wunder wirken.

vom europäischen Markt. Denn in Zukunft kann der deutsche Binnenschiffmarkt nur als ein integrierter Teilmarkt des europäischen Binnenschiffmarktes gesehen werden und nicht als ein Markt, der neben dem europäischen Binnenschiffmarkt getrennt bestehen kann.

Die hohe Beteiligung der deutschen Großreeder im grenzüberschreitenden Schubverkehr bietet eigentlich großen Anlaß zu der Hoffnung, daß auch die deutsche Binnenschiffahrt weitere Liberalisierungsschritte gut überstehen könnte.

Ein weiterer Schritt zur vollkommenen Preisfreigabe könnte dann in der Einführung von Referenztarifen liegen, wobei die Einführung nur einer Margenuntergrenze schon einem Referenztarif¹⁷⁾ sehr nahe käme, da ja eine Margenbreite fehlen würde.

Ein weiterer Schritt zur Preisfreigabe hätte daher als Zentralproblem die Abschaffung der Preisuntergrenzen. Der Referenztarif bietet im Gegensatz zur freien Preisbildung Vorteile für die kleingewerblichen Verkehrsunternehmen. Bei einer Veröffentlichung des ständigen Preisniveaus würde die Markttransparenz des Partikuliers vergrößert, und er hätte ständig einen Maßstab für die ihm von seiner Reederei gezahlten Entgelte. Gleichzeitig wären die Referenzpreise eine Kalkulationshilfe, da die kleingewerblichen Verkehrsunternehmen über geringe kostenrechnerische Kenntnisse verfügen. Für die bestehenden Großreedereien kann man die Notwendigkeit von Referenztarifen bezweifeln. Sie verfügen über die nötige Markttransparenz und auch über die notwendigen kaufmännischen Kenntnisse und Fähigkeiten, um auch ohne preisbindende staatliche Bevormundung bestehen zu können. Eine Ausbeutung der Nachfrageseite auf dem deutschen Binnenschiffmarkt durch die wenigen Großanbieter scheidet ebenfalls durch die externe Konkurrenz mit anderen Verkehrsträgern und der ausländischen Konkurrenz aus.

Für die weitere Festlegung der Preisuntergrenze auf der Basis der kurzfristigen Kosten kann man folgende Argumente anführen:

- Durch die Festlegung der Preisuntergrenzen sollen andere Verkehrsträger, insbesondere die Deutsche Bundesbahn, geschützt werden.
- Durch die Festlegung der Preisuntergrenzen soll die gesamte deutsche Binnenschiffahrt vor nicht vertretbaren Schäden bewahrt bleiben.
- Durch die Festlegung der Preisuntergrenzen soll das Verhältnis weniger Großreeder zu vielen kleingewerblichen Verkehrsunternehmen eine mögliche „Ausbeutungs Grenze“ erfahren.

Bei einer marktwirtschaftlichen Ordnung hat eine staatliche Absicherung gegen konjunkturelle oder strukturelle Nachfragerückgänge, wie sie die Einrichtung von Preisuntergrenzen darstellt, keine Berechtigung. Wenn in der Zukunft der politische Zwang auf die Deutsche Bundesbahn zur Ertragsverbesserung noch stärker werden sollte, so ist davon auszugehen, daß sie keine Verkehrsmengenzuwächse aufgrund von günstigeren Frachtraten anstreben wird. Ferner werden die großen Reeder nicht über einen längeren Zeitraum ihre Leistungen zu den kurzfristig ersatzbedürftigen Kosten anbieten.

Sowohl die Deutsche Bundesbahn als auch die großen Reedereien könnten in Zukunft auf eine Fixierung von Margenuntergrenzen verzichten.

17) Referenztarif = unverbindliche Richtpreisempfehlung. Vgl. Willeke, R., Böttger, W. Baum, H., Schmidt, K., Margentarife . . . , a.a.O., S. 96.

Ein großes Problem beinhaltet das Abhängigkeitsverhältnis der vielen Partikuliere von den großen Reedern. Anfang der siebziger Jahre glaubte man, daß vor der Einführung eines Referenztarifs die Organisation des Binnenschiffmarktes verändert werden müsse. Man wollte damals die großen Schifferbetriebsverbände und die Partikuliergenossenschaften festigen und damit echte Konkurrenten und Gegengewichte zu den Reedern schaffen. Dies ist nicht gelungen, da die nötigen finanziellen Mittel fehlten und da im Partikulierbereich zuviel alter und reparaturanfälliger Schiffsraum vorhanden war. Die Abhängigkeit der Partikuliere von den Reedern ist in den letzten Jahren nicht kleiner, sondern größer geworden. Um dieses Marktungleichgewicht der wenigen Großreeder zu den vielen Partikulieren gegen eine mißbräuchliche Preisgestaltung abzusichern, könnte man an eine dauernde Fortführung der Preisuntergrenzen denken. Durch diese staatliche Absicherung werden jedoch – wie es die Vergangenheit gezeigt hat – eventuelle kapazitative Anpassungsprozesse verhindert oder sehr lange hinausgezögert. Dieses lange Hinauszögern der Anpassungsprozesse kann dazu führen, daß auch Unternehmen in Verlustzonen geraten, deren Marktaustritt vom wirtschaftlichen Standpunkt nicht sinnvoll ist. In der Endstufe der Liberalisierung sollte daher auf eine staatliche Kontrolle der Preisuntergrenzen verzichtet werden, um Anpassungsprozesse nicht zu unterbinden. Der nächste Schritt zur Liberalisierung könnte aber durchaus in einem Referenztarif mit staatlich gesicherten Mindestpreisen gesehen werden.

Der Aufgabe von Preisuntergrenzen könnte somit aus heutiger Sicht ein mögliches Absterben der Partikulierschiffahrt gegenüberstehen. Auf der anderen Seite darf nicht unberücksichtigt gelassen werden, daß die Partikuliere gewisse Teilverkehre für die Reeder ausführen, die für diese meist unrentabel sind, da sie nur mit kleinen Fahrzeugen bedient werden können. Es besteht nicht nur ein großes Abhängigkeitsverhältnis, sondern es hat sich zwischen Reedern und Partikulieren auch eine Arbeitsteilung herauskristallisiert, die einer möglichen Ausbeutung entgegensteht. Es gibt also Gründe, die die Reeder dazu bewegen werden, auch in Zukunft die kleingewerblichen Unternehmer am Leben zu erhalten.

Gleichzeitig darf in diesem Zusammenhang nicht übersehen werden, daß die Partikuliere immer die Käufer der aus Reedersicht unrentablen Fahrzeuge sind und damit immer gute Verkaufswerte für die ausrangierten Fahrzeuge der Reeder erzielt werden.

Obwohl die Aufgabe von Preisuntergrenzen im Hinblick auf das Abhängigkeitsverhältnis der Partikuliere von den Reedern gewisse Risiken in sich birgt, sprechen folgende Gründe gegen staatlich abgesicherte Mindestpreise:

- Die staatlich abgesicherten Mindestpreise verhindern eine schnelle kapazitative Anpassung oder sie ziehen die Anpassung soweit hinaus, daß ein großer Teil des Binnenschiffahrtsgewerbes, insbesondere die Partikulierschiffahrt, in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten könnte.
- Das Abhängigkeitsverhältnis der Partikuliere von den großen Reedern ist zwar ausgeprägt, aber eine Ausbeutung durch schlechte Frachtraten, die für die gesamte Partikulierschiffahrt schwere Folgen haben könnte, scheidet deshalb aus, weil in diesem Abhängigkeitsverhältnis auch eine Arbeitsteilung liegt und die Partikulierschiffahrt immer eine gute Käuferschicht für die alten Fahrzeuge der Reeder darstellt. Damit

wird das Interesse der Reeder an einem Überleben der kleingewerblichen Verkehrsunternehmen immer größer sein als an einem Absterben der Partikulierschifffahrt.

Auf längere Sicht könnte somit durchaus auf staatlich abgesicherte Mindestpreise in einem Referenztarifsystem verzichtet werden.

Summary

An analysis of the effects of the present fixed freightage system on shipping agents and inland waterway shipping operators shows that negative effects of the fixed price system, due to the excessive freight rate level, are not only felt by the shipping agents but also on the supply sector with respect to capacity and organization. Since a fast change to open market rates appears to be risky in view of the existing excess capacity, the introduction of maximum and minimum rates presents itself as provisional arrangement. This would require the following measures:

- (1) Reorganization of the committees for merchandise traffic.
- (2) Revision and reappraisal of rates.
- (3) Adjustment of the ship-breaking campaign to the market situation and the taxation policy.
- (4) Solution of the railway problem and harmonization of the basic conditions for the different modes of transportation.

If the way to the maximum and minimum rates should not be taken, the wrong control impulses resulting from the fixed freightage system will cause more damage to inland waterway transportation in future than open market rates.

Résumé

Une analyse des effets du système de prix imposés actuel sur les transporteurs et les entreprises de transports fluviaux montre que, étant donné le niveau trop élevé du système de prix imposés, des influences négatives sur les transporteurs ainsi que sur la capacité et l'organisation de l'offre découlent de ce système de prix imposés. Comme une transition rapide à une formation libre des prix semble être risquée en raison de la surcapacité, l'introduction d'un tarif maximum et d'un tarif minimum comme solution intérimaire semble adéquate. Les mesures suivantes seraient dans ce cas nécessaires:

- (1) réorganisation des commissions des frets fluviaux,
- (2) révision et recalculation des tarifs,
- (3) adaptation des actions de démontage à la situation du marché et à la politique fiscale,
- (4) solution du problème ferroviaire et harmonisation des conditions de base entre les transporteurs.

Si la possibilité des tarifs maximum et minimum n'est pas prise en compte, l'orientation négative découlant du système de prix imposés causera plus de torts à la navigation fluviale qu'une formation libre des prix.

Die Finanz- und Wirtschaftslage der Deutschen Bundesbahn (DB) – ein unkalkulierbares Haushaltsrisiko?

VON KURT IRSFELD, BONN

Wir kennen diesen Warnruf in den Haushaltsreden vieler Bundesfinanzminister. Trifft er aber auch zu? – In der Tat bedeutet der zunehmende Bedarf der DB an Haushaltsmitteln eine Gefahr für jeden Etat. Ist dieses Risiko aber unkalkulierbar? Überspitzt könnte man sagen: Wenn Wirtschafts- und Finanzplanungen so berechenbar und verlässlich in ihrer mittelfristigen Vorschau wären wie die der Bundesbahn, stünde es um die Wirklichkeitsnähe der mehrjährigen Finanzplanung der öffentlichen Hände sicherlich besser. Eine Prognose der zukünftigen Finanzentwicklung der DB setzt allerdings voraus, daß die *gegenwärtige* Ausgangslage des Unternehmens bekannt ist. Gerade hier scheint eine Klärung nötiger als so mancher „intuitive“ Ratschlag.

I. Die Eisenbahn im Wandel der wirtschafts-, finanz- und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen nach 1950

Die Zeit nach 1950 läßt sich für die DB in folgende verkehrspolitische Phasen einteilen¹⁾:

- Eisenbahnpolitische Weichenstellung in der Zeit von 1950 bis 1960 (Tendenz: Abbau von Wettbewerbsverzerrungen und Intensivierung des Wettbewerbs der Verkehrsträger untereinander).
- Beginn der Liberalisierung in der Verkehrspolitik von 1961 bis 1966; gleichzeitig Vorrang des Straßenbaus.
- „Leber-Plan“: 1967 bis 1972 (eine Art zeitlich begrenzte „Löschaktion“ zugunsten der Eisenbahn, u. a. durch zusätzliche Besteuerung des Straßengüterverkehrs – „Leber-Pfennig“ –).
- Verstärkte betriebswirtschaftliche Überlegungen in der Eisenbahnpolitik ab 1974.

Mittlerweile ist die Finanz- und Wirtschaftslage der DB eine Art Synonym für Defizitunternehmen geworden. Dabei lautet der Gesetzesbefehl für dieses Sondervermögen des Bundes genau entgegengesetzt: „Die Deutsche Bundesbahn ist unter der Verantwortung ihrer Organe wie ein Wirtschaftsunternehmen mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung nach kaufmännischen Grundsätzen so zu führen, daß die Erträge die Aufwendungen einschließlich der erforderlichen Rückstellungen decken; eine angemessene Verzinsung des Eigenkapitals ist anzustreben“. Kernpunkt der dahinterstehenden Philosophie – die sich

Anschrift des Verfassers:

Ministerialrat Kurt Irsfeld
Bundesverkehrsministerium
Kennedyallee 72
5300 Bonn 2

1) Vgl. Irsfeld, K. und Posselt, E., Neuere Entwicklungen bei der Deutschen Bundesbahn, in: Die Verwaltung. Zeitschrift für Verwaltungswissenschaft, 11. Band (1978), S. 335 ff.

übrigens auch in der europäischen Verkehrspolitik niedergeschlagen hat – ist, daß sich die Eisenbahnen auf dem Prüfstand des kommerziellen Wettbewerbs bewähren sollen.

Wir alle kennen die Realität; beurteilen wir sie aber auch hinreichend differenziert? Selbst Äußerungen sogenannter Experten lassen einen daran hin und wieder zweifeln. Woran liegt das? Die Antwort ist so widersprüchlich wie die Problematik selbst: So einleuchtend und einfach die vorgenannte Philosophie der Eisenbahnpolitik ist, so komplex und kompliziert sind die realen Bedingungen, die ihrer Verwirklichung oft entgegenstehen.

Die Eisenbahnen haben ihre im vergangenen Jahrhundert entstandene und bis in die 30er Jahre dieses Jahrhunderts behauptete Monopolstellung im Verkehr verloren.

1. Die explosionsartige Entwicklung des Kraftfahrzeugs wurde investitionspolitisch begleitet von einer immer dichteren und besseren Straßeninfrastruktur.
 - Im Personenverkehr beflügelten zunehmender Mobilitätsbedarf des einzelnen Bürgers und technologische Erfindungsgabe der Automobilhersteller einander gegenseitig.
 - Im Güterverkehr wirkten sich vor allem die technisch bedingte Leistungsüberlegenheit des Lkw sowie der wachsende Strukturwandel in der Güterproduktion zu Lasten der Eisenbahn aus. Der spezifische Eisenbahntransport von Massengütern entfiel zunehmend. In diesem Zusammenhang sagte schon der erste Bundesverkehrsminister *Seeborn* Mitte der 60er Jahre: „Es wird immer mehr transformiert statt transportiert“.
 - Beim Konkurrenten Binnenschiffahrt waren es weniger die – zwar auch nicht gerade bescheidenen – Neuinvestitionen in Kanäle und kanalisierte Flüsse als die Wettbewerbsverzerrung der Wegekostenregelung, die der Bahn das Geschäft erschwerte.
2. Trotz der verkehrspolitischen Beteuerung – übrigens mehr oder minder aller Parteien – ist die Bundesbahn bis heute noch weit von einem Unternehmen entfernt, wie man es in der übrigen Wirtschaft und auch in der Verkehrswirtschaft antrifft. Verkürzt ausgedrückt könnte man sagen, die DB hat ihre wettbewerbliche Vormachtstellung verloren und ihre politische Instrumentalfunktion behalten. Als in jeder Hinsicht politisch – das heißt eben nicht nur *finanz*politisch – abhängiges Bundesunternehmen ist die DB naturgemäß schwerfälliger als ein privatwirtschaftlich geführtes Unternehmen. Den besten Beweis bieten die wesentlich flexibleren sogenannten Privatbahnen, die mit dem Strukturwandel sichtbar besser zu Rande gekommen sind als ihre große Schwester. Vielleicht hat der Gesetzgeber die darin liegende Problematik schon 1961 bei der entscheidenden verkehrspolitischen Weichenstellung der Nachkriegszeit bewußt zu überspielen versucht, als er nach wochenlangen und sicherlich nicht nur semantischen Überlegungen festschrieb, daß die DB nicht „als“, sondern „wie“ ein Wirtschaftsunternehmen zu führen sei.
3. Die Schwerfälligkeit des Unternehmens DB ist aber nicht nur exogener Natur. Sie ist auch eine Funktion der historisch überkommenen eigenen Verwaltungsstruktur und der damit verbundenen und noch immer vorhandenen konservativen Mentalität zumindest eines Teils ihrer Führungskräfte. Zweifellos ist dies alles nicht dazu angetan,

flexibel und dynamisch auf die Anforderungen des Marktes zu reagieren oder gar offensiv zu agieren. Das an sich respektable Lebensalter der Eisenbahn sowie die Größe und Vielfalt des Unternehmens sind ebenfalls nicht gerade geeignet, den mit sichtbarem Erfolg bereits eingeleiteten Modernisierungsprozeß von heute auf morgen zu realisieren.

4. Eine Besonderheit bildet schließlich auch die große und starke „Haus“-Gewerkschaft GdED. Ihr faktischer Einfluß geht weit über den der gesetzlich umrissenen Personalvertretung hinaus und findet keinen Vergleich bei anderen Großunternehmen der Wirtschaft.

Die Entwicklung der drei klassischen Landverkehrsträger im Güterverkehr sowie des öffentlichen Personenverkehrs und des Individualverkehrs in der Zeit von 1960 belegt die besorgniserregende Fahrt der DB besonders deutlich.

Ein Vergleich der Wachstumsraten der einzelnen Verkehrsträger mit der Entwicklung des realen Bruttoinlandproduktes zeigt, daß zwischen 1967 und 1970 die Verkehrsleistungen im DB-Wagenladungsverkehr (tkm) der allgemeinen Wachstumsrate noch folgen konnten. Seit dieser Zeit stagnierten die Verkehrsleistungen der DB und mußten 1975 und 1977 sogar starke Rückgänge hinnehmen.

Die Binnenschiffahrt konnte ebenso wie die DB nicht der allgemeinen Wachstumsrate des Bruttoinlandproduktes folgen. So extreme Verkehrsrückgänge wie die Bundesbahn hatte sie jedoch nicht zu verzeichnen. Dadurch liegt ihre Wachstumsrate im Vergleich zu 1960 seit 1975 über der Rate der DB.

Der Straßengüterfernverkehr erzielte vor allem seit dem Jahre 1970 gegenüber dem Bruttoinlandprodukt überproportionale Steigerungsraten.

1981 sind folgende Verkehrsleistungen erreicht worden²⁾:

DB-Wagenladungsverkehr	60,9 Mrd tkm
Binnenschiffahrt	50,0 Mrd tkm
Straßengüterfernverkehr	80,2 Mrd tkm

Ein analoges Bild bietet die prozentuale Aufteilung der Güterverkehrsleistungen (tkm) auf die Verkehrsträger in den Jahren 1960 bis 1981. In dieser Zeit nehmen die Marktanteile des DB-Wagenladungsverkehrs um rd. 30 % und die der Binnenschiffahrt um 27 % ab. Gewinner dieser Entwicklung ist der gewerbliche Straßengüterfernverkehr, der seinen Marktanteil um rund 100 % steigern konnte. Während 1960 die Verkehrsleistungen des Straßengüterfernverkehrs (ohne Werkfernverkehr) und der Binnenschiffahrt zusammen die Verkehrsleistungen der Bundesbahn nur unwesentlich überschritten, konnte die DB ab 1977 lediglich noch einen gleich großen Anteil wie jeweils die Binnenschiffahrt und der Straßengüterfernverkehr (ohne Werkfernverkehr) erzielen. Innerhalb des Straßengüterfernverkehrs wuchs der Anteil des Werkfernverkehrs von 16 % im Jahre 1960 auf 22 % im Jahre 1981³⁾.

Vergleicht man einmal das Verkehrsaufkommen im DB-Wagenladungsverkehr mit dem gesamten Verkehrsaufkommen im Montangüterbereich (Kohle, Erze, Eisen), so wird offen-

2) Vgl. Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 1982, Berlin 1982.

3) Ebenda.

kundig, wie sehr die Bundesbahn von der Entwicklung in diesem Bereich abhängt. Während sich das Transportaufkommen bei den übrigen Gütergruppen seit 1960 mehr als verdoppelt hat, kann weder der Montanbereich noch die DB während dieser Zeit nachhaltige Zuwachsraten erzielen. Rückläufiges Transportaufkommen bei den Montangütern hat die DB nur unzureichend durch eine Erweiterung des Aufkommens in anderen Güterbereichen auffangen können.

Der Vergleich der Wachstumsraten der einzelnen Personenverkehrsarten mit der Entwicklung des realen Bruttoinlandproduktes von 1960 bis 1981 zeigt, daß der Individualverkehr überproportional steigt, während der öffentliche Straßenpersonenverkehr zwar nur unterproportional zunimmt, ab 1967 jedoch mit einer stetigen Wachstumsrate. Demgegenüber kann die Bundesbahn bis 1978 weder im Schienenpersonennah- noch im Fernverkehr eindeutige Zuwachsraten erzielen. Erst ab 1979 hat die Einführung des IC-Systems eine Steigerung im Fernverkehr gebracht.

In 1981 sind folgende Verkehrsleistungen zu vermerken⁴⁾:

DB-Schienenpersonennahverkehr	15,5 Mrd Pkm
DB-Schienenpersonenfernverkehr	24,5 Mrd Pkm
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	75,8 Mrd Pkm
Individualverkehr	444,0 Mrd Pkm

Während desselben Betrachtungszeitraumes (1960 bis 1981) nimmt der Marktanteil der DB – gemessen an den Personenverkehrsleistungen (Pkm) – kontinuierlich ab⁵⁾. Insgesamt verliert die Bundesbahn mehr als die Hälfte ihres Marktanteils von 1960. Auch der Marktanteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs sinkt um 30 %. Demgegenüber steigert der Individualverkehr seinen Anteil um 21 %.

II. Analyse des Defizits der DB

Im Zusammenhang mit der Bezeichnung „Defizit der DB“ erlebt man nicht selten ein begriffliches Babylon. Hier werden Assoziationen mit negativen Vorzeichen wie „Subventionsbetrieb“ geweckt oder aber bilanzielle mit haushaltstechnischen Begriffen vermischt.

So darf man sich nicht wundern, wenn die Vorstellung bei dem Stichwort „Defizit der DB“ von rund 5 Mrd DM bis etwa 14 Mrd DM reicht. Eine solche Spannweite ist nicht schlüssig und muß deshalb zurechtgerückt werden.

Eine Auseinandersetzung mit dem „Defizit der DB“ verlangt zunächst eine Trennung des – betriebswirtschaftlichen – Verlustes einerseits und der vom Bund insgesamt empfangenen finanziellen Leistungen andererseits. Nur der Betrag, der als „Fehlbetrag“ in der jährlichen Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen wird, kann nach betriebswirtschaftlichen Regeln als „Defizit“ gelten. Demgegenüber handelt es sich bei den Leistungen des Bundes um Zuwendungen, die entweder Nachteile ausgleichen sollen, die der DB auf Grund ihrer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen oder einer „verzerrten“

4) Ebenda.

5) Ebenda.

Wettbewerbssituation entstehen oder aber zum großen Teil in der Wirtschaft übliche oder zumindest zulässige Dotationen des Bundes als Eigentümer der DB darstellen.

Einen ersten Aufschluß bietet die Grafik der „Wirtschaftlichen Entwicklung der Deutschen Bundesbahn“. Sie ist eine Art Röntgenaufnahme der zwei letzten Jahrzehnte.

Wie man sieht, haben die eigenen Erträge die Aufwendungen noch in keinem Jahr decken können. Erinnert sei in diesem Zusammenhang an den eingangs zitierten Gesetzesbefehl einer ausgeglichenen Ergebnisrechnung. Trotz steigender Ausgleichszahlungen des Bundes stieg der Fehlbetrag in der jährlichen Gewinn- und Verlustrechnung mit wenigen Ausnahmen von Jahr zu Jahr. Besonders auffallend ist die ab 1969 überproportional ansteigende Säule der Personalaufwendungen, die sich immer mehr an die obere Grenze der Säule der eigenen Erträge heranschiebt, um sie dann erstmals 1971 sogar zu durchbrechen. Anders ausgedrückt: Im Jahr 1971 haben die eigenen Erträge der DB erstmals nicht einmal mehr ausgereicht, wenigstens ihre Personalaufwendungen zu decken.

Ganz besonders drastisch wirkten sich hier die Jahre 1973 bis 1975 aus, in denen der Personalaufwand bis über 72 % des Gesamtaufwands ausmachte. Hieran war maßgeblich der damalige Kraftakt des öffentlichen Dienstes beteiligt (Streik der Straßenbahnen und Müllabfuhr!), der einschließlich des an die lineare Erhöhung gekoppelten „sozialen Rankenwerkes“ seinerzeit zu Lohn- und Gehaltserhöhungen von über 18 % bei der Bahn geführt hat.

Erst der rigorose Einstellungsstopp durch den Vorstand der DB vom 1. November 1974 brachte diese Entwicklung in eine zumindest prozentual absinkende Tendenz, indem der Personalbestand der DB (einschließlich Nachwuchskräften) bis Ende dieses Jahres voraussichtlich um über 97 000 Mitarbeiter verringert sein wird. In dieser Maßnahme ist überhaupt eine der wichtigsten Entscheidungen des ausgeschiedenen Vorstandes zu sehen, die weder unterschätzt noch als eine Art „Abfallprodukt“ verniedlicht werden sollte. Man darf gespannt sein, wie das Kräftenessen des neuen Vorstandes mit den Eisenbahner-Gewerkschaften gerade auf diesem Felde ausgehen wird.

Trotz aller Anstrengungen der DB auf der Ertrags- und auf der Aufwandseite öffnet sich die Schere zwischen eigenen Erträgen und Aufwendungen immer mehr. Nicht die Kapitalstruktur mit immerhin annähernd 40 % Eigenmitteln ist die Achillesferse der DB, sondern die Ertragsschwäche des sowohl kapital- als auch personalintensiven Unternehmens. Fast in allen Produktionssektoren deckt die Bundesbahn ihre Kosten nicht mehr. Abgesehen von den eingangs erwähnten Ursachen sind es für jeden einzelnen Produktionszweig spezifische Gründe, die – wenn überhaupt – nur langfristig zum Besseren gewendet werden können. Sie bedürfen allerdings eines differenzierten Vorgehens und unterscheiden sich grob zunächst einmal dadurch, ob sie dem kommerziellen oder dem gemeinwirtschaftlichen Bereich zuzuordnen sind. Hier soll insoweit nur ein symptomatischer Hinweis genügen.

Die Kostendeckungsgrade bei der DB haben sich – gemessen an den eigenen Erträgen (also ohne die normalerweise einzubeziehenden speziellen erfolgswirksamen Bundesleistungen) und den Aufwendungen – von 1970 bis 1980 negativ entwickelt: So ist z. B. der Kostendeckungsgrad im Schienenpersonennahverkehr von 35,2 % auf 28,2 % gesunken. Selbst in den ausgesprochen kommerziellen Bereichen wie Wagenladungsverkehr und Schienenpersonenfernverkehr ist die Indikation wenig erfreulich.

III. Analyse der Leistungen des Bundes an die DB

Der Bund gewährt der DB auf Grund EWG- und nationalen Rechts aus dem jährlichen Bundeshaushalt (Einzelplan 12 „Verkehr“ und Einzelplan 32 „Bundesschuld“) verschiedene finanzielle Leistungen, die – wie bereits aufgeführt – entweder Nachteile ausgleichen sollen, die der DB auf Grund ihrer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen oder einer ungleichen Wettbewerbslage entstehen oder aber aus der Stellung des Bundes als Eigentümer der DB entspringen. Diese Bundesleistungen können entsprechend ihrer Rechtsgrundlage und Zweckrichtung in vier Gruppen unterteilt werden:

Gruppe 1: Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen,

Gruppe 2: Ausgleich von Wettbewerbsverzerrungen,

Gruppe 3: Eigentümerleistungen des Bundes,

Gruppe 4: Nicht DB-spezifische Leistungen.

Die Leistungen der beiden ersten Gruppen sind erfolgswirksam, das heißt, sie gehen als Erträge in die Gewinn- und Verlustrechnung ein und mindern damit den Jahresfehlbetrag. Die bei den Gruppen 3 und 4 aufgeführten Leistungen sind nur zum Teil erfolgswirksam, im übrigen aber erfolgsneutral, das heißt, sie wachsen dem in der Bilanz ausgewiesenen Eigenkapital zu.

Die Summe der Bundesleistungen an die DB betrug 1981 rd. 12,7 Mrd DM.

Bevor auf die einzelnen Gruppen näher eingegangen wird, noch eine kurze Gegenüberstellung von Bundeshaushalt, Verkehrshaushalt, Leistungen des Bundes an die DB aus dem Verkehrshaushalt und schließlich Verschuldung der DB im Vergleich der Jahre 1970 bis 1982:

In diesem Zeitraum ist der Verkehrshaushalt des Bundes (also der Einzelplan 12) von 10,16 Mrd DM auf 26,14 Mrd DM gewachsen.

In der gleichen Zeit sind die Leistungen des Bundes an die DB aus dem Einzelplan 12 von 3,7 auf 13,61 Mrd DM gestiegen, der Prozentanteil der DB am Einzelplan 12 von 36,4 auf 52,1. Anders ausgedrückt: Die DB erhält inzwischen über die Hälfte des Verkehrshaushalts des Bundes.

Die Verschuldung der Bundesbahn, das heißt ihre fundierten Kreditverbindlichkeiten stiegen von 13,5 auf voraussichtlich rd. 36,0 Mrd DM in 1982 an.

In der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes sind die Leistungen an die DB bis 1985 im Jahresdurchschnitt auf rd. 13,6 Mrd DM begrenzt.

Und nun zur Gruppe 1: Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

1. Ausgleich für besondere Belastungen im Schienenpersonennahverkehr (1981: 3,3 Mrd DM; Ansatz 1982: 3,4 Mrd DM).

Die DB betreibt den Schienenpersonennahverkehr im öffentlichen Interesse und zum großen Teil zu stark reduzierten Tarifen, die eine erhebliche Kostenunterdeckung dieses Verkehrszweiges zur Folge haben. Zur Verminderung der hieraus entstehenden Belastung leistet der Bund seit 1961 Ausgleichszahlungen. Sie wurden zunächst ohne besondere Bemessungsgrundlage gewährt. 1967 wurden die Ausgleichszahlungen erstmals näher geregelt und aus einem Vergleich zwischen den „Normal“- und den so-

nannten Sozialtarifen errechnet. Nach Erlass der EWG-Verordnung 1191/69⁶⁾, die den Bund zur Abgeltung verpflichtete, wurde der Ausgleich nach den ungedeckten Kosten des Sozialverkehrs bemessen und für die Jahre 1970 und 1971 auf 860 Mio DM festgelegt. Ab 1972 wurden die Ausgleichleistungen in Übereinstimmung mit der genannten EWG-Verordnung auf den gesamten Schienenpersonennahverkehr (= über den zu Sozialtarifen hinaus) ausgedehnt, allerdings auf 74 % der Kosten abzüglich der Erträge dieses Verkehrs begrenzt. Die restlichen Kosten verblieben der DB wegen des Zubringerwertes des Nahverkehrs für den Fernverkehr und als sogenannte hängenbleibende oder auch remanente Kosten, die auch bei einer Aufgabe des Schienenpersonennahverkehrs anfallen würden. Ab 1977 wurde die garantierte Kostendeckung für die Ballungsräume Hamburg, Frankfurt und München und ab 1978 auch für die Räume Stuttgart und Rhein-Ruhr auf 85 % erhöht. 1979 brachten die Vorgaben des Bundesministers für Verkehr für den Schienenpersonennahverkehr außerhalb der Ballungsräume folgende Regelung: Zuschuß an die DB in Höhe von 50 % der Selbstkosten; dieser Zuschuß sollte sich schrittweise erhöhen, falls die DB einen höheren Kostendeckungsgrad als 25 % erzielte. Seit 1981 ist der Ausgleich sowohl für jeden der nunmehr 10 Verkehrsballungsräume als auch für den übrigen Schienenpersonennahverkehr von dem Kostendeckungsgrad abhängig, der mit eigenen Erlösen erreicht wird. Mit Hilfe des Ausgleichs wird so in den einzelnen Verkehrsballungsräumen eine Gesamtkostendeckung von 80 bis 90 v. H., im übrigen Schienenpersonennahverkehr eine solche von 70 bis 80 v. H. erzielt.

Der Ausgleich für die Belastungen der DB im Schienenpersonennahverkehr ist zwar laufend verbessert worden mit der Folge, daß er inzwischen mehr als 1/3 aller erfolgswirksamen Bundesleistungen ausfüllt, doch erreicht er nicht die volle Abgeltung der Kostenunterdeckung des Schienenpersonennahverkehrs. 1980 blieb die DB hieraus mit einem Fehlbetrag von 1,3 Mrd DM belastet.

2. Ausgleich für besondere Belastungen im Schienenpersonenfernverkehr (1981: 75,4 Mio DM; Ansatz 1982: 62,5 Mio DM).

Auch im Schienenpersonenfernverkehr gewährt die DB bestimmten Bevölkerungsgruppen Fahrpreismäßigungen in Form von Sozialtarifen (insbesondere für den Berufs- und Schülerverkehr).

Sie gelten jedoch laut Leistungsauftrag an die DB nur noch für eine Übergangszeit und sollen schrittweise in kommerziell vertretbare Rabattangebote umgewandelt werden. Auf Grund der EWG-Verordnung 1191/69⁷⁾ leistet der Bund für die hieraus entstehenden Einnahmeverluste seit 1975 Ausgleichszahlungen, für die im Bundeshaushalt jeweils Höchstbeträge festgelegt werden. Diese decken allerdings die Mindereinnahmen aus den Sozialtarifen nicht immer voll ab.

3. Ausgleich für die Beförderung von Auszubildenden im Straßenpersonenverkehr (1981: 86,2 Mio DM; Ansatz 1982: 95,0 Mio DM).

6) Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedsstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, Amtsblatt der EG L 156 vom 28. Juni 1969.

7) Ebenda.

In Übereinstimmung mit der EWG-Verordnung 1107/70⁸⁾ und auf Grund des Dritten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vom 24. 8. 1976 ist den Linienverkehrsunternehmen für die Beförderung von Personen im Ausbildungsverkehr auf Antrag eine Teilabgeltung von ungedeckten Kosten zu gewähren. Diese Teilabgeltung beträgt 50 % der Differenz zwischen den betriebsbedingten Erträgen und den durchschnittlichen Kosten dieses Verkehrszweigs.

4. Ausgleich für die Aufrechterhaltung von Strecken (1981: 1,2 Mio DM; Ansatz 1982: 6,4 Mio DM).

Für einige Eisenbahnstrecken, die die DB aus eigenwirtschaftlichen Gründen stilllegen wollte, aus übergeordneten Gründen jedoch aufrechterhalten muß, erhält sie gemäß EWG-Verordnung 1191/69⁹⁾ Zuschüsse für die Vorhaltung der Anlagen und für die Betriebsführung.

1982 leistet der Bund erstmals auch einen Ausgleich für 2652 km unwirtschaftliche Güterverkehrsstrecken, die gemäß Beschluß der Bundesregierung vom 14. 6. 1978 aus übergeordneten Gründen weiterbetrieben werden müssen. Dieser Ausgleich setzt sich zusammen aus einem Ansatz für die Vorhaltung dieser Strecken (1982: 21 Mio DM), der erfolgsneutral gewährt wird, und einem erfolgswirksam zu leistenden Betrag für die Betriebsführung (1982: 24 Mio DM), der jedoch gegenüber den voraussichtlichen Betriebsführungsausgaben um einen Abschlag von 25 % vermindert ist. Dieser Abschlag wird vom Bund wegen des Zubringerwertes dieser Strecken und zur Berücksichtigung der bei der Aufgabe des Güterverkehrs remanenten Kosten vorgenommen.

5. Ausgleich für die Unterstützungstarife in der Saarregion (1981: 32,2 Mio DM; Ansatz 1982: 35,0 Mio DM).

Zur Unterstützung der Saarregion wurden der DB ermäßigte Tarife für Montangüter vom Bund auferlegt. Die dadurch entstehenden Einnahmeverluste gleicht der Bund gemäß EWG-Verordnung 1191/69¹⁰⁾ mit einer entsprechenden Abgeltungszahlung aus.

6. Ausgleich für den kombinierten Verkehr (1981: 89,2 Mio DM; Ansatz 1982: 128,7 Mio DM).

Die DB führt den kombinierten Verkehr nach verkehrspolitisch motivierten Vorgaben des Bundes durch. Für die in diesem Verkehrszweig entstehenden Betriebsverluste gewährt der Bund der DB zur Zeit gemäß EWG-Verordnung 1191/69¹¹⁾ einen Ausgleich, der sich ab 1981 am eigenen Kostendeckungsgrad dieses Verkehrs orientiert und so bemessen ist, daß die Gesamtkostendeckung mindestens 80 und höchstens 95 v. H. beträgt.

Zur Gruppe 2: Ausgleich von Wettbewerbsverzerrungen

1. Ausgleich für den Betrieb und die Erhaltung höhengleicher Kreuzungen (1981: 460 Mio DM; Ansatz 1982: 453 Mio DM).

8) Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr, Amtsblatt der EG L 130 vom 15. Juni 1970.

9) Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 . . . , a.a.O.

10) Ebenda.

11) Ebenda.

Nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz ist die DB für den Betrieb und die Erhaltung höhengleicher Kreuzungen mit Straßen aller Baulastträger zuständig. Die Inbetriebhaltung dieser Kreuzungen ist jedoch eine Gemeinschaftsaufgabe von Schiene und Straße. Seit 1961 übernimmt deshalb der Bund die Hälfte der hierdurch entstehenden Kosten; bis zum Jahre 1969 galt dies allerdings nur für die höhengleichen Kreuzungen mit Bundesstraßen. Seitdem umfaßt der Ausgleich, für den ab 1971 die EWG-Verordnung 1192/69¹²⁾ einschlägig ist, alle höhengleichen Kreuzungen.

2. Ausgleich für die von der DB zu tragende Tuberkulose-Fürsorge (1981: 2,4 Mio DM; Ansatz 1982: 3,4 Mio DM).

Im Unterschied zu den privaten Unternehmen ist die DB nach dem Bundessozialhilfegesetz verpflichtet, allen Beschäftigten und Versorgungsempfängern sowie deren Ehegatten und Kindern unentgeltlich Tuberkulose-Fürsorge zu gewähren. Die Mitarbeiter der privaten Unternehmen werden dagegen von den Trägern der Sozialhilfe betreut, so daß die Wettbewerber der DB keine entsprechende Belastung zu tragen haben. Um dies auszugleichen, gewährt der Bund der DB auf Grund der EWG-Verordnung 1192/69¹³⁾ seit 1971 Ausgleichszahlungen.

3. Ausgleich für strukturell bedingte überhöhte Versorgungslasten (1981: 2,9 Mrd DM; Ansatz 1982: 3,0 Mrd DM).

Die privaten Arbeitgeber und damit auch die Konkurrenten der DB beteiligen sich – abgesehen von freiwillig gewährten Leistungen – lediglich durch Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung, die sie für ihre aktiven Mitarbeiter leisten, an der Alterssicherung ihrer Beschäftigten. Dagegen hat die DB für die Versorgung ihrer Ruheständler in vollem Umfang selbst aufzukommen. Seit 1961 übernimmt der Bund daher einen Anteil an ihren überhöhten Versorgungslasten. Dieser Anteil bemißt sich seit 1965 an den („Normal-“) Verhältnissen der Finanzverwaltung und orientiert sich an den Versorgungsaufwendungen, die 30 % der Aufwendungen für die aktiven Beamten übersteigen. Die EWG-Verordnung 1192/69¹⁴⁾ begründet seit 1971 einen Anspruch der DB auf diesen Ausgleich. Erstmals im Bundeshaushalt 1981 wurde jedoch für diesen Ausgleich ein Höchstbetrag festgelegt, der hinter der sogenannten 30 %-Regelung zurückbleibt.

4. Ausgleich für die Zusatzversorgung der Angestellten und Arbeiter (1981: 696,8 Mio DM; Ansatz 1982: 678,6 Mio DM).

Die DB hat auf Grund gesetzlicher Verpflichtungen für die über die gesetzliche Rentenversicherung hinausgehende obligatorische Zusatzversicherung ihrer Angestellten und Arbeiter in der Bundesbahnversicherungsanstalt Abteilung B weit höhere Aufwendungen zu tragen als ihre Wettbewerber. Seit 1972 gibt es hierfür entsprechend EWG-Verordnung 1192/69¹⁵⁾ einen Ausgleichstatbestand.

12) Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen, Amtsblatt der EG L 156 vom 28. Juni 1969.

13) Ebenda.

14) Ebenda.

15) Ebenda.

5. Ausgleich für die Inanspruchnahme zusätzlicher, nicht betriebsnotwendiger Ausbildungsplätze (1981: 48,7 Mio DM; Ansatz 1982: 37,3 Mio DM).

Zur Bekämpfung der Jugendarbeitslosigkeit stellt die DB seit 1977 im Rahmen von Sonderprogrammen der Bundesregierung zur Ausschöpfung freier Ausbildungskapazitäten über ihren betriebsbedingten Bedarf hinaus Ausbildungsplätze zur Verfügung. Die Kosten dieser zusätzlichen Ausbildungsplätze werden der DB vom Bund mit einem Pauschalbetrag von 50 000 DM je Ausbildungsplatz und durchschnittliche Ausbildungsdauer erstattet.

6. Ausgleich von betriebsfremden Versorgungslasten (1981: 407,0 Mio DM; Ansatz 1982: 402,7 Mio DM).

Die DB ist nicht nur verpflichtet, die Versorgung ihrer eigenen ehemaligen Beamten sicherzustellen, sie muß vielmehr auch Versorgungs- und Übergangsbezüge für verdrängte Reichsbahnbedienstete, volksdeutsche Bedienstete fremder Staatsbahnen und Westberliner Eisenbahner zahlen sowie an Kriegsversehrte und Kriegshinterbliebene des Ersten und Zweiten Weltkrieges vorzeitig Versorgungsbezüge gewähren. Diese nicht im Betrieb der DB begründeten Lasten nimmt der Bund ihr seit 1957 erfolgswirksam ab, inzwischen auf Grund der EWG-Verordnung 1192/69¹⁶⁾.

Bei der Gruppe 3 „Eigentümerleistungen des Bundes“ unterscheiden wir folgende Tatbestände:

1. Zinsen zur Bereinigung der Kapitalstruktur (1981: 936,3 Mio DM; Ansatz 1982: 914,0 Mio DM).

Wegen mangelnder Eigenmittel war die DB gezwungen, die nach dem Zweiten Weltkrieg erforderlichen Investitionen für den Wiederaufbau und die Umrüstung ihrer Bahnanlagen und Fahrzeuge weitgehend mit Fremdmitteln zu finanzieren, deren Laufzeit weit hinter den Nutzungszeiten dieser im Verhältnis sehr langlebigen Anlagengüter zurückblieb. Um die daraus folgende ungünstige Kapitalstruktur der DB zu bereinigen, sollte daher nach früheren Absichten des Bundes das auf das Sachanlagenvermögen der DB entfallene Fremdkapital (das war nach dem Stand der fortgeschrittenen Diskussion zu Ende 1972 rd. 12,6 Mrd DM) vom Bund wirtschaftlich übernommen werden. Ausgehend von der Regierungserklärung vom 18. 10. 1969 und vom Verkehrsbericht 1970 der Bundesregierung erstattet der Bund ab 1973 die Zinsen für diesen Fremdkapitalanteil, während die DB weiterhin die Tilgung für diese „Altschulden“ leistet.

2. und 3. Zinsen und Tilgung für Anleihen und andere Fremdmittel zur Kapitalaufstockung (1981: 40,6 Mio DM Zinsen, 16,7 Mio DM Tilgung; Ansatz 1982: 39,6 Mio DM Zinsen, 16,7 Mio DM Tilgung).

In den Jahren 1962 bis 1969 begab die DB zur Finanzierung von Investitionen Anleihen in Höhe von rd. 3,09 Mrd DM. Für diese Schulden übernahm der Bund den Kapitaldienst, d. h. Zinsen und Tilgungen, wobei die Zinsen erfolgswirksam und die Tilgungen erfolgsneutral verbucht werden. Soweit die Anleihen oder inzwischen an ihre Stelle getretene Fremdmittel noch zu Buche stehen, sind sie als Forderungen

16) Ebenda.

gegen den Bund aktiviert. Ab 1970 hat der Bund der DB laufend Investitionszuschüsse gewährt, so daß keine weiteren Anleihen zur Kapitalaufstockung mehr begeben werden.

4. Investitionszuschüsse (1981: 2,5 Mrd DM; Ansatz 1982: 3,2 Mrd DM + 100 Mio DM für Fahrzeugbeschaffung).

Der Bund stellt der DB zur Finanzierung ihrer zukunftsgerichteten Investitionsprogramme, für die auf verdiente Abschreibungen nicht zurückgegriffen werden kann, nach Maßgabe der Möglichkeiten des Bundeshaushalts bestimmte Zuschüsse zur Verfügung. Hierbei handelt der Bund in Übereinstimmung mit der sog. Sanierungsentscheidung des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 20. 5. 1975¹⁷⁾ und im Rahmen des § 28 Abs. 2 Bundesbahngesetz. Die „allgemeinen“ Investitionszuschüsse wurden 1973 ergänzt durch zweckbestimmte Investitionszuschüsse für den Streckenausbau (Neubaustrecken, Ausbaustrecken und neuerdings Rangierbahnhöfe). Diese Investitionszuschüsse werden dem Eigenkapital zugeführt, sind also erfolgsneutral und helfen dadurch den hohen Kapitalbedarf der DB zu befriedigen. Obwohl die Investitionszuschüsse in den letzten Jahren stark gesteigert wurden, hat sich die Kapitalstruktur der DB dennoch ständig verschlechtert.

5. Liquiditätshilfen (1981: 396,0 Mio DM; Ansatz 1982: 486,4 Mio DM).

Zur Aufrechterhaltung der Zahlungsbereitschaft der DB gewährt ihr der Bund als Eigentümer nach § 28 Abs. 2 Satz 2 Bundesbahngesetz sogenannte Liquiditätshilfen, die als „Einlagen des Bundes zur Abdeckung von Verlustvorträgen“ auszuweisen sind und erst nach formeller Beschlußfassung der Bundesregierung gemäß § 33 Abs. 2 Bundesbahngesetz zur Verlustabdeckung in Anspruch genommen werden dürfen. Wenn die Liquiditätshilfen geringer sind als der im selben Jahr anfallende Jahresfehlbetrag, gemessen als Kassenverlust (= Verlust minus nicht kassenwirksame Abschreibungen), ist die DB gezwungen, den Fehlbetrag insoweit mit Fremdmitteln zu finanzieren, wie dies auch 1980 (1,2 Mrd DM) und 1981 (rd. 1,6 Mrd DM) der Fall war.

Unter der Gruppe 4 „Nicht DB-spezifische Leistungen“ sind folgende Tatbestände zu subsumieren:

1. Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)¹⁸⁾ (1981: 408,5 Mio DM; Ansatz 1982: 431,0 Mio DM).

Die Zuwendungen nach dem GVFG dienen der Verwirklichung von Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden und sind im wesentlichen für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs in Ballungsräumen (S-Bahnen) bestimmt. In diesem Bereich wird die DB nur tätig, wenn und soweit ihr der Bund als Auftraggeber dies auferlegt und der DB aus dem Vorhaben keine Verschlechterung ihres Wirtschaftsergebnisses erwächst.

17) Entscheidung des Rates (75/327/EWG) vom 20. Mai 1975 zur Sanierung der Eisenbahnunternehmen und zur Harmonisierung der Vorschriften über die finanziellen Beziehungen zwischen deren Unternehmen und den Staaten, Amtsblatt der EG L 152 vom 12. Juni 1975.

18) Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden vom 18. März 1971.

2. Programm für Zukunftsinvestitionen (1981: 30,9 Mio DM; Ansatz 1982: 0,0 Mio DM). Wie bereits für frühere Konjunkturförderungsprogramme erhielt die DB von 1977 bis 1981 (letztes Jahr) Zuschüsse aus dem Programm des Bundes für Zukunftsinvestitionen (ZIP). Der Staat bedient sich hier unter anderem auch der DB als Instrument zur Konjunkturförderung. Die ZIP-Mittel für die DB wurden hauptsächlich für Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit (Beseitigung von Bahnübergängen), Bahnsteigerhöhungen, Hochbaumaßnahmen und Elektrifizierungen verwendet.

3. Gasöl-Betriebsbeihilfen (1981: 265,8 Mio DM; Ansatz 1982: 180,0 Mio DM). Die DB erhält – wie andere Verkehrsunternehmen auch – Gasöl-Betriebsbeihilfen für den Verbrauch von Mineralöl beim Betrieb von Schienenfahrzeugen und für die Kraftfahrzeuge (Omnibusse), die im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzt sind. Dabei handelt es sich faktisch um eine Mineralölsteuersenkung für spezielle Verkehrsleistungen, die lediglich aus verwaltungstechnischen Gründen in Form von Beihilfen gewährt wird. Diese Beihilfen werden in der Rechnung der DB vom Sachaufwand für Treibstoff abgesetzt. Nach der Änderung des Mineralölsteuergesetzes werden die Gas- und Betriebsbeihilfen in drei Jahresstufen bis Ende 1983 auf Null abgebaut. Die Mineralölsteuerbefreiung der Binnenschifffahrt bleibt dagegen erhalten.

Fassen wir zusammen: Die DB erhält vom Staat in 1982 rd. 13,7 Mrd DM an Gesamtleistungen, die sich auf die genannten vier Gruppen prozentual wie folgt aufteilen:

- Gruppe 1: Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 27 %,
- Gruppe 2: Ausgleich von Wettbewerbsverzerrungen 34 %,
- Gruppe 3: Eigentümerleistungen des Bundes 35 %,
- Gruppe 4: Nicht DB-spezifische Leistungen 4 %.

Es ist nicht auszuschließen, daß der nach aktienrechtlichen Grundsätzen auszuweisende betriebswirtschaftliche Verlust in 1982 fast 5 Mrd DM erreichen wird.

IV. „Wie finanziert sich die DB?“

Es liegt nahe, daß ein solches Unternehmen vor exorbitanten Finanzierungsproblemen steht. Die betriebswirtschaftlich optimale von den drei klassischen Finanzierungsformen, nämlich die Selbstfinanzierung aus den Erträgen des Unternehmens, ist der DB schon seit 1971 versagt, da seitdem die Jahresfehlbeträge die Abschreibungen übertreffen. Anders ausgedrückt: Die Abschreibungen werden nicht mehr verdient. Die Folge ist, daß der Finanzierungsbedarf der DB ausschließlich durch Eigenfinanzierung (also Kapitalzuführung durch den Eigentümer) oder durch Fremdmittel gedeckt werden kann. Erschwerend kommt für die Bundesbahn hinzu, daß ihre Erträge hinter den Aufwendungen zurückbleiben. Anders als bei Wirtschaftsunternehmen üblich geht es hier also nicht nur um die Finanzierung der Investitionen von jährlich etwa 4 Mrd DM, sondern auch um die Finanzierung der laufenden Betriebsführung. Das bedeutet: Der Netto-Finanzierungsbedarf (also ohne Tilgungen) orientiert sich nicht nur an den Bruttoinvestitionen, sondern auch am kassenwirksamen Teil des Jahresfehlbetrages (d. h. abzüglich Abschreibungen).

Die Situation wird dadurch zusätzlich verschärft, daß wegen der zunehmenden Haushaltsenge der Bund immer weniger Möglichkeiten sieht, als Eigentümer der Bahn das

erforderliche Kapital zuzuführen. Die Folge ist: Die DB ist in steigendem Maße auf den Kapitalmarkt angewiesen. Bei einem voraussichtlichen Schuldenstand von 36,0 Mrd DM Ende 1982 wird sich ihr Zinsaufwand bereits auf 2,9 Mrd DM belaufen. Das sind über 16,5 % gemessen an ihren eigenen Erträgen und mehr als die Abschreibungen ausmachen. Zum Vergleich (wenn auch bezogen auf 1979) betrug der Zinsaufwand zum Umsatz bei:

- Lufthansa 1,4 %,
- Hapag Lloyd 3,9 %,
- AEG 3,8 %,
- Daimler 0,2 %,
- Thyssen AG 1,0 %.

Der unverhältnismäßig hohe Zinsaufwand der DB ist insoweit aber nicht die einzige Sorge. Nicht minder problematisch ist bei dieser existentiellen Abhängigkeit der Bundesbahn vom Kapitalmarkt auch dessen Ergiebigkeit. Die DB ist – wie jeder Kreditnehmer – nicht nur bemüht, den günstigsten Zeitpunkt und die günstigsten Konditionen zu wählen, indem sie vor allem die Kreditaufnahme ihrem jeweiligen Liquiditätsbedarf zeitlich anpaßt. In Anbetracht des Gesamtvolumens ihrer Verschuldung muß sie auch darauf achten, die Tilgungsannuitäten möglichst gleich zu halten, wobei dies in möglichst weitgehender Annäherung an die Lebensdauer der zu finanzierenden Anlagen erfolgen sollte. Bei alledem liegt das Schwergewicht der Kreditaufnahme im langfristigen Bereich, d. h. beim klassischen Finanzierungsinstrument der öffentlichen Anleihe. Sie hat den Vorteil, daß mit ihr relativ einfach große Beträge aufgenommen werden können. Die dem Anleihekonsortium angehörenden Kreditinstitute übernehmen die Anleihen en bloc. Die DB erhält das Geld meist sofort in die Kasse, während ihre Hausbank, die DVKB¹⁹⁾, die Kurspflege betreibt. Nachteilig ist bei der Anleihe allerdings die strenge Abhängigkeit vom Zeitpunkt der Begebung und der jeweils herrschenden Marktlage sowie der Umstand, daß Anleihen für den Schuldner etwas teurer als zum Beispiel Schuldscheine sind. Aber nicht nur deshalb haben Schuldscheine als Finanzierungsform in den letzten Jahren stark zugenommen. Sie bieten für Kreditnehmer und Kreditgeber vor allem mehr Fazilitäten. So kann die DB entsprechend ihren zeitlichen Bedürfnissen den Betrag aufnehmen, den sie jeweils braucht. Schließlich sind die Schuldscheine bei den Banken zunehmend beliebt, weil sie leicht handelbar sind. Inzwischen weist deshalb auch die Struktur der Gesamtverschuldung der DB schon über die Hälfte Schuldscheine aus.

V. Quo vadis Bundesbahn?

Es nimmt nicht wunder, daß kritische Beobachter der Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte Zweifel hegen, ob das „Wohin“ für die DB überhaupt noch ernsthaft und vor allem mit Aussicht auf eine Trendwende definiert werden kann. So hat erst kürzlich Hans Scherer seinen Beitrag in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung²⁰⁾ mit den Worten überschrieben: „Der Zug ist abgefahren, aber das Ziel ist offen.“ Wie auch immer man diese These auslegen mag; sie sollte jedenfalls dahin ergänzt werden, daß zumindest die Richtung stimmt.

19) Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank AG.

20) FAZ vom 16. 9. 1982, Nr. 214, S. R I.

Reflexionen über Fehlentscheidungen in der Vergangenheit führen jetzt nicht mehr weiter. Erst recht bedarf es keiner Generalpläne oder gar ideologisch durchwirkter Konzepte. Sie waren bislang eher schon zu zahlreich. Wichtig ist vielmehr, daß alle Beteiligten in Kenntnis der Ursachen, die zu der negativen Entwicklung bei der DB geführt haben, ernst machen mit den Verkehrsgesetzen von 1961 und den einschlägigen EG-Verordnungen und Entscheidungen. Auf einen kurzen Nenner gebracht bedeutet das: Mehr Zurückhaltung bei der staatlichen Einflußnahme auf das innerbetriebliche Geschehen der DB einerseits und mehr Eigendynamik sowie kommerzielle Flexibilität des Unternehmens andererseits. In eben diese Richtung gehen auch parlamentarische Initiativen wie der Entschließungsantrag der CDU/CSU-Fraktion vom 24. 11. 1981²¹⁾ sowie der auf ihn bezogene Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und FDP im Deutschen Bundestag vom 7. 9. 1982. Beide — in ihrer Tendenz übereinstimmenden — Anträge haben quasi den parlamentarischen Rahmen abgegeben für die Entgegennahme eines Berichtes des Vorsitzers des Vorstandes der DB betreffend die zukünftige Unternehmenspolitik im Bundestagsausschuß für Verkehr am 8. September 1982. Die tragenden Gedanken aller dieser Aktivitäten lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Klare Abgrenzung der Unternehmensbereiche von den gemeinwirtschaftlichen bzw. staatlich beeinflussten Bereichen der DB.
- Erweiterung des unternehmerischen Handlungsspielraums der Bundesbahn.
- Sicherstellung eines mehrjährigen Investitionsprogramms der DB.
- Verbindliche Entscheidungen über das weitere Engagement der Bundesbahn im öffentlichen Personennahverkehr.
- Förderung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs.

Gerade angesichts der sich zuspitzenden Probleme bei der Bundesbahn ist die weitgehende Übereinstimmung der Bundestagsfraktionen ganz besonders zu begrüßen. Sie sollte alle Verantwortlichen ermutigen, neben den speziell auf die DB abgestellten Überlegungen auch die wohl wie noch selten zuvor große Bereitschaft der Verkehrsträger zur Kooperation untereinander gemeinsam verkehrspolitisch zu flankieren. Infrastrukturpolitisch sollten wir dabei davon ausgehen, daß neue Verkehrswegekazipazitäten zu errichten immer schwieriger wird und daß auch bei veränderten Antriebssystemen die konventionellen Verkehrswege unentbehrlich bleiben²²⁾. Ordnungspolitisch ist wie bisher vom Prinzip der freien Wahl des Verkehrsmittels in einer kontrollierten Wettbewerbsordnung auszugehen.

21) BT-Drucksache 9/1069.

22) Vgl. auch Irsfeld, K., Gegenwarts- und Zukunftsaspekte in der deutschen und europäischen Verkehrspolitik, in: Verkehr und Technik, 1980, Heft 7, Seite 285 ff. sowie Nahverkehrspraxis, 1980, Heft 6, Seite 246.

Summary

The financial and economic position of the German railways (DB), though representing a risk for the budget, is still not incalculable. The DB have lost their monopoly position but retained their function as a political instrument. That is their handicap.

However, the DB are not a subsidy operation. What is needed is an operation analysis of their deficits. State financing of the DB falls in the following four categories: obligations with respect to public economy, adjustment of competition distortion, state ownership obligations and noncontractual obligations. Expressed in terms of per cent, the four categories can be described as follows: 27 : 34 : 35 : 4 %.

The financial problems of the DB are staggering. They are increasingly becoming dependent on the capital market. DB debts are already estimated at DM 36 billion. Interest payments amount to DM 2.9 billion or 16.5 per cent of earnings.

What is needed are not general policies or ideological concepts. The crucial points rather are: less state influence on the internal operations of the DB on the hand and more initiative and commercial flexibility of enterprise on the other hand. The cooperation of transport modes should be furthered by transport policies and the principle of free choice of the means of transportation maintained under a controlled system of competition.

Résumé

La situation financière et économique des Chemins de fer allemands (Deutsche Bundesbahn) est certes un risque budgétaire, mais pas incalculable. Les Chemins de fers ont perdu leur monopole, mais gardé leur fonction d'instrument politique. C'est un handicap.

Les Chemins de fer ne sont pas une entreprise subventionnée. Leur déficit exige une analyse économique. Les prestations financières de la part de l'Etat aux Chemins de fer se divisent en 4 groupes: l'acquittement d'engagements communs, l'ajustement de distorsion dans la concurrence, prestations de l'Etat en tant que propriétaire et prestations non-spécifiques à une entreprise. En pourcentage, les 4 groupes sont ventilés comme suit: 27:34:35:4 %.

Les Chemins de fer se trouvent face à de graves problèmes de financement. Ils dépendent de plus en plus du marché des capitaux. Leurs dettes s'élèvent déjà à 36 milliards de DM. Leurs frais financiers se montent à 2,9 milliards ou 16,5 % de leurs bénéfices.

Des plans généraux ou des concepts idéologiques ne sont pas demandés. Ce qui importe sont plutôt: moins d'impact de la part de l'Etat sur les activités internes des Chemins de fer d'une part et plus de dynamisme et de flexibilité commerciale de l'entreprise d'autre part. La coopération des entreprises de transport entre elles devrait être soutenue par la politique des transports et le principe du choix libre des moyens de transport devrait être maintenu dans un ordre de concurrence contrôlable.

Verkehrsbetriebslehre – Eine Stellungnahme zu mehreren Besprechungen des gleichnamigen Buches¹⁾ –

VON HELMUT DIEDERICH, MAINZ

I. Vorwort

Buchbesprechungen sind für einen Autor grundsätzlich erfreulich, denn mit jeder publizierten Facharbeit wird ja die wissenschaftliche Erörterung gesucht. Die vom Verfasser 1977 vorgelegte „Verkehrsbetriebslehre“ ist von *Riebel* außergewöhnlich gründlich besprochen worden²⁾. Darüber hinaus wurden in mehreren Abhandlungen einzelne Vorschläge des Verfassers aufgegriffen³⁾.

Insgesamt gesehen überwiegen dabei die Zustimmungen bei weitem, wenn in den Rezensionen etwa von einem „Markstein in der Entwicklung der Verkehrsbetriebslehre“⁴⁾ oder einem Buch gesprochen wird, das „höchste Aufmerksamkeit und Anerkennung“⁵⁾ verdient. Wie zu erwarten war, sind jedoch auch kritische Einwände erhoben und Gegenvorschläge gemacht worden. Mehrfach werden sie sehr eingehend begründet. Zu einem kleinen Teil beruhen sie darauf, daß die Aussagen des Verfassers offenbar nicht klar genug vorgetragen worden waren und zu Mißverständnissen Anlaß gaben. In jedem Falle erscheint es für die von allen Beteiligten gewünschte⁶⁾ Auseinandersetzung nützlich, die Kritik aufzugreifen. Der Verfasser äußert sich um so lieber, als sich die Anmerkungen teilweise auf Abschnitte des Buches beziehen, die ihm besonders wichtig sind.

Anschrift des Verfassers:

Prof. Dr. Helmut Diederich
Johannes Gutenberg-Universität
Fachbereich Rechts- und Wirtschaftswissenschaften
Saarstraße 21
6500 Mainz

1) *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, Wiesbaden 1977.

2) Vgl. *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre als spezielle Betriebswirtschaftslehre – Besprechungsaufsatz zu dem Buch „Verkehrsbetriebslehre“ von Helmut Diederich, in: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 50. Jg. (1979), S. 52 – 67. Vgl. auch *Faller, P.*, Verkehrsbetriebslehre (Buchbesprechung), in: *Internationales Verkehrswesen*, 31. Jg. (1979), S. 392.

3) Vgl. besonders *Claussen, Th.*, Grundlagen der Güterverkehrsökonomie, Hamburg 1979, S. 101 ff.; *ders.*, Zur Diskussion des „Verkehrsleistungs“-Begriffs, in: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 50. Jg. (1979), S. 245 – 257; *Peters, S.*, Die Leistung des Verkehrsbetriebes – Bemerkungen zu einer Untersuchung von Thies Claussen, in: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 52. Jg. (1981), S. 35 – 48; *Claussen, Th.*, Verkehrsleistung und Verkehrsbetriebslehre: Offene Grundsatzfragen – Replik zu S. Peters –, in: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 52. Jg. (1981), S. 49 – 59.

4) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 66.

5) *Faller, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 392.

6) Vgl. besonders *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 66.

II. Der Begriff Verkehrsleistung

I. Verkehrsleistung und Prozeß der Leistungserstellung

Es hätte erstaunt, wenn der vom Verfasser vorgestellte Verkehrsleistungsbegriff nicht in den Mittelpunkt der Kritik geraten wäre. Zu sehr weicht er vom herkömmlichen ab. Das Eigenwillige wurde jedoch, wie von den Kritikern anerkannt wird, nicht in dem Bestreben geboren, unbedingt „anders“ als bisher vorzugehen, sondern um eine möglichst weitgehende Übereinstimmung der Begriffsgebäude von Allgemeiner Betriebswirtschaftslehre und Verkehrsbetriebslehre erreichen zu können.

Zunächst ist der Kritik insoweit zuzustimmen, daß auch im Eigen- oder im Werkverkehr erstellte Ortsveränderungen als Verkehrsleistung angesehen werden sollten⁷⁾. Der offensichtlich entstandene Eindruck, dies werde bestritten, war nicht bezweckt. Solche Leistungen sind lediglich nicht Leistungen eines Verkehrsbetriebes im Sinne für Dritte bestimmter betrieblicher Leistungen⁸⁾. Ein Eisenbahnbetrieb, der ab Grube gekaufte Kohlen zu einem eigenen Kraftwerk transportiert, erstellt ebenso Verkehrsleistungen wie ein Einzelhandelsbetrieb, der seinen Kunden mit eigenen Fahrzeugen Waren zustellt.

Allerdings ist in einem Buch über Verkehrsbetriebslehre für die Behandlung des Werkverkehrs strenggenommen kein Platz. Freilich sind viele Erkenntnisse übertragbar. Insofern ist also auf die Bemerkung des Verfassers zu verweisen, daß manche „Erkenntnisse der Verkehrsbetriebslehre für Nicht-Verkehrsbetriebe verwertbar und damit nützlich sind“⁹⁾.

Daß auf die auch für Verkehrsbetriebe wichtige Frage Eigen- oder Fremtransport in dem besprochenen Buch nicht eingegangen wurde, ist lediglich Ausfluß einer Selbstbeschränkung.

Von wesentlicherer Bedeutung ist für den Verfasser die strittig diskutierte, aber überwiegend zu seinen Ungunsten beantwortete Frage, ob Eigenschaften des Transportprozesses in die Definition der Verkehrsleistung hineingenommen werden sollten. Bei der vom Verfasser vorgeschlagenen Definition „vollzogene Veränderung des Aufenthaltsortes von Personen oder Gütern, allgemein von Objekten“¹⁰⁾, ist dies nicht der Fall. *Riebel* und *Claussen* vertreten die entgegenstehende Auffassung¹¹⁾. *Riebels* Hauptargument lautet, die Nachfrager setzten etwa mittels schneller Züge und damit in kurzer Zeit erbrachte Verkehrsleistungen solchen Verkehrsleistungen nicht gleich, die aus zeit- und kostenaufwendigen Beförderungen hervorgegangen sind. Der Verfasser mache jedoch gerade die aus der Sicht der Nachfrager zu beurteilende Austauschbarkeit der Leistungen zum Kriterium der Gleichheit von Leistungen. Folgerichtig müßten Merkmale des Transportprozesses, da von den Nachfragern beachtet, bei der Definition der Verkehrsleistung berücksichtigt werden, im Beispiel also die Verkehrsleistungen verschiedene sein¹²⁾.

7) Vgl. *ebenda*, S. 55, und *Claussen, Th.*, Verkehrsleistung, a.a.O., S. 57.

8) Vgl. *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 29 f.

9) *ebenda*, S. 24.

10) *ebenda*, S. 30.

11) Vgl. *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 57 ff.; *Claussen, Th.*, Grundlagen, a.a.O., S. 105 ff.; *ders.*, Zur Diskussion, a.a.O., S. 250 f.; *ders.*, Verkehrsleistung, a.a.O., S. 55 ff.

12) Vgl. *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 57 f.

Hier liegt jedoch ein Mißverständnis vor. Zweifellos wird die Dauer eines Transportprozesses von den Verkehrskunden beachtet. Deshalb setzen die Verkehrsbetriebe auch zum Zwecke der Verbesserung ihrer Marktstellung Veränderungen der Transportdauer in ihren absatzpolitischen Strategien ein. Der Verfasser ist – wie sich schon aus diesem Hinweis ergibt – allerdings der Auffassung, daß es sich insoweit um die Gestaltung eines absatzpolitischen Instrumentes handelt, so wie etwa Reparaturbetriebe mittels hoher Dienstbereitschaft versuchen, ihre Marktposition zu verbessern und dies in höhere Preise oder in größere Marktanteile umzusetzen¹³⁾.

Mit der Zuordnung aller sich auf den Transportprozeß beziehenden Maßnahmen des Verkehrsbetriebes zur Absatzpolitik und innerhalb der Absatzpolitik speziell zur Präferenzpolitik ist allerdings die strittige Frage noch nicht abschließend beantwortet, ob die Eigenschaften des Transportprozesses für die Verkehrsleistung wesensbestimmend sind. Denn zur Präferenzpolitik wird allgemein auch die Produktpolitik gerechnet, und diese wiederum besteht zumindest unter anderem in der Festlegung der Leistung, bezieht sich also auf Merkmale der Leistung; die „Produktpolitik betrifft die Ausgestaltung der Leistungen des Betriebes im Detail, ihre Zusammenstellung zu einem Angebotsprogramm und ihre Ergänzung durch technische und kaufmännische Zusatzleistungen“¹⁴⁾.

Der Verfasser vertritt jedoch die Ansicht, daß das Einflußnehmen auf die Dauer wie auch auf andere Merkmale des Transportprozesses ihrem Wesen nach nicht Bestandteil der – in üblicher Weise definierten – Produktpolitik und damit desjenigen Teilbereiches der Präferenzpolitik sein kann, der sich auf die am Markt angebotene Leistung und deren Eigenschaften auswirkt. Allerdings paßt sie auch in keine andere, in der Marketing-Literatur eingeführte Unterform der Präferenzpolitik hinein. Deshalb hat der Verfasser deren Ergänzung um die Prozeßpolitik vorgeschlagen. Die Prozeßpolitik „umgreift alle diejenigen Maßnahmen, die an der Gestaltung des Prozesses der Leistungserstellung des Verkehrsbetriebes anknüpfen und zum Ziel haben, die Inanspruchnahme der Transportobjekte in zeitlicher Hinsicht oder die Behandlung der Transportobjekte während derjenigen Zeit, in der sie sich in der Verfügung des Verkehrsbetriebes befinden, den Wünschen der Nachfrager entsprechend vorzunehmen“¹⁵⁾. Sie ist so definiert, daß sie – wie abgesehen von der Produktpolitik auch die übrigen Teile der Präferenzpolitik – nicht in einem Einflußnehmen auf Eigenschaften der (Markt-Haupt-)Leistung besteht.

Das Problem, zwischen der (Markt-)Leistung eines Betriebes und den Auswirkungen des Einsatzes der absatzpolitischen Instrumente zu unterscheiden, ist keineswegs auf die Verkehrsbetriebslehre beschränkt und allgemein schwer zu lösen. M. E. hat aber die Marketing-Literatur mit den Definitionen der verschiedenen Arten von Präferenzpolitik eine zumindest in der Allgemeinen Betriebswirtschaftslehre recht weitgehend anerkannte Abgrenzung gefunden, und ohne zwingenden Anlaß sollte die Verkehrsbe-

13) Vgl. grundsätzlich zustimmend auch *Peters*, der dann allerdings dennoch zu der Aussage kommt, bei einem gegenüber den Zusagen im Beförderungsvertrag verspätet abgeschlossenen Transportprozeß sei die versprochene Verkehrsleistung „nicht erbracht“. Vgl. *Peters*, S., a.a.O., S. 39 f.

14) *Diederich, H.*, Allgemeine Betriebswirtschaftslehre II, 4. Aufl., Stuttgart-Berlin-Köln-Mainz 1981, S. 149.

15) *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 209 f.

triebslehre nicht ausscheren. Was das Akzeptieren der Vorschläge des Verfassers so schwer macht, ist sicherlich der heute weitgehend andere Sprachgebrauch in der Praxis und auch in der volkswirtschaftlichen Behandlung des Verkehrs. Dies allein kann jedoch kein Grund sein, zum Beispiel die „zeitliche Lage des Transports (verfügbares Zeitintervall bzw. Beginn oder Ende der Ortsveränderung)“¹⁶⁾ als Eigenschaft der Verkehrsleistung zu bezeichnen, während die Lieferzeitpolitik in der Allgemeinen Betriebswirtschaftslehre meist zur Distributions-, teilweise allerdings auch zur Kontrahierungspolitik, jedenfalls zur Präferenzpolitik außerhalb der Produktpolitik gerechnet wird¹⁷⁾. Auch scheinen dem Verfasser die „Transportbedingungen (z. B. Bequemlichkeit, Pfléglichkeit, Sicherheit, Pünktlichkeit)“¹⁸⁾ den üblicherweise unter der Präferenzpolitik überwiegend angesprochenen Gegebenheiten wesentlich näher zu stehen als dem Sachziel der Betriebe im Sinne von *Erich Kosiol*¹⁹⁾, also den (Markt-)Leistungen und deren Eigenschaften.

Das vom Verfasser Gewollte wird allerdings verkannt, wenn *Claussen* meint, „*Diederich* und *Peters* . . . weichen . . . auf eine – hier für zumindest unzweckmäßig erachtete – Hilfskonstruktion aus, indem sie . . . (die zeitlichen, quantitativen und qualitativen, d. V.) Merkmale (der Verkehrsleistung, d. V.) im Rahmen der verkehrsbetrieblichen Präferenzpolitik als ‚Zusatzleistungen‘ behandeln“²⁰⁾ und über „diese ‚Brücke‘ . . . letztendlich genau jenen Verkehrsleistungsbegriff abdecken, d. V.), den . . . (*Claussen*, d. V.) in Anlehnung an *Riebel* verwendet“²¹⁾. Es handelt sich eben nicht um ein Ausweichen. Vielmehr wird gezielt eine mit der Allgemeinen Betriebswirtschaftslehre verträgliche Abgrenzung von Eigenschaften der Leistung und Teilen der Produktpolitik einerseits und übriger Präferenzpolitik andererseits für den Bereich der Verkehrsbetriebe angestrebt, mit deren Hilfe die in der Praxis zu beobachtenden Erscheinungen systematisch zugeordnet werden können. Die von *Claussen* benutzten Bezeichnungen „Hilfskonstruktion“ und „Brücke“ lassen demgegenüber das Ergebnis der Überlegungen des Verfassers als Notbehelf erscheinen.

Im übrigen sind in dem genannten Punkt *Diederich* und *Peters* auch einander widersprechender Auffassung. *Peters* definiert – bewußt abweichend vom Verfasser – „höhere Qualitäten des Leistungserstellungsprozesses . . . als Zusatzleistungen zur eigentlichen Verkehrsleistung“²²⁾; demgegenüber versteht der Verfasser unter Zusatzleistungen bestimmte Nebenleistungen, wie zum Beispiel das Verpacken der zu befördernden Güter²³⁾. Es ist m. E. jedoch unzweckmäßig, *Peters* folgend die Beförderung in der ersten anstatt in der zweiten Wagenklasse der Eisenbahn – und die Bequemlichkeit in der Beförderung steht für *Peters* nur als Beispiel für andere Merkmale der Ortsveränderungs- und Abfertigungsprozesse – als Zusatzleistung zu bezeichnen. Zusatzleistung bedeutet nach dem Sprachgebrauch einer Hauptleistung beigegebene Leistung. So werden Zusatzleistungen

16) *Riebel, P.*, Rechnungswesen der Verkehrsbetriebe, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, 4. Aufl., hrsg. von *E. Grochla* und *W. Wittmann*, 3. Band, Stuttgart 1976, Sp. 4162.

17) Vgl. zum Beispiel die Erörterung über die Stellung der Lieferzeitpolitik im Marketing-Mix bei *Wagner, G. R.*, Lieferzeitpolitik, 2. Aufl., Wiesbaden 1978, S. 38 ff.

18) *Riebel, P.*, Rechnungswesen der Verkehrsbetriebe, a.a.O., Sp. 4162.

19) Vgl. *Kosiol, E.*, Die Unternehmung als wirtschaftliches Aktionszentrum, Reinbek 1972, S. 54.

20) *Claussen, Th.*, Verkehrsleistung, a.a.O., S. 56.

21) *Ebenda*, S. 56.

22) *Peters, S.*, a.a.O., S. 43.

23) Vgl. *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 219 ff.

in der Marketing-Literatur auch gekennzeichnet, nämlich als der Hauptleistung vor-, neben- oder nachgelagerte – weitere – Leistungen (etwa Kundenberatung, Montage und Reparaturen)²⁴⁾. In jedem Falle sind es, wie jede (Markt-)Leistung und auch die Hauptleistung, für Dritte erbrachte Ergebnisse eigenständiger betrieblicher Leistungsprozesse. Soll nicht ein Abkehren von den Begriffsinhalten der Allgemeinen Betriebswirtschaftslehre in Kauf genommen werden, kann ein „Leistungsstellungsprozess, der durch ein höheres Maß an Bequemlichkeit gekennzeichnet ist“²⁵⁾, deshalb nicht „eine Zusatzleistung“²⁶⁾ sein²⁷⁾, er ist vielmehr Ausfluß verkehrsbetrieblicher Prozeßpolitik.

Der Umstand, daß ein Taxifahrer oder der Charterer eines Seeschiffes während der Fahrt noch die Reiseroute ändern kann²⁸⁾, steht schließlich m. E. dem vorgeschlagenen Verkehrsleistungsbegriff nicht entgegen. Hier liegt nichts anderes vor, als daß ein Verkehrskunde oder der Käufer von Beförderungsmöglichkeiten einen angefangenen Prozeß des Erstellens einer geplanten Verkehrsleistung unterbrechen und, von dem erreichten geographischen Punkt aus, einen anderen beginnen läßt. Bei der von *Riebel* zitierten Touristikreise²⁹⁾ wird vom Fahrgast ebenfalls (vollzogene) Ortsveränderung gewünscht, aber eben als Abfolge von Ortsveränderungen zu bestimmten, landschaftlich oder kulturell interessanten geographischen Punkten. Dabei können überdies unter Umständen die Annehmlichkeit des Transportprozesses und die während des Transports gebotenen Zusatzleistungen bei der Anbieter- oder auch Tourenwahl eine sehr große Rolle spielen oder im Grenzfall, wie bei Seereisen, zum Selbstzweck werden.

Daß der vorgeschlagene Verkehrsleistungsbegriff einen „nur für einen Teil der zu lösenden Aufgabenstellungen verwendbaren“³⁰⁾ darstelle, ist von den Kritikern zumindest nicht, auch nicht beispielhaft, konkret gezeigt worden. Immerhin gesteht *Riebel* im Zusammenhang mit der Besprechung der Absatzpolitik zu, daß sich die Konsequenzen des Verkehrsleistungsbegriffes „mehr im Begrifflichen und in der systematischen Einordnung als in den eigentlichen sachökonomischen Fragen (niederschlagen, d. V.), denen m. E. nur zugestimmt werden kann“³¹⁾.

2. Der dualistische Verkehrsleistungsbegriff von Claussen

Es wird also keineswegs bestritten, vielmehr sogar unterstrichen, daß es in „der Realität des Personen- oder des Güterverkehrs . . . nicht (genügt, d. V.), ausschließlich festzustellen, daß Personen oder Güter von Ort A in Ort B eingetroffen sind“³²⁾. Der Unter-

24) Vgl. z. B. *Meffert, H.*, Marketing, 5. Aufl., Wiesbaden 1980, S. 382, und *Diederich, H.*, Allgemeine Betriebswirtschaftslehre II, a.a.O., S. 150 f.

25) *Peters, S.*, a.a.O., S. 43.

26) *Ebenda*, S. 43.

27) Der Hinweis des Verfassers, daß Nachfrager für in angenehmeren Prozessen erbrachte Verkehrsleistungen höhere Entgelte zu gewähren bereit sind, ist nicht damit gleichzusetzen, daß der Verfasser, wie *Peters* meint, „den Leistungscharakter unterschiedlicher Prozeßeigenschaften anerkennt“ (*Peters, S.*, a.a.O., S. 43), jedenfalls dann nicht, wenn unter Leistung in Übereinstimmung mit dem Verfasser das Ergebnis eines betrieblichen Prozesses verstanden wird.

28) Vgl. *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 59.

29) Vgl. *ebenda*, S. 59.

30) *Claussen, Th.*, Verkehrsleistung, a.a.O., S. 53.

31) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 63.

32) *Claussen, Th.*, Grundlagen, a.a.O., S. 106, und *ders.*, Zur Diskussion, a.a.O., S. 250.

schied in den Betrachtungsweisen liegt lediglich darin, ob etwa die in „einer bestimmten Qualität vollzogene Raumüberwindung“³³⁾ als Merkmal der Leistung, wie dies *Claussen* verteidigt³⁴⁾, oder als Merkmal des Prozesses der Leistungserstellung angesehen wird, der seinerseits wiederum für den Nachfrager insbesondere deshalb bedeutsam ist, weil er sich oder sein Transportobjekt diesem Prozeß unterwerfen muß. *Claussen* sieht die verschiedenen Ebenen sehr deutlich, und er möchte sie sogar betonter herausheben. Gleichzeitig möchte er aber nicht von dem bisher üblichen, umfassend verstandenen Verkehrsleistungsbegriff abgehen, da „sich die zum gegenwärtigen Erkenntnisstand existierende zweite Kategorie von Begriffsmerkmalen (dies sind die sich auf den Leistungsprozeß beziehenden Merkmale, d. V.) nicht einfach wegdiskutieren oder ausklammern“³⁵⁾ lasse. Deshalb kommt er zu seinem Vorschlag eines „dualistischen Verkehrsleistungsbegriffes“³⁶⁾, während der Verfasser den anderen Weg geht, die „zweite Kategorie“ innerhalb der Präferenzpolitik unterzubringen, wo sie seines Erachtens nach systematisch hingehört.

Der dualistische Verkehrsleistungsbegriff muß insofern auf Bedenken stoßen, als ein Begriff dann zwei unterschiedliche Definitionen oder „Inhalte“³⁷⁾ hat. Die Mehrdeutigkeit wird bei *Claussen* in Abbildung 24 bzw. 4 sehr augenscheinlich, in der die zwei verschiedenen Definitionen von Verkehrsleistung vorgestellt werden, nämlich zum einen Verkehrsleistung im Sinne von „Leistungsprozeß“ als „Kombinationsprozeß verkehrlicher Produktionsfaktoren zum Zwecke der Raumüberwindung von Transportobjekten“ und zum anderen im Sinne von „Leistungsergebnis“ als in „einem bestimmten Zeitraum und einer bestimmten Qualität vollzogene Raumüberwindung einer bestimmten Menge von Transportobjekten“³⁸⁾. Sie wird noch dadurch verstärkt, daß *Claussen* gleichzeitig als „Teilprozesse der Verkehrsleistung“ die „Transporthilfsprozesse“ ansieht und unter diesen solche Hilfsprozesse wie „Finanzierung“ und „Wegeunterhaltung“ aufzählt, die jedenfalls unmittelbar nicht unter die zitierte Definition der Verkehrsleistung im Sinne von Leistungsprozeß untergeordnet werden können³⁹⁾.

Auch Schlußfolgerungen, die *Claussen* aus seinem Verkehrsleistungsbegriff zieht, sind fragwürdig. Nach *Claussen* bilden eine Untergruppe der Verkehrsleistungen die Betriebsleistungen. Allerdings sagt er nicht ausdrücklich, ob er dabei an die Verkehrsleistungen im Sinne des Kombinationsprozesses oder der vollzogenen Raumüberwindung oder beider denkt. Jedoch deutet die Benutzung des Begriffes „Leistungsprozeß“ auf Verkehrsleistung im Sinne des Kombinationsprozesses hin⁴⁰⁾. *Claussen* knüpft hier an den verkehrswirtschaftlichen Sprachgebrauch, ausdrücklich aber auch an *Waltber*, an. Gleichzeitig definiert er Betriebsleistung als „Leistungsprozeß ohne Transportobjekte“⁴¹⁾. Dann

33) *Ebenda*, S. 106 bzw. S. 250 f.

34) Vgl. *ebenda*, S. 106 f. bzw. S. 250 f.

35) *Claussen, Th.*, Verkehrsleistung, a.a.O., S. 54.

36) Vgl. *Claussen, Th.*, Grundlagen, a.a.O., S. 105 ff.; *ders.*, Zur Diskussion, a.a.O., S. 250 f., und *ders.*, Verkehrsleistung, a.a.O., S. 54 f.

37) *Claussen, Th.*, Verkehrsleistung, a.a.O., S. 54.

38) Vgl. Abbildung 24 mit den zitierten Definitionen bei *Claussen, Th.*, Grundlagen, a.a.O., S. 107, bzw. Abbildung 4 bei *ders.*, Zur Diskussion, a.a.O., S. 251.

39) Vgl. *ebenda*, S. 105 bzw. S. 249.

40) Vgl. zur folgenden Darstellung *ebenda*, S. 108 f. (insbesondere Abbildung 25 auf S. 109) bzw. S. 252 f. (insbesondere Abbildung 5 auf S. 252).

41) *Ebenda*, Abbildung 25 bzw. Abbildung 5.

müßte die Betriebsleistung also gleichsam die Verkehrsleistung eines um den Einsatzfaktor Transportobjekt verkürzten Produktionsprozesses sein. *Claussen* unterteilt die Betriebsleistungen noch in Bereithaltungs- und in Leertransportleistungen.

Es ist jedoch – auch wenn *Claussens* Grundgedanken gefolgt wird – begriffsnotwendig ausgeschlossen, daß zum „Zeitpunkt des Beladens der Fahrzeuge“⁴²⁾ infolge des „Hinzutretens der Transportobjekte . . . die Betriebsleistung . . . zur Marktleistung“⁴³⁾ wird, die *Claussen* als „Leistungsprozeß mit Transportobjekten“⁴⁴⁾ definiert. Die Marktleistung entsteht nicht durch Umwandlung der Betriebsleistung, indem ihr etwas hinzugefügt wird. Vielmehr sind die beiden Prozesse sich gegenseitig ausschließende Alternativen. Das Ergebnis einer Fahrt als eines Leistungsprozesses ist entweder Betriebs- oder aber Marktleistung. So ist die von *Claussen* vorgestellte Abbildung in ihrem oberen Teil auch angelegt^{45), 46)}.

Diese Einwendungen bedeuten, das sei ausdrücklich betont, in keiner Weise Widerspruch zu den Hinweisen *Claussens*, daß für einen Verkehrsbetrieb die gute Auslastung seiner vorgehaltenen Bereitschaft zur Leistungserstellung sehr wichtig ist⁴⁷⁾.

Im übrigen ist der Verfasser auch der Ansicht, daß es zumindest innerhalb der Betriebswirtschaftslehre immer offener wird, ob wirklich noch von dem Vorliegen mehrerer „Inhalte“ des Leistungsbegriffes ausgegangen werden muß, wie die Kritiker meinen. Im einzelnen ist es zwar schwer belegbar, aber die Verwendung des Begriffes Leistung dürfte in der Allgemeinen Betriebswirtschaftslehre in der Vergangenheit tendenziell eindeutiger – in Richtung auf das Ergebnis des Leistungserstellungsprozesses – geworden sein. Die von *Riebel* und von *Claussen* übereinstimmend zitierte⁴⁸⁾ Aussage von *Mellerowicz* über den Gebrauch des Leistungsbegriffes zur Kennzeichnung sowohl einer Tätigkeit als auch eines Tätigkeitsergebnisses ist über zwei Jahrzehnte alt. Immerhin fuhr *Mellerowicz* schon damals im Anschluß an die von *Riebel* und *Claussen* zitierte Aussage unmittelbar fort: „Der Leistungsbegriff der Betriebswirtschaftslehre hat als Ausdruck des Tätigkeitsergebnisses die größere praktische Bedeutung. Dies ergibt sich daraus, daß Leistung als Ausdruck betrieblicher Tätigkeit nur zur Messung technischer Größen . . . von Belang ist; hier haben wir es mit dem mechanischen Begriff der Leistung zu tun, dessen sich die Betriebswirtschaftslehre lediglich hilfsweise und ohne eigene Prägung bedient. Wir wenden uns deshalb nunmehr allein dem Begriff der Leistung zu, der als Ausdruck für ein Tätigkeitsergebnis benutzt wird.“⁴⁹⁾ In den heute gebräuchlichen Begriffen

42) *Ebenda*, S. 108 bzw. S. 252.

43) *Ebenda*, S. 108 bzw. S. 253.

44) *Ebenda*, Abbildung 25 bzw. Abbildung 5.

45) Vgl. *ebenda*, S. 109 bzw. S. 252.

46) *Peters* setzt seine Kritik in erster Linie daran an, daß das Erstellen von Leistungen, die für Dritte bestimmt sind, ohne den Einsatz von Leistungsobjekten (= Transportobjekten) überhaupt nicht möglich ist. Jedoch versteht *Claussen* unter Verkehrsleistung eben auch einen „Kombinationsprozeß verkehrlicher Produktionsfaktoren“. Vgl. *Peters*, S., a.a.O., S. 44, und *Claussen*, *Th.*, Grundlagen, a.a.O., S. 107, und *ders.*, Zur Diskussion, a.a.O., S. 251.

47) Vgl. *Claussen*, *Th.*, Grundlagen, a.a.O., S. 108, und *ders.*, Zur Diskussion, a.a.O., S. 253.

48) Vgl. *Riebel*, *P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 59, und *Claussen*, *Th.*, Verkehrsleistung, a.a.O., S. 53.

49) *Mellerowicz*, *K.*, Leistung, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, 3. Aufl., hrsg. von *H. Seischab* und *K. Schwantag*, Band III, Stuttgart 1960, Sp. 3775. In der 4. Aufl. dieses Handwörterbuches (1974 – 1976) ist das Stichwort „Leistung“ nicht mehr enthalten.

Leistungserstellung, Leistungsverwertung, innerbetriebliche Leistungsverrechnung und insbesondere, wie auch *Riebel* einräumt⁵⁰⁾, bei der Benutzung des Begriffes Leistung im Rechnungswesen wird zumindest weitgehend auf das – mengenmäßige oder bewertete – Ergebnis betrieblicher Tätigkeit und nicht auf die Tätigkeit selbst Bezug genommen; ein Begriff wie Leistungserstellung wäre sonst auch in sich widersprüchlich. Daß die Praxis demgegenüber weniger sauber trennt sowie in der Betriebswirtschaftslehre auch der physikalische Leistungsbegriff gebraucht wird⁵¹⁾ oder Leistung als „betriebswirtschaftlich-kinetischer Funktionsbegriff . . . zielgerichtete Tätigkeit von bestimmter Intensität in einem Zeitabschnitt“⁵²⁾ bezeichnet, sei unbestritten.

Eine zwangsläufige Folge der abweichenden definitorischen Grundlage von *Claussen* ist es, daß er Gelegenheits- und Linienverkehr anders als der Verfasser kennzeichnet⁵³⁾. Eine gesonderte Kritik daran ist daher aus der Sicht des Verfassers nicht angängig⁵⁴⁾.

III. Verkehrsbetrieb und Abgrenzung der Verkehrsbetriebslehre

Eine weitere Auseinandersetzung gilt dem Begriff Verkehrsbetrieb. Hier sind die Argumente aller Parteien vergleichsweise wenig zwingend, die Spielräume sind groß. Es stehen sich die beiden grundsätzlichen Möglichkeiten gegenüber, die Abgrenzung des Betriebstyps einer Wirtschaftszweiglehre eng auf die kennzeichnende Leistung des jeweiligen Wirtschaftszweiges (Industrie, Handel, Banken, Verkehr) abzustellen oder auch solche Betriebe einzubeziehen, die mit dieser lediglich in Zusammenhang stehende Leistungen erbringen.

Spezielle Betriebswirtschaftslehren im Sinne von Wirtschaftszweiglehren sollen es ermöglichen, „die Eigentümlichkeiten . . . (der Betriebe eines bestimmten Wirtschaftszweiges, d. V.), und zwar sowohl deren Zustände als auch die Vorgänge in ihnen zu erfassen, zu analysieren, zu systematisieren, darzustellen und für sie ggf. optimale Lösungen zu finden“⁵⁵⁾. Die Erfüllung dieser Aufgabe wird erleichtert, wenn von der erstgenannten Möglichkeit der Abgrenzung der einer Wirtschaftszweiglehre zugrunde gelegten Betriebe Gebrauch gemacht wird. Die Betriebe sind dann grundsätzlich bezüglich ihres Sachzieles homogen, die Erkenntnisse können für die in der Wirtschaftszweiglehre zusammengefaßten Betriebe die angestrebte „weitgehend generelle Gültigkeit besitzen“⁵⁶⁾.

Wird dem gefolgt und für die Abgrenzung der Verkehrsbetriebslehre die in den Verkehrsbetrieben erstellte Leistung zugrunde gelegt – wobei es jetzt auf die Definition der Leistung im einzelnen zunächst nicht so sehr ankommt –, sind in der Tat Flughafen-

50) Vgl. *Riebel*, *P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 59.

51) Vgl. *ebenda*, S. 59, und z. B. *Lücke*, *W.*, Produktions- und Kostentheorie, 3. Aufl., Würzburg-Wien 1976, S. 62 f.

52) *Kern*, *W.*, Der Betrieb als Faktorkombination, in: Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, 4. Aufl., hrsg. von *H. Jacob*, Wiesbaden 1981, S. 128.

53) Vgl. *Claussen*, *Th.*, Grundlagen, a.a.O., S. 110, und *ders.*, Zur Diskussion, a.a.O., S. 254.

54) Vgl. aber auch die Einwände von *Peters*, der sich gegen *Claussens* Argumentation unter Einlassung auf dessen Verkehrsleistungsbegriff wendet (*Peters*, *S.*, a.a.O., S. 47).

55) *Kern*, *W.*, Industriebetriebslehre, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, 4. Aufl., a.a.O., 2. Band, Stuttgart 1975, Sp. 1849 f.

56) *Ebenda*, Sp. 1849.

und Kanalbetriebe keine Verkehrsbetriebe⁵⁷⁾. Denn in ihnen werden keine Ortsveränderungen erstellt, sofern nicht – etwas gekünstelt – Umschlag als „Ortsveränderung im Kleinen“ gedeutet wird. Entgegen der Vermutung *Riebels*⁵⁸⁾ stuft der Verfasser allerdings die Kombiverkehr KG als Verkehrsbetrieb ein. Daß die Kombiverkehr KG am Markt angebotene Verkehrsleistungen nicht mit eigenen Fahrzeugen und auf eigenen Bahnanlagen erstellt, sondern Beförderungsmöglichkeiten einkauft und die von ihren Kunden erbetenen Verkehrsleistungen durch fremdes Personal und mit fremden sachlichen Produktionsfaktoren erstellen läßt, hebt auch in der Sichtweise des Verfassers den Charakter dieses Betriebes als Verkehrsbetrieb nicht auf⁵⁹⁾ 60). Ausschlaggebend ist vielmehr, daß die Kombiverkehr KG Verkehrsleistungen am Markt anbietet, die zu erstellen sie deshalb versprechen kann, weil sie zeitlich begrenzt Verfügungsrechte über die zur Produktion benötigten Betriebsmittel-Potentialfaktoren und Arbeitskräfte aus zuvor abgeschlossenen Verträgen besitzt; dabei mag es in mancher Beziehung vertraglich geregelte Begrenzungen in dem Ausnutzen der Möglichkeiten und auch hinsichtlich des Kreises der zugelassenen Nachfrager geben, dies ist aber im vorliegenden Zusammenhang nicht wesentlich. Ein extremes Beispiel ist die Kombiverkehr KG allerdings sicherlich insofern, als sie keine der von ihr angebotenen Verkehrsleistungen mit eigenen Fahrzeugen erstellt. Gleiches gilt für ein Touristikunternehmen, das Flugzeuge chartert und auf dieser Grundlage Kunden befördert und das in der Sichtweise des Verfassers ebenfalls als Verkehrsbetrieb einzustufen ist. Die Grenze ist jedoch überschritten, wenn Betriebe Verkehrsleistungen nur vermitteln.

Es wird zugestanden, daß bei der vorgeschlagenen Abgrenzung strenggenommen Betriebe in einer Verkehrsbetriebslehre unbeachtet bleiben, die im allgemeinen Sprachgebrauch zu den Verkehrsbetrieben gezählt werden und deren Behandlung innerhalb der Verkehrsbetriebslehre aufgrund ihrer Funktionen interessierte. Beispiele bilden die erwähnten Flughafenbetriebe, aber auch solche Betriebe, in denen transportbetriebliche Teilfunktionen wie das Umschlagen auf Stationen ausgelagert sind⁶¹⁾. Zutreffend weist *Riebel* darauf hin, daß die Menge der nur Teilfunktionen des Transportprozesses oder andere Hilfsfunktionen übernehmenden Betriebe, gemessen etwa an ähnlichen Erscheinungen im Bereich der Industrie, groß ist⁶²⁾. Es liegt nahe, sich angesichts dessen über die scharfe Grenzziehung hinwegzusetzen und solche Betriebe in der Verkehrsbetriebslehre mitzubehandeln. Wieweit dabei gegangen werden sollte, läßt sich jedoch nicht zwingend sagen. Es steht nur fest, daß die Aussagen einer Wirtschaftszweiglehre immer weniger generelle Gültigkeit für ihren Bereich haben, je großzügiger der Kreis der erfaßten Betriebe abgegrenzt wird. Viele Aussagen des Verfassers zur Absatzpolitik in seiner „Verkehrsbetriebslehre“ sind zum Beispiel auf Flughafenbetriebe nicht zu beziehen.

57) Vgl. *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 55.

58) Vgl. *ebenda*, S. 55.

59) „Der Einkaufspreis der Kombiverkehr KG ist im Inlandverkehr ein gegenüber der Deutschen Bundesbahn garantierter Pauschalpreis für täglich rund 20 Zugpaare (40 Züge), und zwar unabhängig von der Zahl der aufgelieferten Waggons. Werden die Züge über eine vorgegebene Zahl an Waggons hinaus ausgelastet, so sind diese Waggons zusätzlich zu bezahlen.“ Aus: „Kombi informiert“, Januar 1980, Nachdruck 10/80, S. IV, 2. Zur Abgrenzung der Kombiverkehr von einem Handelsbetrieb vgl. unten Abschnitt IV.

60) *Riebel* weist ausdrücklich darauf hin, daß sich die Frage „Eigen- oder Fremtransport . . . auch für die Verkehrsbetriebe . . . stellt“; vgl. *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 55.

61) Vgl. auch *Claussen, Th.*, Verkehrsleistung, a.a.O., S. 57.

62) Vgl. *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 56 f.

Riebel zieht aus der vergleichsweise großen Menge von Betrieben, die in einzelnen Phasen des Transportprozesses oder bei der marktlichen Verwertung von Verkehrsleistungen die Transportbetriebe im engen Sinne unterstützen, einen anderen Schluß. Er bekennt sich zu der zweiten oben dargelegten Abgrenzungsmöglichkeit, nämlich in einer mehr funktional ausgerichteten Abgrenzung „auch solche Einzelwirtschaften, die mit ihren Dienstleistungen zur Raumüberwindung beitragen, als Verkehrsbetriebe und damit als Gegenstand der Verkehrsbetriebslehre anzusehen“⁶³⁾. Es sind Vorschläge, wie sie, von *Riebel* auch erwähnt, zum Beispiel schon *Illetschko* und *Oettle* vorgelegt haben⁶⁴⁾. *Riebel* weist aber erstmals mit der erwünschten Deutlichkeit darauf hin, daß dies „von der Wissenschaftssystematik her nicht voll befriedigen“⁶⁵⁾ mag und die Abgrenzung offen sei. Es läßt sich als Einwand nur auf die Gefahr hinweisen, daß die Verkehrsbetriebslehre dann ein Sammelbecken für eine Großzahl – vom Sachinhalt ihres Marktangebotes her – sehr verschiedener Betriebe mit je eigenen betriebswirtschaftlichen Problemen wird. Ihre Zusammenfassung ergäbe sich eben nur noch aus der Gemeinsamkeit, in irgendeiner Form an der gesamtwirtschaftlichen Aufgabe des „Ermöglichens von Raumüberwindung“ mitzuwirken. Allgemeingültige, sich auf eine niedrigere Abstraktionsebene als in der Allgemeinen Betriebswirtschaftslehre beziehende Aussagen wären kaum möglich. Auf alle diese Gefahren wurde oben bei den Ausblicken auf eine Grenzüberschreitungen dulddende, enge Abgrenzung der Verkehrsbetriebslehre schon hingewiesen. Sie müssen jedoch zwangsläufig größer sein, wenn die Grenzen vom Grundsatz her und damit von vornherein weiter gezogen werden.

Claussen schlägt vor, zwischen Verkehrsbetrieben – die befördern und umschlagen – und Verkehrs- oder Transporthilfsbetrieben – („z. B. Lagereibetriebe, Wegegesellschaften, Versicherungsunternehmen“⁶⁶⁾ – zu unterscheiden⁶⁷⁾. *Peters* äußert jedoch Bedenken gegen die Grenzziehung, da es durchaus Verkehrsbetriebe gäbe, die den Umschlag fremden Unternehmen überließe⁶⁸⁾.

Im übrigen erscheinen die praktischen Folgen der Definition des Verkehrsbetriebes im Brennpunkt der Auseinandersetzung schwerwiegender, als sie es tatsächlich bislang sind. In den wissenschaftlichen Arbeiten klaffen keineswegs so deutlich erkennbare Gräben. So ist der Verfasser von der Systematik des Aufbaus seiner „Verkehrsbetriebslehre“ her gehalten, etwa auf die Spediteure als betriebsfremde Absatzorgane von Verkehrsbetrieben, auf Umschlagsbetriebe als Teilaufgaben übernehmende Partner von Verkehrsbetrieben oder auf solche Betriebe einzugehen, die Verkehrsanlagen gegen Entgelt anderen zur Nutzung überlassen oder Beförderungsmöglichkeiten verkaufen, allerdings nicht im Sinne des Aufbaus einer Betriebswirtschaftslehre solcher Betriebe. Andererseits beschäftigen sich auch *Illetschko*, *Oettle* oder *Riebel* mit diesen Betrieben keineswegs in voller Breite.

63) *Ebenda*, S. 57.

64) Vgl. *Illetschko, L. L.*, Betriebswirtschaftliche Probleme der Verkehrswirtschaft, Wiesbaden 1959, S. 28 f.; *ders.*, Transport-Betriebswirtschaftslehre, 2. Aufl., Wien – New York 1966, S. 1 ff.; *Oettle, K.*, Verkehrsbetriebe und Verkehrsbetriebslehre, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, 4. Aufl., a.a.O., 3. Band, Stuttgart 1976, Sp. 4150. Zur Kritik an *Illetschko* vgl. *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 36 ff.

65) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 57.

66) *Claussen, Th.*, Grundlagen, a.a.O., S. 104, und *ders.*, Zur Diskussion, a.a.O., S. 249.

67) Vgl. *ebenda*, S. 104 f. bzw. S. 249.

68) Vgl. *Peters, S.*, a.a.O., S. 37.

Auch sie behandeln solche Betriebe weitgehend nur unter dem Blickwinkel, ob und in welcher Form sie für Transportbetriebe im engen Sinne „Teilleistungen und Hilfsleistungen“⁶⁹⁾ erbringen oder dazu veranlaßt werden können.

Ein anderer Kritikpunkt hinsichtlich der Abgrenzung der in die Verkehrsbetriebslehre einzubeziehenden Betriebe ist leichter zu klären. Die Einengung der Betrachtung auf lediglich nach Gewinn strebende Betriebe ist nur aus Gründen der Beschränkung des Inhaltes der „Verkehrsbetriebslehre“ des Verfassers erfolgt. *Riebels* Überlegungen über die Auswirkungen anderer Ziele und die Unterschiede zwischen erwerbswirtschaftlichen und „gemeinwirtschaftlichen“ Verkehrsbetrieben ist zuzustimmen⁷⁰⁾. Dasselbe gilt für *Fallers* Anregung, die Bemühungen fortzusetzen, die mit verkehrsbetrieblichen Aktivitäten verbundenen externen Aufwendungen und Erträge zu erfassen und zu quantifizieren⁷¹⁾.

IV. Einzelfragen zu Leistungserstellung und -verwertung

Einige abschließende Hinweise betreffen kritische Anmerkungen zu Einzelpunkten aus den Bereichen Leistungserstellung und -verwertung.

Die Einstufung der Transportobjekte als Produktionsfaktoren wird von *Riebel* mit der Einlassung bestritten, daß „Produktionsfaktoren . . . grundsätzlich von anderen Unternehmungen gegen Entgelt beschafft“⁷²⁾ werden, dies bei den Transportobjekten aber nicht der Fall sei. Für seine These gibt *Riebel* allerdings keinen Beleg an. Wird sie anerkannt, folgt daraus das fragwürdige Ergebnis, daß eine technisch völlig gleiche Leistungserstellung angeblich mit weniger Produktionsfaktoren auskommt, wenn sie als Lohnveredelung erfolgt und sich die Werkstoffe somit nicht im Eigentum des Leistungserstellers befinden. Aus der betriebswirtschaftlichen Literatur zur Produktionstheorie kann dies nicht abgeleitet werden. Damit keine Mißverständnisse aufkommen, sei ausdrücklich betont, daß sich die Meinungsverschiedenheit nur auf die produktionstheoretischen Zusammenhänge bezieht. Daß die „Beschaffung“ der Veredelungsobjekte des Lohnveredlers oder der Transportobjekte nicht über einen Einkauf erfolgt und dies die Kostensituation sowie das Beschaffungs- und Marktrisiko beeinflusst⁷³⁾, ist unbestritten und vom Verfasser auch deutlich hervorgehoben worden⁷⁴⁾.

Im Rahmen der Besprechung der Leistungsverwertung stellt *Riebel* die Frage, „ob es im Verkehr wirklich keine Analogien zu den Handelsbetrieben gibt“⁷⁵⁾. Sicherlich finden sich Betriebe, die Parallelen zu Handelsbetrieben aufweisen⁷⁶⁾. So kauft die oben schon erwähnte „Kombiverkehr KG . . . von der Bundesbahn ein Bündel von Beförderungsmöglichkeiten in ‚Bausch und Bogen‘“⁷⁷⁾ ein und hat somit ein in einem Handelsbetrieb „beim

69) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 56.

70) Vgl. *ebenda*, S. 60.

71) Vgl. *Faller, P.*, a.a.O., S. 392.

72) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 60.

73) Vgl. *ebenda*, S. 60.

74) Vgl. *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 89 ff.

75) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 63.

76) Vgl. *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 230 f. und S. 233 f.

77) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 63.

Kauf auf Verdacht“⁷⁸⁾ vergleichbares Risiko. Immerhin ist schon der inhaltlichen Aussage des Satzes „Im Gegensatz zu den nicht absetzbaren Ladenhütern beim Warenhandel verflüchtigen sich freilich die ungenutzten Beförderungsmöglichkeiten von selbst“⁷⁹⁾ nicht zu widersprechen; der Verfasser drückte lediglich angesichts seiner Begriffswahl den Sachverhalt etwas anders aus. Darüber hinaus verbleiben aber, wie im folgenden gezeigt wird, stets weitere wirtschaftlich bedeutsame Unterschiede. Sie haben den Verfasser bewogen, das Bestehen von mit Verkehrsleistungen handelnden Betrieben zu verneinen und gleichzeitig bezüglich des Herausstellens von Analogien vorsichtig zu sein. Dies gilt auch hinsichtlich solcher Analogien, die nicht unmittelbar auf dem Verkehrsleistungsbegriff des Verfassers beruhen.

In erster Linie ist herauszustellen, daß „die Transportleistung als solche weder auf Verdacht produziert noch gespeichert werden“⁸⁰⁾ und dementsprechend auch nicht als erstellte Leistung einem Handelsbetrieb zum Weiterverkauf überlassen werden kann. Die zusätzlichen Hinweise des Verfassers in seinem Buch auf die unterschiedlichen Abhängigkeiten der „Einkaufspreise“ von der Höhe der „Bezüge“ bei Handelsbetrieben einerseits und im Bereich des Verkehrs andererseits im Zusammenhang mit möglichen Analogien⁸¹⁾ haben allerdings die Diskussion wohl in eine wenig ergiebige Richtung geführt. Die Gedanken des Verfassers wären klarer geworden, hätte er gesagt, daß ihm die Kombiverkehr KG und die Reiseveranstalter leistungserstellenden Betrieben näherzustehen scheinen, die sich Liefermöglichkeiten durch Einkaufen zeitlich begrenzter Verfügungsmöglichkeiten über Kapazitäten beschaffen, als solchen Betrieben, die mit erstellten Leistungen handeln.

Riebel nimmt insofern eine andere Position ein. Für *Riebel* zählt die Kombiverkehr KG, die von der Bundesbahn eingekaufte „Beförderungsmöglichkeiten . . . an die Kombiverkehrsteilnehmer in mehr oder weniger kleinen Portionen verkauft“⁸²⁾, nicht zu den Betrieben, die Transportleistungen im engen Sinne erstellen. Freilich ist sie für *Riebel* gleichwohl ein Verkehrsbetrieb, aber deshalb, weil sie zu denjenigen Betrieben gehört, „die das Leistungsangebot reiner Beförderungsbetriebe . . . absetzen“⁸³⁾, also im Hinblick auf die von *Riebel* weitgezogene Abgrenzung der Verkehrsbetriebe.

Im Zusammenhang mit der Besprechung der Produktpolitik meint *Riebel*, daß die vom Verfasser gewählte Definition der Verkehrsleistung keinen „Ansatz zur Leistungsgestaltung unter absatzwirtschaftlichen Gesichtspunkten“⁸⁴⁾ liefere, der über die Spezialisierung nach Transportobjekten und Relationen hinausgehe⁸⁵⁾. „Dies gilt ganz besonders für eine Politik der Leistungsdifferenzierung und -variation“⁸⁶⁾. An anderer Stelle nennt *Riebel* als Möglichkeiten des Verkehrsbetriebes, bei gegebener Relation und Art des Transportobjektes „die Qualität seiner Leistung zu variieren und zu differenzieren“⁸⁷⁾,

78) *Ebenda*, S. 63.

79) *Ebenda*, S. 63.

80) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebe, absatzwirtschaftliche Probleme der, in: Handwörterbuch der Absatzwirtschaft, hrsg. von B. Tietz, Stuttgart 1974, Sp. 2075.

81) Vgl. *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 233 f.

82) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 63.

83) *Ebenda*, S. 55.

84) *Ebenda*, S. 63.

85) Vgl. *ebenda*, S. 63.

86) *Ebenda*, S. 63.

87) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebe, absatzwirtschaftliche Probleme der, a.a.O., Sp. 2084.

zum Beispiel das Einflußnehmen auf die Pfléglichkeit, die Bequemlichkeit, die Sicherheit und das Einhalten der Transportzeit⁸⁸⁾. Alles dies sieht aber auch der Verfasser als Anknüpfungspunkte absatzpolitischer Gestaltungsmöglichkeiten an. Er ordnet sie lediglich, aus den oben besprochenen Gründen, anderen Teilgebieten der Präferenzpolitik als der Produktpolitik zu⁸⁹⁾. Der Umfang der angesprochenen und erörterten betrieblichen Handlungsmöglichkeiten wird dadurch jedoch nicht verkürzt.

Daneben stellt *Riebel* zur Diskussion, „ob nicht auch Fragen der Streckenführung oder Routenwahl zwischen Ausgangs- und Zielort und die Frage der zeitlichen Lage, wenn nicht schon zur Produktpolitik, so doch zur Prozeßpolitik gehören“⁹⁰⁾. Auf den ersten Punkt wurde deshalb nicht gesondert eingegangen, weil Streckenführung und Routenwahl sich im allgemeinen in der Transportdauer und in der Behandlung der Transportobjekte niederschlagen⁹¹⁾. Die zeitliche Lage der Transporte wurde wegen der Ähnlichkeit zu den Lieferfristen und -terminen unter der Distributionspolitik und nicht unter der Prozeßpolitik behandelt⁹²⁾.

V. Schlußbemerkung

Manche Einwendungen der Rezensenten und sicherlich mehr noch manche Gegenrede des Verfassers können insbesondere dem Praktiker als spitzfindige Wortklauberei vorkommen, wertlos für denjenigen, der nach Hilfen bei dem Tätigwerden in den Betrieben sucht. Der Leser möge jedoch Verständnis dafür haben, daß der Wissenschaftler widerspruchsfreie Aussagensysteme zu schaffen wünscht und dabei höchst sorgfältig vorzugehen sich bemüht. Sie sind tatsächlich auch keineswegs Selbstzweck, wie es scheinen könnte, sondern notwendige Grundlage der gegenseitigen Verständigung und damit des Arbeitens in Forschung und Lehre. Daß das Bilden von Begriffen Zweckmäßigkeitüberlegungen unterliegt, wird gleichwohl in keiner Weise bestritten.

Es war das Bestreben, die von *Riebel* in seiner Buchbesprechung hervorgehobene „Fairneß, mit der sich *Diederich* – trotz nachdrücklicher Verfechtung des eigenen Standpunktes – mit anderen Meinungen auseinandersetzt“⁹³⁾, auch in dieser Entgegnung durchzuhalten. Wenn auf einige Einwendungen der Rezensenten nicht eingegangen wurde, so sind dafür – in Verbindung mit dem begrenzten Platz – die subjektiv gesetzten Prioritäten des Verfassers ursächlich.

88) Vgl. *ebenda*, Sp. 2084 f.

89) Vgl. auch oben Abschnitt II.1.

90) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 63. Zur „Zeitspanne zwischen Auftragserteilung und Auslieferung beim Empfänger“ vgl. auch *ebenda*, S. 64.

91) Zu der Abhängigkeit der Abhol- und Zustellzeitpunkte von der Tourenplanung vgl. *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 185.

92) Vgl. *ebenda*, S. 250 ff.

93) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 66.

Summary

The book on the „Verkehrsbetriebslehre“ which was presented by the author in 1977 has been reviewed at surprising length by Paul Riebel in „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“. In other critical treatises, some of the author's suggestions are taken up and acknowledged. In this paper, the author resumes the discussion upon the request of all parties involved. He comments on the objections raised and expresses his views on the counterproposals made. Apart from that he adds to and clarifies former statements. He focuses on the definition of transport performance, the definition of transport service operators, the tasks and objectives of a theory of public transport and expresses some views on transport performance or operating efficiency and its utilization by transport service operators.

Résumé

Le livre „Verkehrsbetriebslehre“ présenté par l'auteur en 1977 a été discuté par Paul Riebel dans la Revue des Transports et Communications d'une manière extraordinairement détaillée; certaines idées de l'auteur ont été reprises et reconnues de façon critique dans plusieurs autres études. L'auteur reprend dans cet étude la discussion demandée par tous les auteurs. Il exprime son opinion concernant les réserves faites et les contrepropositions, il complète et élucide des déclarations préalables. Au centre de la discussion se trouvent les définitions de prestation de transport, d'entreprises de transport, du domaine de la théorie des transports publics et quelques déclarations concernant la fourniture et l'exploitation des prestations dans les entreprises de transport.