

Bund und Binnenschifffahrt

Das Ringen um eine Ordnung der festländischen Verkehrswege ist in ein entscheidendes Stadium getreten¹⁾. Auffällig ist, daß die Binnenschifffahrt in der Diskussion über diese Frage nicht allzuoft genannt wird. Immer wieder drängt sich das Problem Schiene/Straße in den Vordergrund. Nach außen kann dadurch leicht der Eindruck entstehen, daß die Binnenschifffahrt im Zeitalter der modernen Technik uninteressant, ja vielleicht schon überlebt sei. Das Vordringen des Lastkraftwagens ist natürlich nicht spurlos an ihr vorübergegangen, und im Kampf um den Verkehrsbedarf — der zur Jagd nach dem letzten Kilogramm ausgeartet ist — hat sie auch Federn lassen müssen. Trotz harter Belastungs- und Bewährungsproben stellt sie aber nach wie vor einen beachtenswerten Faktor unserer Verkehrswirtschaft dar. Sehr deutlich sprechen dafür die Zahlen über den innerdeutschen Güterverkehr im Jahre 1952.

Güterverkehr 1952

	<i>in 1000 t</i>	<i>in vH</i>
a) <i>auf Binnenwasserstraßen</i> (ohne Durchgangsverkehr)	89 746	100
darunter: Eisenerze	9 801	10,9
Steinkohlen	28 313	31,5
Erden, Kies, Sand	14 382	16,0
b) <i>auf der Schiene</i> (ohne Dienstgut- und Besatzungsverkehr)	231 447	100
darunter: Eisenerze	13 801	5,9
Steinkohlen	44 760	19,3
Steinkohlenkoks	23 749	10,2
Braunkohlenbriketts	16 254	7,02
rohe und bearbeitete Natursteine	10 278	4,4
c) <i>auf der Straße</i>	580 112	100
darunter: Werkverkehr	333 164	57,4
gewerblicher Fernverkehr	34 996	6,0
gewerblicher Nahverkehr	211 952	36,6
<i>Gesamtgüterverkehr</i>	901 305	100
davon: Binnenschifffahrt	89 746	9,9
Eisenbahnen	231 447	25,6
Straßenverkehr	580 112	64,5

Es muß darauf hingewiesen werden, daß der Güterverkehr nur in Tonnen angegeben ist. Rückschlüsse auf die Arbeitsleistung lassen sich daraus nicht ziehen. Dafür müßten die tonnenkilometrischen Leistungen angeführt werden.

Diese Übersicht ist im Hinblick auf die angestrebte Ordnung des innerdeutschen Verkehrs außerordentlich interessant. Zeigt sie doch die erhebliche Expansion des Werkverkehrs auf der Straße — er macht heute mehr als ein Drittel des Gesamtgüterverkehrs aus — auf Kosten der übrigen Verkehrsträger, insbesondere des öffentlichen Verkehrs.

Das Vermögen des Bundes in der Binnenschifffahrt ist neuerdings in den Brennpunkt vieler Erörterungen gerückt. Wie auch auf anderen Gebieten der wirtschaftlichen Betätigung der öffentlichen Hand, wird hier „Reprivatisierung“ des Bundesbesitzes gefordert. Richtiger müßte von Privatisierung gesprochen werden, denn es ist wohl kaum möglich, z. B. solchen Besitz zu „reprivatisieren“, der originär in öffentlicher Hand entstanden ist, also niemals Privaten gehörte. Im Binnenschifffahrtsvermögen des Bundes lassen sich im wesentlichen drei Gruppen erkennen:

1. der Bundesschleppbetrieb auf den westdeutschen Kanälen, Münster (Westfalen);
2. die Aktiengesellschaft für Binnenschifffahrt, Bad Godesberg;
3. die Fendel-Schifffahrts-Aktiengesellschaft, Mannheim.

¹⁾ Helmut Schmidt hat dieses Problem in seinem Aufsatz „Verkehrspolitische Zwischenbilanz“ im Septemberheft 1954 ausführlich besprochen.

Zu 1. Der *Bundesschleppbetrieb* wird als Regiebetrieb — also nicht in der Form einer Kapitalgesellschaft — betrieben. Es ist daher nicht möglich, Kapitalangaben über diesen Betrieb zu machen. An anderer Stelle wird Näheres dazu ausgeführt.

Zu 2. Die *Aktiengesellschaft für Binnenschifffahrt* — früher Reichswerke AG. für Binnenschifffahrt — ist eine reine Verwaltungsgesellschaft der unmittelbaren Beteiligungen des Bundes in der Binnenschifffahrt. Diese Holdinggesellschaft, mit einem Stammkapital von 1 Million DM, ist zu 100 vH im Besitz des Bundes. Tochtergesellschaften der Aktiengesellschaft für Binnenschifffahrt sind:

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-AG., Regensburg, Stammkapital 1 380 000 DM, Beteiligungsquote des Bundes 50,07 vH. — *Schlesische Dampfer-Compagnie I Berliner Lloyd AG., Hamburg*, Stammkapital 2 160 000 DM, Beteiligungsquote des Bundes 82,3 vH. Diese Gesellschaft ist an dem Stammkapital der Emdener Verkehrsgesellschaft AG. von 600 000 DM mit 100 vH beteiligt. Infolge des Kriegsausganges ist ihr die Verfügungsgewalt über folgende Gesellschaften entzogen worden: Getreide-Silo Halle-Trotha GmbH; Hafenbetriebsgesellschaft Maltsh a. d. Oder GmbH; Mittelalbe Verkehrsgesellschaft mbH, Magdeburg; Oppelner Hafen AG., Oppeln; „Saale“ Mitteldeutsche Spedition und Schiffahrtsgesellschaft mbH., Halle-Trotha; „Saale-Union“ Verfrachter-Gesellschaft mbH., Bernburg. — *Neue Deutsch-Böhmische Elbeschifffahrt AG., Hamburg*, Stammkapital 502 000 DM, Beteiligungsquote des Bundes 50,2 vH — *Norddeutsche Schiffahrts-AG., Hamburg*, Stammkapital 800 000 DM, Beteiligungsquote des Bundes 27,3 vH. Auch diese Gesellschaft kann über die nachstehenden Beteiligungen nicht verfügen: Elbelagerhaus AG., Magdeburg; Sachs. Elbehafen Betriebsgesellschaft mbH., Dresden; „Saale-Union“ Verfrachter-Gesellschaft mbH., Bernburg; Speditionsverein AG., Dessau; Jos. Walter & Co. NNVE-Schiffswerft, Krischwitz GmbH. — *Kanalverkehrs AG., Duisburg-Ruhrort*, Stammkapital 800 000 DM, Beteiligungsquote des Bundes 100 vH.

Zu 3. Das Stammkapital der *Fendel Schiffahrts-AG., Mannheim*, in Höhe von 20,4 Millionen DM, ist zu 87,8 vH im Besitz der Bergwerks-Gesellschaft Hibernia AG. in Herne (Westf.). Diese Gesellschaft ist eine der drei Töchter des bundeseigenen Konzerns Vereinigte Elektrizitäts- und Bergwerks AG. (VEBA) in Hamburg. Demnach gehört das Schiffahrtsunternehmen als Enkel der VEBA zu fast 90 vH dem Bund.

Die Fendel Schiffahrts-AG. wiederum hat eine Reihe von Kapitalbeteiligungen aufzuweisen: „*Rhenus*“ *Gesellschaft für Schiffahrt, Spedition und Lagerung GmbH., Frankfurt (Main)*, Gesellschaftskapital 3 000 000 DM, Beteiligungsquote 85 vH. — *Bremener Mindener Schiffahrts-AG., Bremen*, Stammkapital 3 000 000 DM, Beteiligungsquote 78 vH. — *Schiffs- und Maschinenbau AG., Mannheim*, Stammkapital 1 500 000 DM, Beteiligungsquote 99 vH. — *Weserwerft Schiffs- und Maschinenbau GmbH., Minden*, Gesellschaftskapital 450 000 DM, Beteiligungsquote 52 vH. — *Essener Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH., Essen*, Gesellschaftskapital 180 000 DM, Beteiligungsquote 50 vH. — „*Rhenus*“ *Revisionsgesellschaft für Schiffahrt, Spedition und Lagerei mbH., Mannheim*, Gesellschaftskapital 5000 DM, Beteiligungsquote 100 vH. — *Tankschiffreederei GmbH., Duisburg*, Gesellschaftskapital 20 000 DM, Beteiligungsquote 11 vH. — Zum Vermögen des Bundes in der Binnenschifffahrt gehört auch noch die im Besitz der Preussischen Bergwerks- und Hütten AG. (Preussag) befindliche *Luise Schiffahrtsgesellschaft mbH., Hamburg*, ebenfalls ein Enkel der VEBA. Ihr Stammkapital von 1 Million DM ist zu 100 vH in Händen der Preussag²⁾.

Die textliche Darstellung allein läßt keine echte Wertung des Vermögensbesitzes des Bundes in der Binnenschifffahrt zu; vielleicht führt sie sogar zu einer Überbewertung seines Umfangs. Erst ein Vergleich des zur Verfügung stehenden Frachtraumes und der Schlepp-

2) Die Angaben über Kapital und Beteiligungsquoten sind dem Handbuch der Deutschen Aktiengesellschaften, Jahrgang 1953/54 entnommen.

kraft von bundeseigenen Unternehmen mit privaten Reedereien und Partikulieren gibt Auskunft darüber, welchen Einfluß der Bund auf die Binnenschifffahrt tatsächlich auszuüben in der Lage ist.

Besitzverhältnisse bei Frachtraum und Schleppkraft der Binnenflotte (Stand: 1.1.1953)

Stromgebiet	Frachtraum			Schleppkraft		
	Insgesamt in t	Bundes- reedereien in t	vH Anteil am Gesamt- Frachtraum	Insgesamt in PS	Bundesreed. und Bundes- schleppbetr. in PS	vH Anteil an Gesamt- Schleppkraft
Rhein	1 724 660	232 366	13,5	147 637	15 143	10,3
Westdeutsche Kanäle . .	483 328	20 288	4,2	72 176	56 405	78,1
Weser	326 947	108 898	33,3	24 484	5 835	23,8
Elbe	574 252	83 973	14,6	25 121	8 414	33,5
Donau	83 749	59 150	70,6	14 142	10 630	75,2
Bundesgebiet	3 192 936	504 675	15,8	283 560	96 427	34,0

Diese Angaben enthalten den Zuwachs an Frachtraum und Schleppkraft in den Jahren 1953/54 zwar nicht, doch dürfte sich an dem Verhältnis Privatunternehmen : bundeseigene Unternehmen beim Frachtraum von 6:1 und bei der Schleppkraft von 3:1 wenig geändert haben, keinesfalls zugunsten des Bundes. Der relativ hohe Anteil des Bundes an der Schleppkraft ergibt sich aus dessen Schleppmonopol auf den westdeutschen Kanälen, dem Bundesschleppbetrieb.

Eine echte, kapitalmäßige Bewertung dieses Betriebes ist — wie bereits ausgeführt — leider nicht möglich. Weder der Betrieb selbst, noch das Bundesverkehrsministerium veröffentlichten Zahlen über die finanzielle Lage oder die Jahresabschlüsse und Geschäftsberichte. Das ist zu bedauern. Dieses Verhalten gibt allzuoft Anlaß zu unqualifizierten Angriffen der privaten Wirtschaft. Darüber hinaus wird es den Förderern und Freunden der öffentlichen Wirtschaft sehr erschwert, diesen Angriffen zu begegnen. Eine stärkere Publizität wäre hier also durchaus am Platz. Die Absicht der Bundesregierung, den Betrieb in eine Kapitalgesellschaft umzuwandeln und dem Privatkapital eine Beteiligung von 25 vH einzuräumen, wurde offensichtlich fallengelassen. Das dürfte nicht zuletzt auf den Umstand zurückzuführen sein, daß dieser Betrieb trotz umfangreicher Kriegsschäden stets seinen vielfältigen Aufgaben gerecht geworden ist. Ohne auf Kapitalquellen zurückgreifen zu können, wie sie der übrigen Binnenschifffahrt, z. B. in Form von 7-d-Geldern, zur Verfügung standen, hat der Betrieb im Rahmen seines Haushalts aus eigener Kraft die Kriegsschäden beseitigt und seine Schlepperflotte fortschreitend modernisiert.

Die Einnahmen des Bundesschleppbetriebes sind die Schlepplöhne. Bedauerlicherweise ist allzulange gezögert worden, diese Abgaben den tatsächlichen Selbstkosten anzupassen. Erst 1949 wurde eine Korrektur vorgenommen, der später kleinere Veränderungen folgten. 1952 fand eine nochmalige Erhöhung statt. Die Höhe der Schlepptarife entspricht nicht dem heutigen Index der Selbstkosten, doch haben Rationalisierungsmaßnahmen und eine relativ günstige Beschäftigungslage die Beibehaltung des Grundsatzes der Selbstkostendeckung beim Bundesschleppbetrieb ermöglicht.

Eine Betrachtung über die Betätigung des Bundes in der Binnenschifffahrt wäre unvollständig, wenn nicht einige Worte über die Wasserstraßen gesagt würden. Als Rechtsnachfolger des Reiches gehören die deutschen Wasserstraßen dem Bund. Während für deren Unterhaltung die bundesunmittelbare Wasserstraßenverwaltung zuständig ist, sind für den Neu- und Ausbau von Wasserstraßen meist Kapitalgesellschaften gegründet worden.

Darunter sind zu nennen die Rhein-Main-Donau AG., München, Gesellschaftskapital 42,5 Millionen DM; Neckar AG., Stuttgart, Gesellschaftskapital 22 Millionen DM; Mittelweser AG., Hannover, Gesellschaftskapital 3 Millionen DM; Teltow-Kanal AG., Berlin, Gesellschaftskapital 0,5 Millionen DM. Dem Bund gehören jeweils $\frac{2}{3}$ des Gesellschaftskapitals dieser Unternehmen. Die Teltow-Kanal AG. besitzt er zu 100 vH.

Der Ausbau der Wasserstraßen ist nicht nur von verkehrspolitischer Bedeutung. Nicht weniger wichtig ist er für die deutsche Elektrizitätsversorgung. Beim Bau von Staustufen werden gleichzeitig Kraftwerke errichtet, die die natürliche Kraft des Wassers für die Erzeugung elektrischen Stromes ausnutzen. In den Laufwasserkraftwerken sind rund 1,3 Millionen kW installiert. Gemessen an der installierten Leistung der öffentlichen Elektrizitätswerke im Bundesgebiet bedeutet das einen Anteil von 14 vH.

Dem Bund ist sein Binnenschiffahrtsvermögen als Erben des Reiches (AG. für Binnenschiffahrt und Bundesschleppbetrieb) und des Landes Preußen (Fendel-Schiffahrts-AG.) zugefallen. Die Rechtsgrundlage für seinen heutigen Besitz bilden die Artikel 134 und 135 Abs. 6 des Grundgesetzes. Für die Gründung der staatlichen Unternehmen waren wirtschafts- und verkehrspolitische Erwägungen ausschlaggebend. Unabhängigkeit von Frachtraumangebot und Frachtkosten beim Transport von Kohle und ihren Nebenprodukten hat Wohl den preußischen Bergwerksbesitz (Hibernia) dazu bewogen, eine eigene Reederei zu erwerben. Der Wunsch, unmittelbaren Einfluß auf Ein- und Ausfahrten — seinerzeit in erster Linie von Agrarprodukten — durch die Gestaltung der Schiffahrtsabgaben zu nehmen, hat 1905 zur Gründung des Schleppmonopols durch das Land Preußen geführt. Außerdem spielten kriegswirtschaftliche Überlegungen eine Rolle (Reichswerke AG. für Binnenschiffahrt 1941).

So verschieden auch die Motive für die Gründung bzw. den Erwerb dieser Unternehmen durch die öffentliche Hand gewesen sein mögen, ihre Betätigung hat sich auch hier — wie in der übrigen Wirtschaft, wo sie tätig war und ist — zum Wohle unserer Volkswirtschaft ausgewirkt. Die öffentliche Hand soll beispielgebend und auch in gesellschaftspolitischer Hinsicht vorbildlich sein. Durch eine unmittelbare Einschaltung in die Binnenschiffahrt hat der Bund die Möglichkeit, seine verkehrspolitischen Ziele zu verwirklichen. Er kann hier direkt ordnend eingreifen. Von diesen Gesichtspunkten lassen sich auch die Gewerkschaften leiten, wenn sie die Aufrechterhaltung der wirtschaftlichen Aktivität der staatlichen Unternehmen befürworten.

Es ist zu bezweifeln, daß das Gewicht der bundeseigenen Unternehmen ausreicht, um den gewünschten Effekt zu erzielen. Mit einem Anteil von 15,8 vH an dem Frachtraum kann von einer „herrschenden“ Stellung des Bundes in der Binnenschiffahrt nicht gesprochen werden. Um so bedenklicher ist deshalb die Ankündigung des Bundesverkehrsministers, daß die Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt AG., Hamburg, die Norddeutsche Schiffahrts AG., Hamburg, und die Kanalverkehrs AG., Duisburg-Ruhrort, zum Verkauf an private Interessengruppen angeboten werden sollen.

Der Verkauf dieser Reedereien würde den Anteil des Bundes am Frachtraum der Elbe von 14,6 auf 11 vH und auf den westdeutschen Kanälen von 4,2 auf 1,6 vH zurückgehen lassen. Auf das Bundesgebiet bezogen, ergäbe sich ein Rückgang von 15,8 auf 14,9 vH des Anteils der bundeseigenen Reedereien am Gesamtfrachtraum. Dieser und jeder andere Rückgang des Einflusses der öffentlichen Hand auf die Binnenschiffahrt wäre angesichts der wichtigen Aufgaben, die sie zu erfüllen hat, auf das tiefste zu bedauern.