Deutscher Kanal-
und
Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau

# 23

Mitteilungsblätter

Mitteilungsblätter
Mai 1977
Nummer 23

---

Deutscher Kanal-
und Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau e.V.
Nürnberg
Geschäftsstelle:
Marienplatz 4
8500 Nürnberg
Telefon: 0911/226646

## Vertrauen für den Vorstand

Die Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau eV bestätigte Oberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter an der Spitze

Mit einem einmütigen Votum ihrer Mitglieder kann die Führung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau eV in den nächsten Jahren an die Arbeit gehen. Der Nürnberger Oberbürgermeister, Senator Dr. Andreas Urschlechter, wurde bis 1980 an der Spitze des Vereins bestätigt. Ihm stehen für die gleiche Zeit Direktor Dipl.-Chem. Rainer Lienau und Ministerialdirektor Alfred Bayer als Stellvertreter zur Seite. Dipl.-Chem. Rainer Lienau hatte das Amt bisher schon inne, Ministerialdirektor Alfred Bayer folgt Bergassessor a. D. Dr. E. h. Heinrich Kost, der aus gesundheitlichen Gründen im Jahr 1976 von seinem Posten zurückgetreten war.

Die Mitgliederversammlung 1977 des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau eV führte 125 Teilnehmer in den Harmoniesälen der Domstadt Bamberg am 2. Mai dieses Jahres zusammen. Erster Vorsitzender, OBM Dr. Urschlechter, konnte unter den prominenten Repräsentanten der Politik den Bayerischen Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr, Anton Jaumann, den Regierungspräsidenten von Oberfranken, Wolfgang Winkler, und zahlreiche Landräte, Oberbürgermeister und Bürgermeister von Mitgliedsstädten begrüßen. Einen besonders herzlichen Willkommensgruß entbot er den ausländischen Gästen aus Frankreich, den Niederlanden und Österreich. Die Mitgliederversammlung im 1000jährigen Bamberg fand ein beachtliches Echo in Presse und Rundfunk.

In seinen einleitenden Worten äußerte der Erste Vorsitzende, OBM Dr. Urschlechter, die Zuversicht, daß der Europakanal bis 1985 vollendet sein werde. Der Kanalverein dürfe mit großer Befriedigung feststellen, daß die Voraussetzungen für einen zügigen Weiterbau im Jahre 1976 zwischen der Bundesrepublik und dem Freistaat Bayern geschaffen worden seien. Nun gehe es darum, die Bedingungen für die Benutzung der Rhein-Main-Donau-Verbindung festzulegen. Daran sei die westliche ebenso wie die östliche Schiffahrt interessiert.

Als Beispiel für die europäische Diskussion zitierte der Erste Vorsitzende einen Beitrag aus einer niederländischen Fachzeitschrift, in dem es heißt:

„Die Erwartung ist berechtigt, daß noch viel geredet werden muß, bevor Ost und West sich über die Bedingungen bezüglich der Benutzung der Rhein-Main-Donau-Verbindung einigen. Dabei wird hin und wieder übersehen, daß der Europakanal ganz von den Westdeutschen — von der Bundesregierung in Bonn und dem Teilstaat Bayern — bezahlt wird. Schließlich werden sie als hundertprozentige Besitzer bestimmen, wer und was den Kanal befahren darf. Das ist für Westdeutschland ein ungewöhnlich hoher Trumpf. Andererseits ist für die Bundesrepublik eine möglichst starke Benutzung des Kanals eine wichtige Angelegenheit. Die Besprechung zwischen Ost und West über diese Verbindung muß früher oder später eröffnet werden."

OBM Dr. Urschlechter versicherte, daß der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau eV bereit sei, die Verhandlungen mit Rat und Tat zu begleiten.

Der Vertreter der gastgebenden Stadt, Bambergs Oberbürgermeister Senator Dr. Theodor Mathieu, hieß die Mitgliederversammlung herzlich willkommen. In seinen Begrüßungsworten führte er aus:

„Mit der Einberufung der diesjährigen Mitgliederversammlung nach Bamberg unterstreicht der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau eV die Bedeutung, die unserer Stadt am Anfang des Stillwasserkanals für diese europäische Verkehrsverbindung zukommt. Mit

dem Ausbau und Anschluß des neuen Staatshafens Bamberg an den kanalisierten Main ist Bamberg 1962 zur Hafenstadt geworden und ein jahrhundertealter Traum in Erfüllung gegangen. Die ehemalige Hauptstadt des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation im Herzen Europas ist noch stärker europäischer Mittelpunkt geworden. Inzwischen verbindet die Großschiffahrtsstraße auch noch die Städte Bamberg und Nürnberg, wodurch auch nach außen hin die gute Nachbarschaft zwischen der nordbayerischen Wirtschaftsmetropole und dem oberfränkischen Wirtschafts- und Kulturzentrum Bamberg zum Ausdruck kommt. Der stetige Ausbau der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße berechtigt zur Hoffnung, daß dieses völkerverbindende Werk in absehbarer Zukunft auch für den standortmäßig benachteiligten bayerischen Grenzraum wirtschaftliche Impulse gibt. Diese Aufgabe kann die neue Wasserstraße aber nur erfüllen, wenn die Verbraucher und die Öffentlichkeit über die vorhandenen Angebote und ihre Vorzüge unterrichtet sind. Hier hat der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau ein weites Betätigungsfeld vor sich, wenn es sich darum handelt, die Leistungen unserer Ingenieure und Baufirmen in der Öffentlichkeit zu „verkaufen". Ich hoffe, daß der Aufenthalt in Bamberg einen lebendigen Eindruck von der Bedeutung der Groß-

Der Vorstandstisch im Spiegelsaal der Bamberger Harmoniesäle (von links nach rechts): GF Dr. Hauck, Erster Vorsitzender OBM Dr. Urschlechter, Bayerischer Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr Jaumann, Bambergs OBM Dr. Mathieu, Dr. Eder, Dipl.-Ing. Rümelin (beide vom Vorstand der Rhein-Main-Donau AG).

schiffahrtsstraße für das Leben, für die Wirtschaft und den Gewässerschutz in unserer Stadt gibt."
Die Mitgliederversammlung beschäftigte sich danach mit dem Geschäftsbericht 1976, dem Jahresabschluß 1976 und dem Haushaltsvoranschlag 1977. Alle Unterlagen waren schon vor der Mitgliederversammlung schriftlich den Mitgliedern zugestellt. Diskussionen über diese Themen gab es nicht.
Mit der gleichen Einmütigkeit gingen die Mitglieder auch an die Wahlen für die Jahre 1978, 1979 und 1980. Als Repräsentanten wurden einstimmig in ihren Ämtern bestätigt oder neu hinzugewählt.

Hier das Ergebnis der offenen Abstimmung:

**Erster Vorsitzender**
Oberbürgermeister Senator Dr. Andreas Urschlechter

**Stellvertretende Vorsitzende**
Direktor Dipl.-Chem. Rainer Lienau
Ministerialdirektor Alfred Bayer

Ein Blick in die Versammlung aus der Sicht des Vorstandes: Mitglieder und Gäste folgen interessiert den Reden und Vorträgen.

**Vorstand**
Dipl.-Ing. August Wilhelm Adler
Bayerischer Staatsminister der Finanzen
Bayerischer Staatsminister des Innern
Bayerischer Staatsminister für Landesentwicklung und Umweltfragen
Senator Willy Bopp
Präsident Konsul Senator Walter Braun,
Stadtrat Dr. Wilhelm Doni
Dr. h. c. Rudolf Eberhard
Ministerialdirektor Dr. Friedrich Eder
Dr. Anton Ernstberger
Dr. Wilhelm Fay
Dr. Ing. E. h. Dr. Ing. Heinz Fuchs
Präsident Dr. Wilhelm Geile
Anton Jaumann, Bayerischer Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr
Rechtsanwalt Gerhart Klamert
Dipl.-Kfm. Thomas Kohlmorgen
Präsident Willy Lersch
Ministerialdirektor Dr. Philipp Nau
Dr. Hans Oberrauch
Präsident Dipl.-Ing. Rupprecht Pschorr
Stadtrat Willi Reiss
Rudolf Renner
Dipl.-Ing. Alfred Roth
Ministerialdirektor Dipl.-Ing. Burkart Rümelin
Präsident Otto Schäfer
Dr. jur. Ottmar Schleich
Ministerialdirigent a. D. Dr. Hubert Schmid
Dr. Heinrich Wind

Die Ergänzungswahlen für den Beirat und den Verwaltungsrat gingen ebenfalls einstimmig vor sich.

Dem Beirat gehören — neben seinen bisherigen Mitgliedern — künftig an:
Dr. jur Walter Ehmcke
Ministerialdirektor Dr. Konrad Mayer
Regierungsdirektor Johannes Sengpiel
Dr. Dieter Schäfer
Dipl.-Kfm. Wilhelm Schieder
Ferdinand Walter

In den Verwaltungsrat wurden — ebenfalls neben den bisherigen Mitgliedern — gewählt:

Ministerialdirektor Dr. Konrad Mayer
Regierungsdirektor Johannes Sengpiel
Dr. Dieter Schäfer

Neben dem bisherigen stellvertretenden Verwaltungsratsvorsitzenden wurde noch gewählt:

Generaldirektor Dr. Otmar Wasmer

Die beiden langjährigen Rechnungsprüfer des Kanalvereins, Direktoren i. R. Dr. Walter Ehmcke und Walter Idler hatten darum gebeten, ihr Amt abgeben zu dürfen. Der Erste Vorsitzende, OBM Dr. Urschlechter, dankte ihnen für ihre Tätigkeit.

Für das Jahr 1977 wurden zu ihren Nachfolgern bestimmt:

Direktor Dipl.-Kfm. Wilhelm Schieder
Leitender Direktor Ferdinand Walter

Im Mittelpunkt der Mitgliederversammlung stand ein Vortrag des Bayerischen Staatsministers für Wirtschaft und Verkehr, Anton Jaumann, zum Thema: „Die Binnenschiffahrt — ein unentbehrlicher Teil der Verkehrswirtschaft und Gesamtwirtschaft", den wir ebenso wie den Geschäftsbericht in diesem Mitteilungsblatt in vollem Wortlaut wiedergeben.

Der Nachmittag führte Gäste und Mitglieder an Bord der „Franconia" bei einer Schiffahrt durch den Bamberger Hafen und auf dem kanalisierten Main zusammen.

# Die Binnenschiffart — ein unentbehrlicher Teil der Verkehrswirtschaft und der Gesamtwirtschaft

Vortrag des Bayerischen Staatsministers für Wirtschaft und Verkehr, Anton Jaumann, vor der Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main Donau eV am 2. Mai 1977 in Bamberg

Der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein hat sich die Aufgabe gestellt, nicht nur für die Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße einzutreten, sondern auch für ihre Nutzung durch Binnenschiffahrt und Verladerschaft zu werben. Das ist folgerichtig und vernünftig, denn die Investitionen für den Verkehrsweg erlangen gesamtwirtschaftliche Bedeutung nur, wenn Binnenschiffahrt und verladende Wirtschaft unter Vermittlung der Binnenhäfen von den durch die Schiffahrtsstraße neu eröffneten Transportmöglichkeiten sinnvollen Gebrauch machen. Die Resonanz auf diese Aktivitäten des Vereins ist positiv und es kann eine grundsätzliche Aufgeschlossenheit der Wirtschaft für die neue Wasserstraße und ihre Möglichkeiten allgemein festgestellt werden.

Nicht zum Schweigen kommen jedoch die Diskussionen im volkswirtschaftlich-theoretischen Bereich. Es hat fast den Anschein, als ob auch wir eine endgültige Klärung der Meinungsverschiedenheiten über die Investitionskriterien für Wasserstraßenbauten, die seit Beginn der Errichtung moderner Schiffahrtsstraßen gegen Ende des 19. Jahrhunderts ausgetragen werden, nicht mehr erleben würden. Ein neues Beispiel hierfür sind offenbar — soweit uns das bekannt geworden ist — die im Zusammenhang mit dem koordinierten Investitionsprogramm des Bundes bis 1985 im Bundesverkehrsministerium angestellten Überlegungen über das Verhältnis von Nutzen und Kosten beim Bau von Verkehrswegen und insbesondere von Schiffahrtsstraßen. Ich bejahe durchaus die Notwendigkeit, sich mit diesen wissenschaftlichen Untersuchungen intensiv auseinander zu setzen, zugleich aber bin ich der Meinung, daß eine Lösung der Probleme nur durch eine fundiert begründete politische Entscheidung möglich ist.

Es kann uns allerdings nicht gleichgültig lassen, wenn — von bloßen Polemiken einmal ganz abgesehen — wissenschaftliche Rechenwerke, so anfechtbar sie nach unserer Auffassung in ihren Prämissen und ihrer Durchführung auch sein mögen, zu negativen Aussagen über den von uns geforderten Schiffahrtsweg kommen, ebensowenig wie wir uns mit positiven Untersuchungen z. B. der Studie der Gutachtergruppe der ECE aus dem Jahre 1969 zufrieden geben dürfen.

Auch der bloße Rückzug auf die Rechtsposition, d. h. auf die Forderung, daß die Schiffahrtsstraße entsprechend den geschlossenen Verträgen gebaut werden muß, ist für sich allein nicht ausreichend. Wir müssen vielmehr immer wieder und mit aller Deutlichkeit und allem Nachdruck die sachlich begründeten verkehrs- und wirtschaftspolitischen Argumente, die für den Bau der Schiffahrtsstraße sprechen, in der Öffentlichkeit herausstellen. Dies gilt auch für andere Investitionsbereiche — namentlich auf dem Verkehrssektor —, wo Nutzen-Kosten-Untersuchungen durchgeführt werden und oft die Gefahr besteht, daß an den tatsächlichen praktischen Notwendigkeiten vorbeigerechnet wird. Wir müssen uns immer wieder daran erinnern, daß solche wissenschaftlichen Untersuchungen nur Hilfen für Entscheidungen im politischen Bereich sein können, die u. U. von rechnerisch nicht erfaßbaren Faktoren maßgeblich bestimmt sein müssen. Nur in dieser Begrenzung haben Kosten-Nutzen-Untersuchungen ihre Bedeutung und ihre Berechtigung.

Weshalb brauchen wir das Verkehrssystem Binnenschiffahrt - Wasserstraßen? Nicht nur aus Kapazitätsgründen — das Volumen der Transporte der Volkswirtschaft könnte von der Eisenbahn allein nicht bewältigt werden —, sondern vor

allem deshalb, weil unser Verkehrswesen marktwirtschaftlich ausgerichtet ist und weil nur ein funktionierender Verkehrsmarkt sicherstellt, daß die Wirtschaft zu angemessenen Preisen mit Verkehrsleistungen versorgt wird. Ein Verkehrs-„markt" funktioniert aber nur, wenn echte Angebotsalternativen zur Verfügung stehen. Der preislichen Differenzierung im Massengutverkehr zwischen Binnenschifffahrt und Eisenbahn entsprechen spezifische Vor- und Nachteile der beiden Verkehrssysteme, zwischen denen der Verlader seine Wahl treffen kann.

Die Kosten für den Bau einer Schiffahrtsstraße zur Erschließung eines Gebietes für die Binnenschiffahrt, das bisher im Massenguttransport allein auf die Eisenbahn angewiesen war — wie dies für den Einzugsbereich der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße zutrifft — können daher als Kosten angesehen werden, die aufzuwenden sind, um einen funktionierenden Verkehrsmarkt auch in einem Bereich herzustellen, wo er bisher auf dem Teilgebiet des Massengutverkehrs nicht gegeben war.

Nachdem ein funktionierender Verkehrsmarkt im Bereich des Massengutverkehrs, d. h. ein Wettbewerb zwischen Binnenschiffahrt und Eisenbahn, in den meisten anderen Teilen der Bundesrepublik bereits vorhanden ist, handelt es sich hier um Aufwendungen zur Angleichung der Lebensverhältnisse an die übrige Bundesrepublik.

Daß das marktwirtschaftliche Prinzip auch für die Verkehrswirtschaft grundsätzlich richtig ist, dürfte im übrigen heute kaum noch ernstlich bestritten werden können. Marktwirtschaft erfordert marktgerechtes Verhalten der Anbieter und fördert damit die Erbringung optimaler Leistungen und die Senkung der Kosten. Der Staat sollte sich darauf beschränken, einen sozialen Rahmen für die Marktwirtschaft zu setzen.

Wenn ich hier die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Wasserstraßen in den Vordergrund stelle, so bin ich mir durchaus bewußt, daß Schiffahrtsstraßen selbstverständlich auch noch andere wesentliche

Am Rednerpult: der Bayerische Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr, Anton Jaumann, bei seinem Vortrag.

Funktionen erfüllen, z. B. auf dem Gebiet der Wasserwirtschaft, aber ich möchte mich hier auf den verkehrs- und wirtschaftspolitischen Aspekt beschränken.
Anhand der Verkehrsleistungen und der sonstigen Faktoren, die für die beiden Verkehrsträger Binnenschiffahrt und Eisenbahn kennzeichnend sind, läßt sich die volks- und verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Binnenschiffahrt eindeutig belegen.
Um die Grundsituation zu kennzeichnen, wäre zunächst festzuhalten, daß der Wert der Verkehrsleistungen aller Verkehrsträger in den letzten 25 Jahren kontinuierlich zugenommen hat, daß jedoch der Anteil der Verkehrsleistungen am gesamten Bruttoinlandsprodukt im gleichen Zeitraum von 5,2 % auf 3,6 % gesunken ist. Vielleicht ist diese Tatsache auch auf die Tendenz der Wirtschaft zurückzuführen, neue Industriestandorte möglichst verkehrsgünstig zu wählen, was ein weiteres Argument zum Bau von Wasserstraßen dort wäre, wo sie noch fehlen.
Der wertmäßige Beitrag der Eisenbahnen zu den Verkehrsleistungen aller Verkehrsbereiche hat von 61,5 % im Jahre 1950 auf 27,8 % im Jahre 1975 abgenommen. Der Beitrag von Binnenschiffahrt und Häfen an den gesamten Verkehrsleistungen betrug 1950 5 % und 1975 3,6 %, hat sich also nur geringfügig nach unten verändert. Zum Vergleich dazu der Güterkraftverkehr: Dessen Anteil betrug 1950 erst 13,9 %, 1975 dagegen 36 % (nachdem er 1974 bereits 39,6 % aller Verkehrsleistungen erreicht hatte).
Hier wird schon deutlich, was auch die anderen Zahlen über Verkehrsleistungen belegen, daß nämlich die Verkehrsverluste der Eisenbahnen seit 1950 nicht auf die Binnenschiffahrt zurückzuführen sind, sondern auf den Güterkraftverkehr. Die Binnenschiffahrt hat innerhalb des gesamten Verkehrswesens bei ständig steigenden Leistungen ihren relativen Anteil im wesentlichen behauptet, und das trotz einer zum Teil äußerst scharfen Konkurrenz von seiten der Deutschen Bundesbahn. Die Zahlen lassen den Schluß zu, daß die Binnenschiffahrt über die Jahre hinweg für relativ gleichbleibenden Teil der Gesamtwirtschaft spezifische Transportbedürfnisse optimal erfüllt hat und erfüllt und es dürfte deshalb auch in Zukunft nicht mit einem grundsätzlichen Wandel dieser Situation zu rechnen sein. Es erschiene deshalb durchaus gerechtfertigt, wenn die Deutsche Bundesbahn in Zukunft ihre Wettbewerbsbemühungen weniger auf die Binnenschiffahrt und mehr auf den Güterkraftverkehr konzentrieren würde.
Die Zahlen über die Verkehrsleistungen bestätigen, wie schon gesagt, diese Auffassung. Die Eisenbahn transportierte 1950 einen Anteil von 66,6 % der gesamten Gütertonnen, 1975 nurmehr einen solchen von 36,9 %, die Binnenschiffahrt 1950 einen Anteil von 22,9 %, 1975 einen Anteil von 26,7 %. Noch deutlicher wird der gleichbleibende Anteil der Binnenschifffahrt bei den Verkehrsleistungen in Tonnenkilometer. Hier hat sich der Anteil der Binnenschiffahrt zwischen 1950 und 1975 nur von 26,4 % auf 26,9 % verändert. Der Güterfernverkehr verzeichnet dagegen im gleichen Zeitraum eine Zunahme an gefahrenen Tonnenkilometern von 10,5 % auf 27 %. Für die Eisenbahnen dagegen ist eine Abnahme von 66,6 % auf 36,9 % festzustellen.
Die absoluten Verkehrsleistungen sind dagegen wie erwähnt bei allen Verkehrsträgern stark angestiegen. Dies war natürlich — nicht zuletzt bei der Binnenschiffahrt — auch das Ergebnis einer außerordentlich kapitalintensiven Verbes-

serung des technischen Apparates und einer durchgreifenden Rationalisierung. Für die Binnenschiffahrt darf erinnert werden an die Einführung der Schubschiffahrt, die die Leistungsfähigkeit der Binnenschiffahrt insbesondere dort, wo es sich um regelmäßige Beförderungen sehr großer Mengen an Massengüter handelt, wie z. B. in der Eisen- und Stahlindustrie, im Bergbau, in der Mineralölwirtschaft und im Bereich Steine und Erden, geradezu revolutioniert hat. Weiter zu nennen sind der Behälterverkehr in seinen verschiedenen Ausgestaltungen, die Einführung von Spezialtankschiffen insbesondere für gefährliche Güter und allgemein der Siegeszug des modernen motorisierten Großraumschiffs.

Die Eisenbahn beförderte 1975 315 Mio t, die Binnenschiffahrt 227 Mio t. Das sind über 72 % des Güteraufkommens der Eisenbahn. Die Binnenschiffahrt erbringt heute rd. ein Viertel der gesamten Verkehrsleistungen in der Bundesrepublik. Hier wird die Frage nach der betrieblichen und Unternehmensstruktur der Binnenschiffahrt von Interesse, denn die Binnenschiffahrt ist nun der zweitwichtigste Verkehrsträger in der Bundesrepublik Deutschland nach den Eisenbahnen und vor dem Güterfernverkehr.

Die Binnenschiffahrt erbringt ihre Verkehrsleistungen auf einem Netz von 2867 km Wasserstraßen (mit einer Tragfähigkeit über 1000 t) und mit einem Personalstand von rd. 15 000 Personen im Jahresdurchschnitt. Hinzukommen noch mal 13 000 Beschäftigte in den Binnenhäfen sowie die Menschen, die für Bau und Betrieb sowie Verwaltung und Unterhaltung der Wasserstraßen zu sorgen haben. Die Deutsche Bundesbahn hat im Gegensatz dazu ein vergleichsweise riesiges Streckennetz von über 28 000 km mit (1975) 418 000 Beschäftigten. Die Deutsche Bundesbahn hat also 10 × soviel Streckenkilometer wie die Binnenschiffahrt und und rund 15 × soviel Personal, wobei allerdings auch das für den Personenverkehr erforderliche Personal der Bundesbahn eingerechnet ist. Die Anlageinvestitionen der Deutschen Bundesbahn ergeben einen Wert von 3,9 Milliarden DM, die der Binnenschiffahrt und der Häfen zusammen nur einen Wert von 1,42 Mrd. DM, also weniger als die Hälfte. Die Ausgaben des Bundes für die Eisenbahn betragen seit 1973 jährlich über 8 Milliarden DM, für die Binnenwasserstraßen dagegen jährlich etwa $^1/_{10}$ dieser Summe.

Man könnte dieser Aufzählung noch eine Reihe weiterer Kriterien mit Vergleichswert hinzufügen. Das Ergebnis bleibt, daß die Binnenschiffahrt aus dieser Situation heraus der verladenden Wirtschaft echte Preisvorteile bieten kann, soweit es sich um die Beförderung von speziellen Schiffahrtsgütern handelt, die z. B. eine längere Transportdauer vertragen und keine allzu pflegliche Behandlung beanspruchen.

Dabei kommt der Binnenschiffahrt natürlich zugute, daß sie im Gegensatz zur Eisenbahn ein sehr weitmaschiges Verkehrsnetz hat, das praktisch nur in den Hauptverkehrsrichtungen verläuft, während die Bundesbahn ein flächendeckendes Verkehrsnetz unterhalten muß und dadurch sehr viel personalintensiver ist als die Binnenschiffahrt, ferner, daß die Binnenschiffahrt sich auf den Güterverkehr mit Massengütern in großen Transportgefäßen konzentrieren kann, während die Bundesbahn alle Güter befördern muß und nur vergleichsweise kleinere Transportgefäße einsetzen kann. Auch der Personenverkehr findet natürlich in den Personalzahlen der Deutschen Bundesbahn seinen Niederschlag. Das soll nicht übersehen werden.

Dem höheren Betriebsaufwand der Eisenbahn steht aber auf der anderen Seite auch eine höhere Qualität der Transportleistung gegenüber, insbesondere eine höhere Transportgeschwindigkeit, die in der Fracht ihren Niederschlag finden kann. Dem einheitlichen Unternehmen Bundesbahn steht eine vielfältig gegliederte Unternehmerschaft auf der Seite der Binnenschiffahrt gegenüber. Über dreiviertel aller Binnenschiffahrtsunternehmen in der Bundesrepublik haben nur Schiffe mit einer Ladekapazität unter 1000 t — und meist nur eines davon — und weitere 22,5 % der Unternehmen haben Schiffe mit einer Ladekapazität bis zu insgesamt 10 000 t.

Abschiedsszene vor dem Tagungslokal: Staatsminister Jaumann, sein Ministerialdirektor Bayer und Nürnbergs Wirtschaftsreferent Dr. Doni im Gespräch.

Nur 2 % der Binnenschiffahrtsunternehmen können als große Reedereien angesprochen werden. Die vielen kleinen Partikuliere treten allerdings kaum je selbständig am Markt in Erscheinung — sie können das gar nicht, weil ihnen der Akquisitionsapparat auf der Landseite fehlt —, sondern sie sind entweder in reedereimäßig arbeitenden Genossenschaften — wie hier am Main in der Mainschiffahrts-Genossenschaft — zusammengeschlossen, oder sie sind auf Grund langfristiger Beschäftigungsverträge den Reedereien als Hauspartikuliere verbunden. Es wird geschätzt, daß etwa 95 % aller gewerblichen Binnenschiffahrtsunternehmen in der Bundesrepublik mit einem Anteil von ca. 40 % der Gesamttonnage in dieser Weise organisiert ist.

Daneben gibt es einen mit 4,7 % kleinen, aber leistungsfähigen Anteil an Werkschiffen, die vom Binnenschiffahrtsgewerbe oft als spürbare Konkurrenz empfunden werden, zumal die Werksflotten auch gelegentlich gewerbliche Transporte ausführen.

Die mittelständische Struktur der Binnenschiffahrt in der Bundesrepublik scheint sehr stabil zu sein; sie ist jedenfalls auch durch die Abwrackaktion der letzten Jahre — auf die ich später noch einmal kurz zurückkommen möchte — kaum beeinflußt worden. Zwar hat die Zahl der Güterschiffe zwischen 1962 und 1975 um 32,4 % erheblich abgenommen, doch ist die Gesamttonnage durch das Hinzukommen neuer größerer und leistungsfähiger Schiffe nur um 10,7 % zurückgegangen. Die Zahl der Schiffahrtsunternehmen mit Schiffen bis zu 1000 t ist im gleichen Zeitraum um 0,3 % geringer geworden, dagegen hat die der Unternehmen bis zu 50 000 t sogar um 22,7 %, von 428 auf 525 Unternehmen, zugenommen. Das Problem des Kapazitätsüberhangs ist also geblieben.

Die großen Reedereien sind häufig nur Teilbereiche innerhalb großer Transportkonzerne, die auch Spedition, Lagerei und Güterkraftverkehr betreiben. Sie können dadurch einen entsprechend hohen Teil des Güteraufkommens an sich ziehen. Zehn Schiffahrtsgroßunternehmen mit je über 500 Beschäftigten erreichen allein zusammen einen Umsatzanteil von 26 %.

Ein für die Binnenschiffahrt generell kennzeichnender Umstand ist ihre Abhängigkeit von der allgemeinen Konjunkturentwicklung. Sie befördert nämlich wie die Bahn einen hohen Prozentsatz von konjunkturempfindlichen Gütern im Ladungsaufkommen. Konjunkturempfindliche Güter sind in erster Linie die Baustoffe, deren Rückgang besonders am Main spürbar ist, aber auch andere Güter wie Steinkohle und Koks, Walzwerks- und Gießereierzeugnisse, Roheisen, Rohstahl und Erze. Andererseits finden natürlich auch Konjunkturbelebungen, wenn auch meist mit einer gewissen Verzögerung, in der Leistungsstatistik von Eisenbahn und Binnenschifffahrt ihren Niederschlag. Die bisher stärksten Einbußen brachte das Jahr 1975 mit einem Minus von 19 % bei der Eisenbahn und einem Minus von 10 % bei der Binnenschiffahrt. Bemerkenswerterweise hatte im gleichen Jahr der Straßengüterfernverkehr einen Zuwachs von 2,36 % zu verzeichnen.

Auch die Konjunktursituation in der Weltwirtschaft gehört zu den Faktoren, die die wirtschaftliche Lage der Binnenschiffahrt beeinflussen, da die Binnenschiffahrt mit einem Anteil von etwa 30 % am grenzüberschreitenden Güterverkehr beteiligt ist. Natürlich spielen im Zusammenhang mit einer ungünstigeren Konjunkturlage der Frachtraumüberhang sowie der Wettbewerbsdruck im nationalen und internationalen Bereich auf der einen Seite, der Zwang zur weiteren Steigerung der tech-

nischen Leistungsfähigkeit auf der anderen Seite, für die Binnenschiffahrt eine erhebliche Rolle.
Der Laderaumüberhang wurde und wird zum Anlaß für marktregulierende Eingriffe seitens des Staates, deren Erfolg oft zweifelhaft ist. Zu der in der Bundesrepublik Deutschland durchgeführten Abwrackaktion habe ich schon darauf hingewiesen, daß sie den von ihr erwarteten Erfolg einer Minderung des Laderaumüberhangs nicht gehabt hat. Sie hat vielmehr dazu

Ein Foto für das Familienalbum von der Schiffahrt (von links nach rechts): Dipl.-Ing. Rümelin, Erster Vorsitzender OBM Dr. Urschlechter, Generalsekretär Schreiber (Frankreich), geschäftsführendes Vorstandsmitglied Dr. Pisecky (Österreich), Präsident Dipl.-Ing. Pschorr und andere Gäste stellen sich dem Fotografen auf dem Deck des Schiffes.

geführt, daß sich Unternehmer Chancen für neue und leistungsfähigere Schiffe ausrechneten und diese Schiffe auch bauen ließen und auf dem Markt einsetzten. Immerhin hat die Aktion eine Erneuerung des Flottenbestandes gebracht, die unter Wettbewerbsgesichtspunkten als erwünscht angesehen werden kann. Abwrackaktionen zum Zwecke der Beseitigung des Kapazitätsüberhangs in der Binnenschiffahrt sind, neben der zeitweiligen Stillegung von Binnenschiffen und weiteren marktregulierenden Eingriffen, nunmehr erneut vorgesehen in dem Programm der Kommission der Europäischen Gemeinschaft aus dem Jahre 1975, das Grundsätze und Kriterien für eine Marktordnung im Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft vorschlägt. Die Kommission empfiehlt in dem Programm darüber hinaus die Einführung eines Referenztarifsystems und die Einführung eines Systems für den Zugang zum Beruf im Binnenschiffsgüter- und Personenverkehr, das auch im innerstaatlichen Verkehr gelten soll.

Die internationalen Organisationen der Binnenschiffahrt haben, konträr zu den Intentionen der Kommission, Vorschläge für ein Konzessionssystem und die Einführung verbindlicher Frachten im grenzüberschreitenden Schiffsgüterverkehr gemacht. Die niederländische Partikulierschiffahrt hat sich — ebenfalls im Gegensatz zur Kommission — gegen die vorgeschlagene kurzfristige Stillegungsregelung gewandt, da sie diese aufgrund des in den Niederlanden geltenden Tour-de-rôle-Systems und nach der Einführung verbindlicher Frachten auf den niederländischen Wasserstraßen nicht mehr für notwendig erachtet. Die Bundesregierung hat der Stillegungsregelung, wenn auch mit Bedenken, zugestimmt — wohl in der Hoffnung, daß es mit ihrer Hilfe gelingen wird, den Markt wenigstens zeitweilig wieder zu stabilisieren.

Allgemein ist zu marktregulierenden Eingriffen, insbesondere in das Preisgefüge, zu sagen, daß sie Bedenken begegnen, wenn sie darauf abzielen, auch den Unternehmern mit dem ungünstigsten Kosten-Ertragsverhältnis das Verbleiben im Markt zu sichern, weil dadurch für diejenigen Unternehmer, die mit einem guten oder sehr guten Ertragsverhältnis arbeiten — und das werden wohl vor allem die großen Unternehmen sein — dadurch ein Anreiz geschaffen wird, neue und leistungsfähige Schiffe in Dienst zu stellen und damit die Gesamtkapazität wiederum zu erhöhen. Im übrigen ist die Binnenschiffahrt gerade auf dem freien Markt zu der Bedeutung herangewachsen, die sie heute hat, und sie sollte sich diese Freiheit zu erhalten suchen, soweit dies nur irgend möglich ist.

Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt sollte grundsätzlich dazu dienen, eine vernünftige Verkehrsteilung zwischen den beiden Verkehrsträgern herbeizuführen. Von einem Wettbewerbsvorteil der Binnenschiffahrt gegenüber der Deutschen Bundesbahn zu sprechen — unter Hinweis auf die nicht gedeckten Wegekosten der Binnenschiffahrt — erscheint mir nicht angängig angesichts der Höhe der finanziellen Zuwendungen, die die Deutsche Bundesbahn benötigt und erhält. Daß die Binnenschiffahrt von ihrer Struktur her in der Lage ist, Massengüter in vielen Fällen preisgünstiger zu transportieren als die Eisenbahn, dürfte nicht zu leugnen sein. Es sollte deshalb eigentlich auch nur in Ausnahmefällen möglich sein, daß die Bundesbahn Massengüter parallel zu einer Wasserstraße billiger befördert als die Binnenschiffahrt.

Im innerdeutschen Verkehr werden die Schiffsfrachten von den Frachtenkommissionen festgesetzt. Im grenzüberschreitenden Verkehr besteht z. Zt. noch Freiheit der Preisbildung. In diesem Zusammenhang wird das Problem einer künftig über die Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße zu erwartenden Konkurrenz der Binnenschifffahrt der Ostblockstaaten an der Donau im Rheinstromgebiet erörtert.
Wenn ich als Bayerischer Wirtschafts- und Verkehrsminister zu diesem Problem Stellung nehmen soll, so muß ich zunächst einmal sagen, daß wir den Kanal doch sicherlich bauen, damit er benutzt wird, und zwar auch im internationalen Verkehr. Ein freier Verkehrsmarkt und ein freier Verkehrswettbewerb sollten auch hier grundsätzlich angestrebt werden, soweit dies im internationalen Verkehr allgemein üblich ist. Als selbstverständlich erscheint es, daß weder ein nationaler noch ein internationaler Wettbewerb gleich welcher Art zu einer Gefährdung der Existenz der westlichen Binnenschiffahrt führen darf. Im übrigen sollte aber auch im internationalen Bereich eine Verkehrsteilung angestrebt werden, die die Interessen aller Beteiligten soweit wie möglich berücksichtigt. Die Tatsache, daß die Kanalstrecke der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße der deutschen Souveränität unterliegt, gibt der Bundesrepublik die Möglichkeit, hier erforderlichenfalls regulierend einzugreifen. Wenn es die Mitgliedsstaaten der Mannheimer Akte darüber hinaus aus diesem Anlaß für erforderlich halten würden, in das Vertragswerk einzugreifen, das die Schiffahrtsfreiheit auf dem Rhein garantiert, so würde man einem solchen Vorhaben wohl mit gewissen Vorbehalten gegegenüber stehen müssen, denn es könnte dabei leicht zu Regelungen kommen, die die Schiffahrtsfreiheit auf dem Rhein grundsätzlich tangieren. Und das wäre sicherlich nicht wünschenswert, auch nicht im Interesse der Binnenschiffahrt.
Im Hinblick auf unseren heutigen Tagungsort erscheint es mir angebracht, auch noch etwas konkreter auf die Probleme der Binnenschiffahrt auf dem Main und dem Main-Donau-Kanal einzugehen, wodurch allerdings keineswegs der Eindruck entstehen soll, daß die Donauschiffahrt von mir vergessen ist.
Wesentlichstes Anliegen ist hier zweifellos der Mainausbau, nämlich in erster Linie die Vertiefung der Fahrrinne von 2,50 m auf 3 m, d. h. auf die gleiche Tiefe, wie sie auf der Kanalstrecke schon vorhanden ist. Diese Maßnahme ist — zusammen mit Begradigungen und anderen baulichen Verbesserungen — eine wesentliche Voraussetzung für eine Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Mainschiffahrt gegenüber ihrem Konkurrenten Bundesbahn, die wegen des Mainverlaufs als besonders notwendig erscheint. Bayern ist daher stets nachdrücklich gegenüber dem Bund für den Mainausbau eingetreten. Hier sind im übrigen offenbar auch die Kosten-Nutzen-Rechner ausnahmsweise einer Meinung über die Rentabilität der Maßnahme. Nachdem 1976 die Bauarbeiten für die Umkanalisierung der Flußstrecke Offenbach — Aschaffenburg weitgehend abgeschlossen werden konnten, muß nunmehr so bald wie möglich mit den Bauarbeiten oberhalb Aschaffenburgs begonnen werden. Die ersten Baumittel hierfür sind nach Auskunft des Bundesverkehrsministeriums für den Bundeshaushalt 1978 vorgesehen. Da die Mainvertiefung und der Mainausbau in die Mittelfristige Finanzplanung des Bundes bis 1985 aufgenommen worden ist, kann davon ausgegangen werden, daß die Bauarbeiten bis zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Schiffahrts-

straße abgeschlossen sein werden. Dies entspricht der wiederholt vorgebrachten Forderung der Binnenschiffahrt und der Bayerischen Staatsregierung.

Ein weiteres Anliegen Bayerns und der Mainschiffahrt ist es, daß der Bund bei der Neufestsetzung der Schiffahrtsabgaben am Main, die ja ebenfalls wesentlichen Einfluß auf die Wettbewerbsfähigkeit der Schiffahrt haben, Rücksicht nimmt sowohl auf die Besonderheiten des Mainverlaufs wie auch auf die Interessen der Wirtschaft im Zonenrandgebiet. Auch insoweit sind bereits Erfolge zu verzeichnen. Anläßlich der Umstrukturierung des Schiffahrtsabgabentarifs am Main wurden auf Vorschlag der Bayerischen Staatsregierung Tarifbereiche gebildet, die die regional- und strukturpolitischen Belange der Mainschiffahrt und der Verladerschaft im Einzugsbereich der Wasserstraße berücksichtigen. Bayern wird in diesem Sinne mit dem Bund weiterverhandeln.

Während der Güterumschlag am bayerischen Main seit 1955 fast ohne Unterbrechung Jahr für Jahr zugenommen hat und dadurch erneut bewiesen werden konnte, daß der fortschreitende Ausbau einer Wasserstraße der Binnenschiffahrt neuen Verkehr gewinnen kann, sind von 1973 bis 1975 bedauerliche Rückgänge im Verkehrsaufkommen am Main zu verzeichnen. Erst das Jahr 1976 läßt eine leichte Erholung erkennen, von der wir hoffen, daß sie sich 1977 fortsetzt. Diese Entwicklung geht auf mehrere Ursachen zurück, die außerhalb des Einflußbereichs der Binnenschiffahrt liegen. Die wichtigste Ursache ist in der allgemein ungünstigen Konjunkturentwicklung zu sehen, die — wie schon dargelegt — insbesondere den Baustoffverkehr tangiert. Erst wenn eine durchgreifende Änderung der Wirtschaftspolitik der Bundesregierung der Wirtschaft wieder den Mut zu neuen Investitionen gibt, wird hier wieder eine grundsätzliche Tendenzwende zu erwarten sein. Dabei sind wir uns darüber im klaren, daß Wachstumsraten, wie man sie noch Ende der 60er Jahre mit Recht erwarten konnte, nicht mehr realistisch erscheinen.

Für die Mainschiffahrt wird die Eröffnung der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße Mitte der 80er Jahre sicherlich neue Probleme, aber auch eine Vielfalt neuer Chancen bringen. Allein schon die Erweiterung der Verkehrsbeziehungen im innerdeutschen Verkehr, aber auch etwa im deutsch-österreichischen Güterverkehr, dürften bedeutende Entwicklungsmöglichkeiten bieten. Allerdings müßte hierzu das Problem des Eisenbahnwettbewerbs einer befriedigenden Lösung zugeführt werden. Auch die Schiffahrtsabgaben auf dem Kanal müßten so gestaltet und ggf. umgestaltet werden, daß sie der Binnenschiffahrt eine faire Chance im Wettbewerb lassen. Eine faire Chance — ganz allgemein gesprochen — das würde, so glaube ich, schon fast genügen, denn die Binnenschiffahrt am Main hat in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten bewiesen, daß sie sehr wohl in der Lage ist, sich zu behaupten und veränderten Verhältnissen anzupassen.

## Schwerpunkte der Tätigkeit: die Öffentlichkeitsarbeit

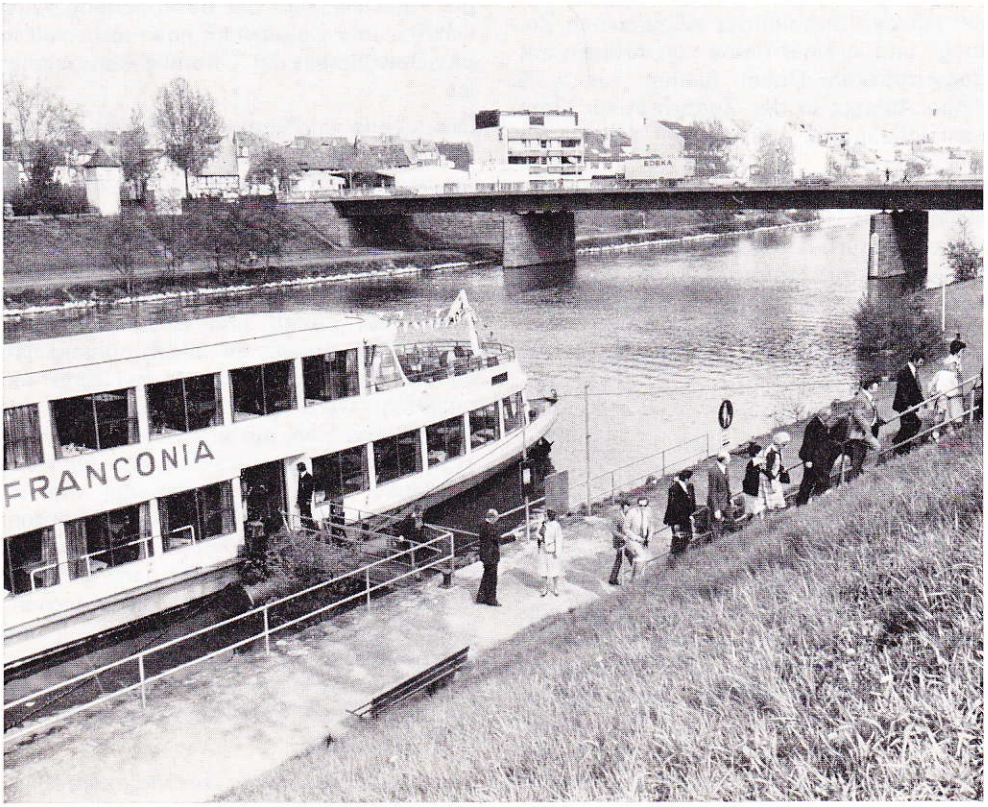
Der Geschäftsbericht von GF Dr. Hartwig Hauck für das Jahr 1976

Die Schwerpunkte der Arbeit des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau eV lagen in der Berichtszeit — wie schon in der jüngsten Vergangenheit — wiederum bei der Öffentlichkeitsarbeit und bei den Strukturfragen der Europa-Wasserstraße.
Die Öffentlichkeitsarbeit wurde auch 1976 auf unterschiedlichen Wegen betrieben.
Für die allgemeine Information sorgten die Mitteilungsblätter des Kanalvereins. Drei Mitteilungsblätter im vergangenen Jahr widmeten sich der Mehrzweckfunktion der Kraftwasserstraße — als Schiffahrtsweg, zur Energiegewinnung und zur Regelierung des Wasserhaushaltes. Die daraus resultierenden Folgerungen für Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen und Kosten-Nutzen-Analysen waren in diesem Zusammenhang darzulegen.

Fröhliche Schiffsreise auf der „Franconia": in der Frühlingssonne erleben Mitglieder und Gäste den Schleusungsvorgang in der Schleuse Viereth.

Die Mitgliederbriefe beschäftigten sich mit aktuellen Problemen. So gingen sie besonders auf Fragen des Ausbaustandards des Europakanals und der deutschen Donau ein und legten ausländische Auffassungen zur termingerechten Vollendung der Europa-Wasserstraße dar. Auch sonst finden die internationalen Verbindungen des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau eV ihren deutlichen Niederschlag in unserer Öffentlichkeitsarbeit, beispielsweise in einem geplanten Mitteilungsblatt über die Rhein-Rhône-Verbindung.

Einen breiten Raum nahm im Jahre 1976 die Diskussion um den Ausbaustandard der Europa-Wasserstraße ein, in die auch der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau eV in Stellungnahmen (z. B. an das Bundesministerium für Ver-




Das Ende der Mitgliederversammlung: die „Franconia" hat in Bamberg wieder festgemacht; Mitglieder und Gäste begeben sich von Bord.

kehr) eingriff. Hier waren Aussagen zu speziellen schiffahrtstechnischen Problemen auf der deutschen Donau nötig. Eine Verringerung des Querschnittprofils der Wasserstraße und des Ausbaustandards ihrer Schleusen konnte vermieden werden, so daß die langfristige Leistungsfähigkeit der Europa-Wasserstraße nunmehr gesichert erscheint.

Den Gegnern der Europa-Wasserstraße, die periodisch immer wieder von sich hören lassen, war darüber hinaus in zahlreichen Interviews, in einem Schriftwechsel mit der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung" und in einer Reihe von Artikeln entgegenzutreten. Dabei hielten wir z. B. einen Aufsatz in der Zeitschrift für Gymnasialpädagogik „Anregung" für zweckmäßig.

Die individuellen Anfragen in der Geschäftsstelle — sie reichen vom Informationsbedürfnis des privaten Bürgers bis hin zu Materialanforderungen von Verbänden, wissenschaftlichen Instituten und Universitäten — sind auch 1976 weiter angewachsen. Wir können in solchen Fällen gut auf das inzwischen erarbeitete Informationsmaterial und unser Schrifttum über Struktur-, aber auch Rechtsfragen zurückgreifen. Diese Anfragen wurden durch individuelle Auskünfte ergänzt. Die Anfragen erreichen uns aus dem gesamten europäischen Ausland, vor allem auch aus den Ländern des COMECON.

Im Zusammenhang mit den Strukturfragen der Europa-Wasserstraße mußten wir uns wiederum mit Kosten-Nutzen-Betrachtungen auseinandersetzen, die sich vielfach nur auf vordergründig quantifizierbare Teilaspekte des Europakanals bezogen, ohne ihre Wirkungen ausreichend langfristig und umfassend zu betrachten. Es zeichnet sich nunmehr jedoch die Erkenntnis ab, auch Strukturwirkungen als Faktoren in die Kosten-Nutzen-Analyse einfließen zu lassen.

In der neuen Informationsschrift „Entwicklungsachse Donau" werden die strukturellen Faktoren entlang der Donau von Kelheim bis Passau dargestellt. Der Prospekt ist kürzlich breit — auch in das europäische Ausland — gestreut worden und hat eine unerwartet starke Nachfrage ausgelöst. Wir führen dieses erfreuliche Echo auf zwei Gründe zurück: einmal auf die Art der Darstellung, zum andern auf die Tatsache, daß der beschriebene Wirtschafts- und Kulturraum noch nicht voll in das Bewußtsein der Öffentlichkeit gelangt ist.

Die ideelle und materielle Basis der Arbeit des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau eV bilden unsere Mitglieder. Obgleich die nach wie vor schwierige konjunkturelle Situation für eine ausschließlich auf freiwillige Beiträge angewiesene Institution wie den Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau eV nicht günstig ist, konnte der Mitgliederstand bei rund 450 gehalten werden. Zusammen mit der Presse und den ausländischen Freunden ergibt sich daraus eine Zahl von rund 850 Personen und Institutionen, die wir mit unserem Informationsmaterial versorgen. Das Beitragsaufkommen konnte, bedingt durch einige Ausfälle, nicht ganz gehalten werden. Dennoch stellt sich die wirtschaftliche Situation des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau eV insgesamt befriedigend und stabil dar, wie Jahresabschluß 1976 und Etatvorschlag 1977 beweisen.

Für die Unterstützung, für viele Anregungen und Ratschläge aus dem Kreis unserer Mitglieder möchten wir an dieser Stelle unseren besonderen Dank sagen.