

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG  
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

# Wochenbericht

28. Jahrgang

Berlin, den 10. November 1961

Nummer 45

Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — ohne Quellenangabe nicht zulässig

## Betrachtungen zur Größenordnung der deutschen Entwicklungshilfe

### Abgrenzung

In den Erörterungen um die deutsche Entwicklungshilfe spielen — neben den Fragen der Verteilung der Mittel — die Größenordnungen an sich eine besondere Rolle. Dabei werden für ein und dieselbe Sache Angaben zugrunde gelegt, die sich einmal auf die bereitgestellten Mittel, ein anderes Mal auf die Rahmenkreditzusagen, gelegentlich aber auch nur auf die tatsächlich erfolgten Auszahlungen beziehen. Es ist deshalb nicht leicht, ein klares Bild über die bisherigen Entwicklungshilfeleistungen der deutschen Bundesrepublik zu gewinnen. Hinzu kommt noch, daß der Begriff „Entwicklungshilfe“ nicht eindeutig abgegrenzt ist. Immerhin gestatten die nach dem Berichtsschema der OECD zusammengestellten finanziellen Leistungen der Bundesrepublik an Entwicklungsländer einen internationalen Vergleich; allerdings ist der Begriff „Entwicklungshilfe“ hier recht weit gefaßt.

Als Hilfe gelten dem Prinzip nach solche Leistungen einer Volkswirtschaft an eine andere, die außerhalb rein privatwirtschaftlicher Erwägungen erfolgen. Zur Entwicklungshilfe gehören demnach in erster Linie alle technischen Hilfeleistungen, direkte Zuschüsse an Entwicklungsländer, Beiträge an internationale Organisationen, die sich ausschließlich der Förderung wirtschaftlich unentwickelter Länder und Regionen widmen, sowie langfristige Kredite der Öffentlichen Hand. Neben diesen aus öffentlichen Mitteln gespeisten Leistungen können in der Bundesrepublik ferner die von der Kreditanstalt für Wiederaufbau aus eigenen Mitteln oder aus Mitteln, die am Kapitalmarkt aufgenommen worden sind, gewährten Kredite als Entwicklungshilfe gelten, und zwar unabhängig davon, ob sie zu Sonderkonditionen — niedrigen Zinssätzen und langen Amortisationszeiträumen — oder zu kommerziellen Bedingungen vergeben werden. Die Einbeziehung der zu üblichen Konditionen bzw. aus Kapitalmarktmitteln über die Kreditanstalt für Wiederaufbau vermittelten Kredite ist schon insofern gerechtfertigt, als in allen diesen Fällen der Kreditgewährung unterstellt werden kann und muß, daß die deutschen Gläubiger sich zu der Hergabe der Mittel ohne die Zwischenschaltung einer haften-

den heimischen Institution nicht bereiterklären würden, u. a. deshalb, weil bindende gesetzliche Vorschriften, wie bei Kapitalsammelstellen, Deckungsstockfähigkeit verlangen.

Vertretbar erscheint es ferner, auch die von privaten Geldgebern in Entwicklungsländern investierten Mittel — vor allem in Form von Direktinvestitionen — mit in die Entwicklungshilfe einzurechnen. Die Bedeutung solcher Kapitalexperte für die Entfaltung der Entwicklungsländer ist unbestritten, zumal häufig mit den finanziellen Beiträgen noch die Ausübung von Unternehmerfunktionen verknüpft ist. Voraussetzung für den Kapitalexperte ist — neben Gewinnerwartungen — ein Mindestmaß von Rechtssicherheit fremden Eigentums, das in den Entwicklungsländern oft nicht gegeben ist und durch Bürgschafts- und Garantieerklärungen der Öffentlichen Hand ersetzt werden muß; dies ist ein weiterer Grund, derartige Kapitalexperte als Entwicklungshilfe anzusprechen.

Wie weit auch garantierte private Exportkredite zur Entwicklungshilfe zu zählen sind, ist umstritten. Exportkreditgarantien werden ohne Rücksicht auf das Empfängerland gegeben. Sie sind als eine Maßnahme der Exportförderung konzipiert und werden als solche auch eingesetzt. Soweit sie zu einem späteren Zeitpunkt durch Einsatz öffentlicher Mittel oder über die Kreditanstalt für Wiederaufbau konsolidiert werden, gehen sie aber auf jeden Fall in die Entwicklungshilfe ein.

### Umfang und künftige Gestaltung

Bei einer derartigen Begriffsabgrenzung errechnen sich für die Jahre 1959 und 1960 Entwicklungshilfeleistungen der Bundesrepublik in Höhe von 2,3 Mrd. DM bzw. 1,9 Mrd. DM, wozu die Öffentliche Hand 1,7 Mrd. DM bzw. 1,4 Mrd. D-Mark beigetragen hat. In der ersten Hälfte 1961 belief sich die deutsche Entwicklungshilfe auf 1,1 Mrd. DM, davon waren knapp 800 Mill. D-Mark öffentliche Leistungen.

Der Versuch, die Angaben mit den Daten der Zahlungsbilanz abzustimmen, hat bisher zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt. Dies hängt

**Finanzielle Leistungen der Bundesrepublik an Entwicklungsländer**  
Nach dem OECD-Berichtsschema; in Mill. DM

	1956	1957	1958	1959	1960	1. Halbjahr 1961
Gesamtsumme der Nettoleistungen . . . . .	1 832,6	2 291,2	2 187,7	3 354,9	2 569,2	2 093,5
Garantierte priv. Exportkredite (netto) . . . . .	966,0	756,0	546,0	1 050,0	669,6	953,5
Leistungen ohne Exportkredite . . . . .	866,6	1 535,2	1 641,7	2 304,9	1 899,6	1 135,0
davon:						
Private Leistungen . . . . .	189,0	283,1	472,5	560,1	472,0	350,5
Beteiligungen an intern. Organisationen <sup>1)</sup> . . . . .	—	2,1	10,5	2)249,1	9,9	—
Kredite und Investitionen (einschl. Konsolidierungskredite) . . . . .	105,0	197,0	336,0	185,0	294,1	270,5
Re-investierte Erträge (geschätzt) . . . . .	84,0	84,0	126,0	126,0	168,0	80,0
Öffentliche Leistungen . . . . .	677,6	1 252,1	1 169,2	1 744,8	1 427,6	784,5
Zuschüsse . . . . .	3,0	9,0	27,0	33,0	32,2	56,8
Wiedergutmachungszahlungen a. d. Israel-Abkommen	332,0	327,0	317,0	242,0	259,0	167,6
Beiträge und Beteiligungen an intern. Institutionen (UN-Sonderfonds, EWG-Entwicklungsfonds: IBRD, IFC, IDA) . . . . .	158,8	832,8	609,4	474,6	412,6	171,5
Neue Kredite (netto) . . . . .	70,1	89,7	175,8	157,7	607,8	254,7
Konsolidierungskredite (netto) . . . . .	113,7	— 6,4	40,0	837,5	115,9	133,9
<i>Herkunft der Mittel für öffentliche Leistungen</i>						
Bundshaushalt . . . . .	} 601,6	554,2	791,1	1 162,6	729,6	243,8
ERP-Vermögen . . . . .		2,0	4,0	4,0	175,3	59,9
Eigenmittel d. Kreditanstalt f. Wiederaufbau . . . . .	—	— 9,1	3,1	223,3	3)425,9	3)372,6
Mittel der Deutschen Bundesbank . . . . .	76,0	705,0	371,0	355,0	96,8	108,2

<sup>1)</sup> Käufe von Schuldverschreibungen der Weltbank, Unterbeteiligung deutscher Geschäftsbanken an Krediten der Weltbank. — <sup>2)</sup> Enthält die 5%-DM-Anleihe der Weltbank von 1959 in Höhe von 200 Mill. DM. — <sup>3)</sup> Schätzungen.  
*Quellen:* Übersicht des Bundesfinanzministeriums über die finanziellen Leistungen der Bundesrepublik Deutschland an Entwicklungsländer in den Jahren 1957 bis 1960 und im ersten Halbjahr 1961 vom 3. 10. 1961. Übersicht des Bundeswirtschaftsministeriums über die gesamten Leistungen der BRD an Entwicklungsländer in der Zeit von 1950 bis 31. 12. 1960 (tatsächlich erbrachte Leistungen) und in der Zeit vom 1. 1. 61 bis 30. 6. 61 (vorläufige Zahlen)<sup>4)</sup> vom 17. 10. 1961.

in erster Linie damit zusammen, daß die vorliegende regionale Aufteilung der Zahlungsbilanzposten eine Aufgliederung der Transaktionen nach Entwicklungs- und sonstigen Ländern zur Zeit noch nicht erlaubt<sup>1)</sup>.

Bei der künftigen Gestaltung der deutschen Entwicklungshilfe ist davon auszugehen, daß in den Entwicklungsländern bis auf weiteres die Finanzierung von Infrastrukturprojekten im Vordergrund steht. Privates, zu kommerziellen Bedingungen aufgenommenes Kapital kann hierfür nur begrenzt eingesetzt werden, so daß in erster Linie öffentliche Mittel erforderlich sind. Andererseits wird in den Entwicklungsländern durch den Aufbau oder Ausbau des Verkehrsnetzes, der Energieversorgung, des Erziehungswesens u. ä. m. letztlich auch der Spielraum und Anreiz für private Kapitalinvestitionen vergrößert.

Über die Verwendung der von der Öffentlichen Hand für die Entwicklungshilfe der Jahre 1961 und 1962 vorgesehenen fünf Mrd. DM<sup>2)</sup> ist heute schon weitgehend entschieden; effektive Kreditverträge<sup>3)</sup> liegen aber erst für einen Teil der Mittel vor, und die tatsächlich erfolgten Auszahlungen hängen noch weiter zurück. Die zum größten Teil schon bereitgestellten Mittel werden erst im Laufe mehrerer Jahre ausgegeben werden, wodurch für die Bundesrepublik in den nächsten Jahren das Problem der unmittelbaren Aufbringung der Mittel für die Entwicklungshilfe hinter dem Problem der Aufrechterhaltung eines hinreichend großen Spielraumes für Kreditzusagen zurücktreten wird. Dazu wäre es vordringlich, den verantwortlichen Ressorts Bindungsermächtigungen<sup>4)</sup> zu gewähren, die den verschiedenen mit Entwicklungshilfe befaßten Stellen gestatten, im voraus zu disponieren.

Folgt man der Abgrenzung des OECD-Schemas, so hat die Bundesrepublik Deutschland im gesamten betrachteten Zeitraum, also seit 1956, die

häufig genannte Richtgröße der Entwicklungshilfe von 1 vH des Bruttosozialprodukts erbracht. Legt man strengere Maßstäbe an, schließt also die bereits erwähnten Exportkredite aus, so gilt dieses Urteil nur für das Jahr 1959. Wenn also die Entwicklungshilfeleistungen (ohne Exportkredite) in der Zukunft jährlich durchweg auf etwa 1 vH des Bruttosozialprodukts gesteigert werden sollen, so wird die Bundesrepublik — bei gleichbleibenden Leistungen aus dem ERP-Vermögen und bei verstärkter Inanspruchnahme des Kapitalmarktes durch die Kreditanstalt für Wiederaufbau — nicht umhin können, auch die für die Förderung der Entwicklungsländer im Haushalt vorgesehenen Beträge zu erhöhen. Dies gilt insbesondere für die Zeit nach der Verausgabung der Industrianleihe. Eine entsprechende Aufstockung der Haushaltsmittel würde ohne nennenswerte Schwierigkeiten erfolgen können, wenn das starke Wirtschaftswachstum der letzten Jahre mit seinen günstigen Auswirkungen auf Lieferfähigkeit und Finanzkraft der Bundesrepublik aufrechterhalten werden kann.

Bei der Vergabe der Mittel wäre es zweckmäßig, künftig mehr Gewicht auf die technische Hilfe zu legen. Die Vermittlung technischen Wissens, namentlich auch die Unterstützung der Länder bei der Aufstellung von Entwicklungsplänen, ist notwendig, um die Kapitalhilfe für die Entwicklungsländer auch zu einem wirtschaftlichen Erfolg werden zu lassen. Die großen Zeitspannen, die zwischen globaler Kreditzusage und dem Abschluß der projektgebundenen Kreditver-

<sup>1)</sup> Die Bundesbank arbeitet gegenwärtig an der Erstellung der notwendigen Unterlagen.

<sup>2)</sup> Einschl. der Mittel aus dem Länderdarlehen von 500 Mill. DM, aus der Industrianleihe von 1,2 Mrd. DM und dem Darlehen der VW-Stiftung von 500 Mill. DM.

<sup>3)</sup> Projektgebundene Verträge der Kreditnehmer mit der Kreditanstalt für Wiederaufbau.

<sup>4)</sup> Wie sie z. B. für die aus dem ERP-Vermögen der Entwicklungshilfe zufließenden Mittel für 10 Jahre (insgesamt 1,5 Mrd. DM) im voraus schon gegeben wurden.

träge liegen, lassen vermuten, daß eine aktive Mithilfe bei der Planaufstellung diese beschleunigen und schließlich den Erfolg der für die Finanzierung einzelner Projekte bereitgestellten Mittel — die allerdings dann um den Betrag der technischen Hilfe verringert wären — wesentlich er-

höhen würde. Von den Entwicklungsländern muß dabei erwartet werden, daß sie sich bei dieser möglichen Rationalisierung ihrer Entwicklungspläne helfen lassen, und daß sie nicht jeden Einfluß auf ihre Entwicklungsplanung als politische Einmischung abweisen.

## Strukturwandlungen im Binnenschiffsverkehr

Die Binnenschifffahrt bot im vergangenen Jahrzehnt — im Gegensatz zur Eisenbahn — das Bild eines sich stark ausweitenden Verkehrszweiges, der seinen Anteil am Gesamtverkehr erheblich steigern konnte und dessen Wachstumsraten denen der industriellen Produktion entsprachen. Hinter dieser Entwicklung verborgen sich aber erhebliche Strukturwandlungen des Transportaufkommens, die Gegenstand dieser Untersuchung sind. Dabei wird in Analogie zur Analyse des Eisenbahntransportaufkommens<sup>1)</sup> wieder von der Entwicklung der wichtigsten Gütergruppen ausgegangen.

Bei der Schifffahrt auf deutschen Binnenwasserstraßen zeigt sich im Gegensatz zur Eisenbahn nur beim Schrotverkehr und bei den Kohletransporten ein unterproportionales Wachstum. Bei der Kohle wirkt sich die Einschränkung der Importe, die ab Seehafen hauptsächlich von der Binnenschifffahrt übernommen wurden, stärker aus als der Wandel auf dem Energiemarkt. Der scharfe Wettbewerb, dem die Kohle auch künftig ausgesetzt sein wird, zwingt dazu, die Transportkosten möglichst niedrig zu halten und begünstigt daher die Binnenschifffahrt. Auch langfristig dürfte die Binnenschifffahrt auf Grund ihrer Kostenvorteile eine größere Chance als die Bahn haben, ihr Verkehrsaufkommen in diesem wichtigen Bereiche zu erhalten. Eine stärkere Liberalisierung der Kohleneinfuhr durch Fortfall des Kohlenzolls würde darüber hinaus vorwiegend ebenfalls der Binnenschifffahrt zugute kommen.

Von den Gütern mit überproportionalem Wachstum kommt den Mineralöltransporten überragende Bedeutung insofern zu, als diese den Rückgang im Kohleverkehr weitgehend kompensierten. Dabei muß aber zwischen dem Rohöl- und dem Derivatverkehr scharf getrennt werden, denn für beide besteht eine sehr unterschiedliche Substitutionsmöglichkeit durch Pipe-

lines. Während künftig beim Rohöl die Pipeline verstärkt die Transporte zu den Raffinerien übernehmen wird, ist dies beim Verkehr mit Derivaten in größerem Umfang nicht zu erwarten. Trotzdem ist vor einer Überschätzung der Ausweitungsmöglichkeit der Binnenschifftransporte zu warnen. Der Verbrauch von Heizöl und Benzin wird zwar weiterhin eine erhebliche Steigerung erfahren, aber nach Errichtung der Raffinerien im süddeutschen Raum entfällt ein bedeutender Anteil des Verkehrs, der bisher die dortigen wasseranliegenden Verbrauchszentren bediente.

Konjunkturelle Schwankungen traten bei der Binnenschifffahrt im letzten Jahrzehnt nicht so ausgeprägt wie bei der Bahn hervor, teilweise wurden sie auch von den allgemeinen Wachstumstendenzen überdeckt. Hinzu kommt, daß der Grundbedarf der Verbraucher von konjunkturrempfindlichen Massengütern auch bei einem allgemeinen Konjunkturrückgang wegen der günstigeren Kostenstruktur der Schifffahrt über die Wasserstraße gedeckt wird. In anderen Jahren zwingen dagegen niedrige Wasserstände auch bei guter Nachfrage zu Transporteinschränkungen. Trotz dieser Besonderheiten treten die Konjunkturfälle im Steinkohle- und Erzverkehr noch deutlich hervor, während z. B. der Düngemitteltransport typisch für einen konjunkturabhängigen Verkehr ist.

Die Bedeutung der Veränderungen in der Zusammensetzung des Transportaufkommens für die Einnahmewicklung zeigt das Strukturbild der Einnahmen, das in Anlehnung an frühere Untersuchungen<sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Vgl. Wochenbericht Nr. 41/1961. Die Aufbereitung des statistischen Materials erfolgte in beiden Untersuchungen nach den gleichen Prinzipien, die ausgewiesenen Daten sind voll vergleichbar.

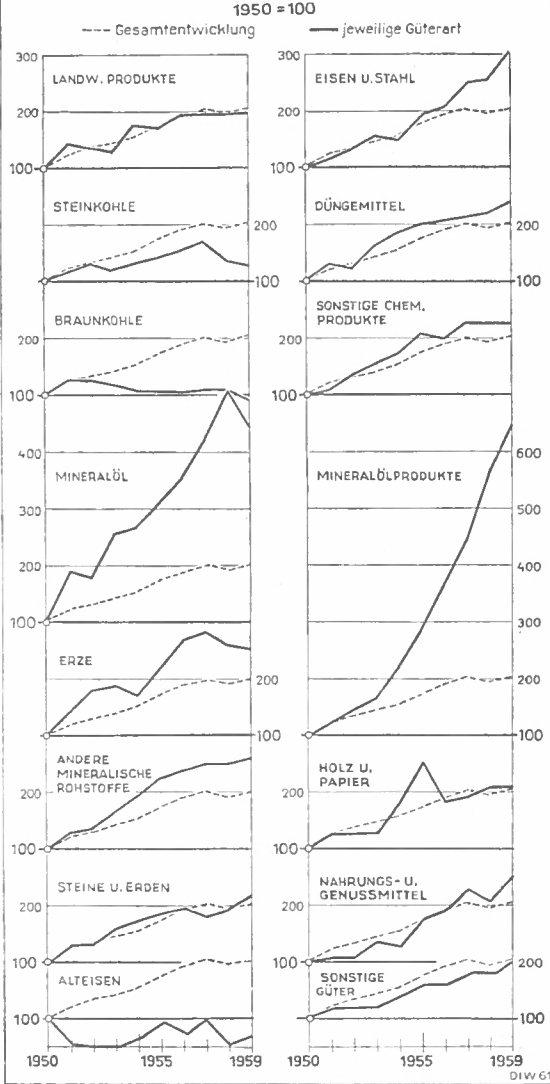
<sup>2)</sup> Vgl. Funck, Rolf: „Verkehr und Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung“. Göttingen 1961, S. 49.

Transportaufkommen der Binnenschifffahrt nach Gütergruppen und Wirtschaftsbereichen 1950 bis 1959  
in Mill. t

Gütergruppe	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Landwirtschaftliche Produkte . . . . .	3,1	4,5	4,3	4,0	5,5	5,3	6,1	6,0	6,1	6,8
Steinkohlen . . . . .	21,6	25,2	28,3	26,4	28,5	30,7	33,4	36,6	29,3	27,8
Braunkohlen, Torf . . . . .	3,0	3,8	3,8	3,6	3,2	3,2	3,2	3,3	3,3	2,8
Mineralöl . . . . .	0,9	1,7	1,6	2,3	2,4	2,8	3,2	3,8	4,6	4,0
Erze . . . . .	7,7	10,9	13,9	14,3	13,0	16,9	20,7	21,8	19,9	19,4
Sonstige mineralische Rohstoffe . . . . .	3,7	4,8	5,0	6,1	7,1	8,3	8,9	9,1	9,3	9,6
Bergbauprodukte . . . . .	36,9	46,4	52,6	52,7	54,2	61,9	69,4	74,6	66,4	63,6
Steine und Erden . . . . .	14,8	18,8	19,3	23,6	25,6	27,5	28,9	26,7	28,5	32,4
Alteisen . . . . .	2,2	1,2	1,1	1,1	1,5	2,1	1,6	2,2	1,2	1,5
Eisen und Stahl . . . . .	2,5	2,9	3,3	3,9	3,7	4,9	5,2	6,2	6,3	7,6
NE-Metalle . . . . .	0,2	0,1	0,1	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,6
Düngemittel . . . . .	1,3	1,7	1,6	2,1	2,4	2,6	2,7	2,8	2,9	3,1
Sonstige chemische Produkte . . . . .	1,1	1,2	1,5	1,7	1,9	2,3	2,2	2,5	2,5	2,5
Mineralölprodukte . . . . .	1,8	2,2	2,6	3,0	4,0	5,2	6,7	8,0	10,2	11,7
Holz und Papier . . . . .	1,1	1,4	1,4	1,4	2,0	2,8	2,0	2,1	2,3	2,8
Grundstoffe und Produktionsgüter . . . . .	25,0	29,5	30,9	37,0	41,4	47,8	49,7	50,9	54,3	61,7
Fahrzeuge . . . . .	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2
Sonstige Güter . . . . .	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0
Investitions- und Verbrauchsgüter . . . . .	0,6	0,7	0,7	0,7	0,8	0,9	0,9	1,0	1,1	1,2
Nahrungs- und Genussmittel . . . . .	1,1	1,2	1,2	1,5	1,4	1,9	2,1	2,5	2,3	2,8
Alle Güter <sup>1)</sup> . . . . .	66,7	82,3	89,7	95,9	103,3	117,8	128,2	135,0	130,0	136,1

<sup>1)</sup> Einschließlich grenzüberschreitendem Verkehr, ohne Transitverkehr und Militärtransport.

**DAS TRANSPORTAUFKOMMEN NACH GÜTERGRUPPEN IM VERGLEICH MIT DER GESAMTENTWICKLUNG DES BINNENSCHIFFSVERKEHRS**



erstellt wurde. Die Schätzung führt für 1959 für den Verkehr zwischen deutschen Binnenhäfen und im Export- und Importverkehr zu Frachteinnahmen<sup>3)</sup> von etwa 900 Mill. DM. Eine Viertel Milliarde DM hiervon entfällt auf den grenzüberschreitenden Verkehr. Die Einnahmen umfassen daher sowohl die aus dem zu Festfrachten abgewickelten Binnenverkehr als auch die aus dem grenzüberschreitenden Verkehr zu stark variierenden freien Tagesfrachten. Der Übersicht nach Gütergruppen liegen also Durchschnittsfrachten sehr unterschiedlicher Art und Höhe zugrunde, insbesondere, wenn man den Einfluß der in diesem Jahre ungewöhnlich niedrigen Wasserstände berücksichtigt. Hierdurch wiesen beispielsweise die Massengutfrachten im grenzüberschreitenden Rheinverkehr Schwankungen um mehrere hundert Prozent auf.

Der Inlandsverkehr entfiel zu neun Zehnteln, der grenzüberschreitende zu etwa einem Drittel auf Schiffe unter deutscher Flagge. Überträgt man diese Anteile

**Der Anteil der Gütergruppen am Gesamtverkehr und an den Einnahmen der Binnenschifffahrt in vH**

Gütergruppe	Verkehrsanteil				Einnahme-Anteil
	1950	1953	1956	1959	1959
Landw. Produkte . . .	4,7	4,2	4,8	5,0	6,4
Steinkohlen . . . . .	32,4	27,5	26,1	20,4	21,3
Braunkohlen, Torf . .	4,5	3,7	2,5	2,1	2,3
Mineralöl . . . . .	1,4	2,4	2,5	2,9	4,2
Erze . . . . .	11,6	14,9	16,2	14,3	8,6
Sonst. mineralische Rohstoffe . . . . .	5,6	6,4	6,9	7,0	4,6
Steine und Erden . . .	22,2	24,6	22,5	23,7	16,6
Alteisen . . . . .	3,3	1,1	1,2	1,1	1,0
Eisen und Stahl . . . .	3,7	4,1	4,1	5,6	7,0
NE-Metalle . . . . .	0,3	0,2	0,3	0,4	0,7
Düngemittel . . . . .	2,0	2,2	2,1	2,3	1,7
Sonst. chemische Produkte . . . . .	1,6	1,8	1,7	1,8	2,0
Mineralölprodukte . .	2,7	3,1	5,2	8,6	15,2
Holz und Papier . . . .	1,6	1,5	1,6	1,7	2,1
Nahrungs- und Genussmittel . . . .	1,6	1,6	1,6	2,1	4,2
Fahrzeuge . . . . .	0,1	0,1	0,1	0,2	0,4
Sonstige Güter . . . . .	0,7	0,6	0,6	0,8	1,7

auf die Einnahmen, so führt dies zu Frachteinnahmen allein für die Binnenschifffahrt der Bundesrepublik von etwa 650 Mill. DM<sup>3)</sup>. Dieser Wert entspricht einem Siebtel der Güterverkehrseinnahmen der Bundesbahn im gleichen Jahre. Das Transportvolumen (in Tonnen) beider Verkehrsträger verhielt sich dagegen etwa wie 1 : 3, die Leistungen (in Tonnenkilometern) etwa wie 1 : 2,5.

Die Einnahmen je Tonnenkilometer betragen 1959 bei der deutschen Binnenschifffahrt etwa drei Pfennig gegenüber acht bei der Bundesbahn. Ein Vergleich dieser Werte macht die Unterschiede der Transportstruktur und des Tarifniveaus besonders deutlich; er zeigt darüber hinaus, wie begrenzt die Ausgleichsmöglichkeiten gegenüber den Auswirkungen von Strukturwandlungen für den einzelnen, zum Teil auf bestimmte Frachtgebiete und Güter spezialisierten Binnenschiffahrtsbetrieb im Vergleich zur Eisenbahn sind. 2900 von insgesamt 3600 Binnenschiffahrtsunternehmen sind sogenannte Partikuliere, die zumeist über ein, höchstens über zwei Schiffe verfügen, nur etwa 50 Reedereien haben eine Flotte von mehr als zehn Einheiten.

Bezieht man die Einnahmen der deutschen Binnenschifffahrt auf den Personalbestand — rund 33 000 Beschäftigte<sup>4)</sup> —, so ergibt sich ein Jahresumsatz von etwa 20 000 DM je Kopf gegenüber etwa 15 000 DM bei der Bundesbahn. Durch den Übergang zu leistungsfähigeren Betriebsformen — Schubschifffahrt auf dem Rhein, Einsatz von Gelenkschiffen auf den Kanälen — dürfte auch künftig eine weitere erhebliche Steigerung der Arbeitsproduktivität zu erwarten sein. Dies insbesondere, da der Arbeitskräftemangel, der bereits zur Stilllegung von Schiffen trotz Ladungsangebot geführt hat, zu weiteren Rationalisierungsmaßnahmen zwingt. Schon im letzten Jahrzehnt konnte die Leistungsfähigkeit der Flotte durch den verstärkten Einsatz von Motorschiffen um ein Viertel auf etwa 5000 Tonnenkilometer im Jahr je Tragfähigkeitstonne gesteigert werden. Gerade unter Berücksichtigung der Strukturveränderungen im Transportaufkommen sollten Produktivitätssteigerungen durch Rationalisierung gegenüber einer Vergrößerung der Tonnage den Vorrang haben, um jederzeit eine elastische Anpassung an die wechselnden Transportaufgaben zu gewährleisten.

<sup>3)</sup> Einschl. Kleinwasserzuschläge und Schifffahrtsabgaben.  
<sup>4)</sup> Ohne Wasserstraßenverwaltung, Häfen und Werften.