



**Mitteilungsblätter**

Deutscher Kanal- und Schiffsverkehrsverein

Rhein-Main-Donau e. V. Nürnberg

Geschäftsstelle: 85 Nürnberg, Marienplatz 4

Telefon: 20 44 41 - Telex 06 22 275 (VBMI)

---

November 1974 - Nr. 16



## Der Kanalverein tagte in der fränkischen Mainmetropole Würzburg

Mitglieder, Freunde und Förderer des Deutschen Kanal- und Schiffsvereins Rhein-Main-Donau eV trafen sich bei der Mitgliederversammlung 1974 am 17. Oktober in Würzburg.

An der gut besuchten Veranstaltung im „Schönbornsaal“ der Hofkellerei-Weinstuben am Residenzplatz nahmen neben führenden Persönlichkeiten aus der Bundesrepublik Deutschland auch ausländische Freunde des Vereins aus Frankreich, den Beneluxstaaten und der Schweiz, besonders aber eine Delegation des Österreichischen Kanal- und Schiffsvereins unter Führung des Präsidenten, Minister a. D. Dr. Vinzenz Kotzina, teil.

Würzburgs Oberbürgermeister Dr. Klaus Zeitler hieß alle Gäste aus dem In- und Ausland in der fränkischen Mainmetropole herzlich willkommen, die nach dem Krieg Ausgangspunkt für die Arbeiten an der Rhein-Main-Donau-Verbindung gewesen ist.

Die Jahresversammlung fand ein lebhaftes Echo in Presse und Rundfunk, zumal sie aktuelle Themen im Zusammenhang mit dem Bau der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau aufgriff.

In richtungsweisenden Ausführungen sprachen der Erste Vorsitzende des Deutschen Kanal- und Schiffsvereins Rhein-Main-Donau eV, Oberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter, der Staatssekretär des Bayerischen Staatsministeriums für Finanzen, Dr. Karl Hillermeier, und der Präsident des Österreichischen Kanal- und Schiffsvereins, Minister a. D. Dr. Vinzenz Kotzina, über die Bedeutung des Wasserweges von der Nordsee zum Schwarzen Meer und seine Probleme in der Gegenwart und Zukunft.

In diesem Mitteilungsblatt geben wir die Reden (ohne die einleitenden Grußworte) wieder, die in Würzburg vor den mehr als 130 Teilnehmern der Mitgliederversammlung des Kanalvereins gehalten worden sind.

Die Redaktion

# Der Europakanal Rhein-Main-Donau muß zeitgerecht vollendet werden!

Von Oberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter,  
Erster Vorsitzender des Deutschen Kanal- und Schiffsvereins  
Rhein-Main-Donau eV, Nürnberg

Die Bauarbeiten am Europakanal Rhein-Main-Donau konzentrieren sich auf die 133 km lange Reststrecke zwischen Nürnberg und Regensburg, seit die Wasserstraße bis Nürnberg und der Staatshafen Nürnberg selbst vor zwei Jahren eröffnet worden sind. Die Rhein-Main-Donau AG arbeitet von zwei Seiten her — von Norden und von Süden — an dieser Strecke.

Die Schleuse Nürnberg-Süd, die am Südeinde des Nürnberger Hafens entsteht, ist seit zwei Jahren im Bau. Die Arbeiten sind so gut vorangekommen, daß im Frühjahr 1975 mit der Montage der Stahlwasserbauteile begonnen werden kann. Im Herbst nächsten Jahres wird die Schleuse termingerecht fertiggestellt. Auch die zweite Schleuse südlich von Nürnberg, die bei Leerstetten entsteht, ist seit Frühjahr dieses Jahres im Bau. Es handelt sich dabei um die erste von insgesamt drei Schleusen, die mit einer Hubhöhe von fast 25 m die höchsten bekannten Spar-schleusen darstellen werden.

In Regensburg ist der Bau der Schleuse sowie des Ober- und Unterkanals im wesentlichen abgeschlossen. Auch die Arbeiten für den Stauraum und das Wehr Regensburg sind inzwischen voll im Gange. Die Stauerrichtung ist für 1977/78 vorgesehen. Für die Donaustufe Bad Abbach werden die Arbeiten für die Schleuse um den Schiffsfahrtskanal mit Ausnahme der Montage der Stahlwasserbauteile und der Dichtungsarbeiten im Kanal noch in diesem Jahr abgeschlossen. Im nächsten Jahr beginnt der Bau des Wehrs bei Plokm in der Donau.

Neben diesen vier Schleusenbaustellen haben die Arbeiten auch an einer Reihe von Kreuzungsbauwerken (Straßenüberführungen, Straßenunterführungen, Bach-

durchlässe und Düker) begonnen. Mit den Kreuzungsbauwerken — 14 von ihnen sind fertig, 10 im Bau — wird der eigentliche Kanalbau vorbereitet, der dann den Querverkehr nicht mehr behindert.

Alle Bemühungen zielen darauf ab, den durchgehenden Wasserweg zwischen dem Rhein- und dem Donauebiet in der ersten Hälfte der 80er Jahre zu vollenden. Die nötigen Bauarbeiten lassen sich termingerecht bewältigen, wenn dafür die erforderlichen Mittel fließen. Die Kosten des Abschnittes Nürnberg-Regensburg sind zum derzeitigen Preisstand von insgesamt 1,8 Mrd. Mark veranschlagt. Da Wasserkraftwerke in dieser Kanalstrecke nicht errichtet werden können und die Rhein-Main-Donau AG die Erträge ihrer Kraftwerke vorerst für den Kapitaldienst der bereits geleisteten Investitionen benötigt, werden Bund und Bayern die Kosten für die Südstrecke vorfinanzieren müssen.

Im Duisburger Vertrag haben sie sich verpflichtet, der Rhein-Main-Donau AG zinslose Darlehen für diesen Zweck zu geben. Wenn der angestrebte Termin für die Vollendung der Wasserstraße eingehalten werden soll, erweist es sich jedoch als unumgänglich notwendig, daß der Bund und Bayern in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts ihre Zuwendungen aufstocken, um die steigenden Baukosten auszugleichen. Dies sollte dem Bund um so eher möglich sein, als bis Ende 1976 der Elbe-Seiten-Kanal fertiggestellt sein wird. Damit sollten bei ihm Investitionsmittel für den Europakanal frei werden, an dem nun schon seit über 50 Jahren gearbeitet wird.

Der Verkehr auf dem Wasserweg Rhein-Main-Donau, der in der Vergangenheit — trotz gewisser Schwankungen — stetig ge-

stiegen ist, bekommt in diesem Jahr die Auswirkungen der abgeschwächten Konjunktur deutlich zu spüren. Vor allem wegen der erheblich zurückgegangenen Baustofftransporte nahm der Güterumschlag auf dem gesamten Main und dem Main-Donau-Kanal im ersten Halbjahr 1974 gegenüber der Vergleichszeit des Vorjahres um fast 15% auf 13,8 Mill. Tonnen ab. Günstiger entwickelt sich dagegen der Verkehr auf der Kanalstrecke Bamberg-Nürnberg, der bis Ende August 1974 gegenüber der gleichen Zeit im Vorjahr um 9% auf 536 000 Tonnen gestiegen ist.

Die Konkurrenz der Bundesbahn läßt sich auch nicht leugnen. Ihre anhaltenden Bestrebungen, die Vorteile der Wasserstraße nicht zur Wirkung kommen zu lassen, sind jedoch kurzsichtig und volkswirtschaftlich widersinnig. An älteren Wasserstraßen hat sich längst gezeigt, daß sich Wirtschaftsbänder entwickeln, die auch für die Bahn eine neue Transportnachfrage auslösen. Es ist daher unverständlich, daß die Deutsche Bundesbahn mit Kampftarifen Verkehr von der Wasserstraße abzuziehen versucht, zumal diese Tarife wohl kaum geeignet sind, ihr eigenes Defizit geringer zu gestalten.

Ein besonders krasses Beispiel dafür bietet der Wettbewerb gegen den Hafen Nürnberg, dem — nach Auskunft von Speditionsfirmen — durch gezielte Konkurrenztarife der Bahn ein prädestiniertes Verkehrsvolumen von nicht weniger als rund 900 000 Tonnen entzogen wurde. Der geringere Anteil der Bundesbahn am Gesamtverkehrsaufkommen, dem die Tarifpolitik der Bahn offensichtlich entgegenwirken will, ist in Wirklichkeit nicht von der Binnenschifffahrt hervorgerufen. Die Übersicht zeigt, daß sich der Anteil der

Binnenschifffahrt am Gesamtverkehrsaufkommen seit zwei Jahrzehnten zwischen 25 und 30% bewegt. Als Hauptkonkurrenten der Bahn erweisen sich der Straßenverkehr und (in gewissem Maße) auch der Pipelinetransport. Diesen beiden Verkehrsträgern ist es gelungen, sich einen wachsenden Anteil am „Verkehrskuchen“ zu sichern.

Ein anderes Argument wird neuerdings wieder verstärkt vorgetragen und zum Angriff auf den Europapokal ins Feld geführt: Die angebliche Gefahr eines Vordringens der Ostschifffahrt zum Rhein. Es soll nicht verkannt werden, daß hier ein ernstes Problem liegt, das im Interesse einer langfristigen vernünftigen Zusammenarbeit zwischen dem Rhein- und dem Donaugebiet rechtzeitig gelöst werden muß. Der Deutsche Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau eV hat diesen Fragen schon vor Jahren seine besondere Beachtung geschenkt und mit finanzieller Hilfe des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr den Frankfurter Völkerrechtler Professor Dr. Günther Jaenicke mit den Arbeiten für eine völkerrechtliche Untersuchung über den rechtlichen Status der künftigen Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße beauftragt.

Diese Untersuchung ist Ende letzten Jahres vorgelegt worden und hat große Beachtung gefunden. Sie kommt zu dem Ergebnis, daß der Main-Donau-Kanal der vollen Souveränität der Bundesrepublik Deutschland unterliegt, sie hat also die Möglichkeit und auch die Pflicht, mit den interessierten Anliegerstaaten von Rhein und Donau Verträge über die Befahrungsrechte auf dieser Wasserstraße abzuschließen. Solche Verhandlungen werden

inzwischen auch geführt. Wegen der Auswirkungen dieser Regelungen auf die Rheinschifffahrt, die ja nach der geltenden Rheinschifffahrtsakte ohne Ansehung der Flagge absolut frei ist, sind die Rheinanliegerstaaten daran in höchstem Maße interessiert. Es werden deshalb sicher auch Konsultationen bzw. Abmachungen mit unseren westlichen Nachbarn folgen, wobei es noch offen bleibt, wie weit dabei auch die EG in Brüssel oder die Rheinzentralkommission in Straßburg eingeschaltet werden. Auch wird es ratsam sein, in Handelsverträgen der Bundesrepublik mit den Südoststaaten zu vereinbaren, wie der Transport der Güter zwischen den Schifffahrtsgesellschaften der Vertragschließenden aufgeteilt wird, soweit er sich vorteilhafterweise auf der Wasserstraße abspielt.

In den Angriffen der Kanalgegner ist im übrigen ein letzter Versuch zu sehen, die Vollendung der Reststrecke im letzten Moment doch noch zu verhindern, für die bereits 230 Mill. Mark investiert sind. Die Bundesregierung, die Regierung des Freistaates Bayern und Abgeordnete aller Parteien haben sich eindeutig für die

durchgehende Wasserstraße vom Main zur Donau ausgesprochen. Bayern hat wiederholt betont, daß es dieser einzigen Wasserstraße durch dieses Land große strukturpolitische Bedeutung beimißt und daß es sich auch Vorteile von einem Handelsweg zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer verspricht. Die Schwierigkeiten, die derzeit einer volkswirtschaftlich vernünftigen Verkehrsteilung entgegenstehen, sollten den Blick dafür nicht trüben, daß langfristig alle Verkehrsträger benötigt werden. Wenn sie sich fruchtbar gegenseitig ergänzen, schaffen sie die besten Voraussetzungen, daß sich die Volkswirtschaft optimal weiterentwickelt.

Sie sehen hieraus, daß die Jahre der Unbekümmertheit darüber, daß der Europakanal zeitgerecht vollendet wird, noch nicht angebrochen sind. Es bedarf daher nach wie vor eines Zusammenstehens aller Mitglieder unserer Vereinigung, einer Zusammenarbeit zwischen Bayern und Bonn im Rahmen der Duisburger Verträge und zäher Arbeit der Rhein-Main-Donau AG, die Zielsetzungen, für die wir arbeiten, zu erfüllen.

# Probleme der internationalen Schifffahrt auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal

Von Staatssekretär Dr. Karl Hillermeier,  
Bayerisches Staatsministerium für Finanzen, München

Der Deutsche Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau eV hält seine diesjährige Jahresversammlung in Würzburg ab, einer der bedeutendsten und geschichtsträchtigsten Mainstädte, einer Stadt, die es seit jeher verstanden hat, die Chancen ihrer Lage am Main zu nutzen. Dies gilt nicht nur für die Wirtschaft dieser Stadt, sondern auch für ihr städtebauliches Gesicht, auf das beim Bau der neuen Schleuse unterhalb der Festung besonders Rücksicht genommen wurde. Würzburg ist unbestritten eine der schönsten Städte am Main und darf dieses Attribut auch nach dem geglückten Wiederaufbau für sich in Anspruch nehmen.

Die Jahresversammlung eines Vereins, der selbst auf ein 82jähriges Bestehen zurückblicken kann, gibt in einer solchen Stadt Anlaß zu einem Rückblick und Ausblick. Seit einem Drittel Jahrhundert besitzt Würzburg, das schon früh ein wichtiger Umschlagplatz der Mainschifffahrt war, einen modernen Hafen am ausgebauten Main. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde von hieraus der Ausbau des Mains zur leistungsfähigen Wasserstraße fortgesetzt, bis im Jahre 1962 der Mainausbau in Bamberg abgeschlossen werden konnte. Vor 2 Jahren schließlich durfte mit der Fertigstellung der Kanalstrecke Bamberg-Nürnberg und dem Betriebsbeginn des Staatshafens Nürnberg ein wichtiger Höhepunkt in der Geschichte des Rhein-Main-Donau-Projektes gefeiert werden.

In der 3500 km langen Wasserstraße zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer fehlt seither nur noch die 133 km lange Verbindung zwischen Nürnberg und Regensburg. Sie alle wissen, daß inzwischen an dieser Strecke sowohl von Norden als auch von Süden her gearbeitet

wird. An der Donau sind die beiden Stufen Bad Abbach und Regensburg im Bau. Alle Arbeiten in Regensburg und Bad Abbach sind darauf abgestellt, daß dieser Donauabschnitt 1977 eingestaut werden kann, so daß ab 1978 auch der Schiffsverkehr bis Kehlheim möglich sein wird.

Mit der Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals Anfang der 80er Jahre wird eine rund 3500 km lange durchgehende Wasserstraße von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer 13 Staaten direkt miteinander verbinden, Staaten unterschiedlicher wirtschaftlicher und politischer Struktur, die sich wieder zu Gruppierungen zusammengeschlossen haben. Im Westen durchquert die Wasserstraße das Gebiet der Europäischen Gemeinschaften, im Mittellauf von Passau bis Bratislava das EFTA-Gebiet und in ihrem östlichen Teilstück schließlich das Gebiet des Comecon und Jugoslawiens. Der Europakanal wird — so hoffen wir — eine funktionsfähige europäische Lebensader sein, die dazu prädestiniert ist, die wirtschaftlichen Gruppierungen einander näherzubringen und so auch einen Beitrag zur gesamteuropäischen Zusammenarbeit zu leisten.

Mit der Fertigstellung des Europakanals rückt auch die einzigartige Lage Bayerns wieder mehr in den Vordergrund. Bayern ist gleichzeitig die Randregion des Westens und die Verbindungsregion zum Osten. Die Fertigstellung des Kanals ist für Bayern darüber hinaus auch noch von Bedeutung, weil der Rhein-Main-Donau-Kanal mit dazu beitragen kann, die regional- und wirtschaftspolitischen Probleme zu überwinden, die mit der kriegsbedingten Grenzziehung im Norden und Osten Bayerns entstanden sind. Der Freistaat

Bayern hat immer wieder betont und unterstreicht dies auch durch seine Beteiligung an der Finanzierung des Rhein-Main-Donau-Projektes, wie hoch er die Bedeutung dieser Wasserstraße für die Infrastruktur des Landes einschätzt. Mit dem Europakanal erhält Bayern erstmals eine frachtgünstige Wasserstraßenverbindung zu den Wirtschaftszentren in Westeuropa und zu den Nordseehäfen.

Trotz immer wiederkehrender Angriffe gegen den Wasserstraßenbau kann nicht bestritten werden, daß die Beförderung auf Wasserstraßen dank physikalischer Gegebenheiten, besonders wegen des geringeren Energieaufwandes für die Fortbewegung im Wasser, und dank des personalsparenden Einsatzes großer Transportgefäße besonders kostengünstig ist. Eine Volkswirtschaft, die allein schon zur ökonomischen Absicherung der vielfältigen öffentlichen Abgaben auf weiteres Wachstum angewiesen ist, muß gerade unter den veränderten weltwirtschaftlichen Gegebenheiten ihre natürlichen Produktionsfaktoren optimal nutzen. Auf die Chancen, die ein leistungsfähiger Wasserweg auf der für die bayerische Strukturpolitik so wichtigen RMD-Linie bietet, kann deshalb nicht verzichtet werden. Zu dem verkehrswirtschaftlichen Nutzen kommt hinzu, daß Wasserstraßen auch hohen wasserwirtschaftlichen Wert haben, ein Faktor, der immer wichtiger wird.

Das Zusammenwirken der verkehrswirtschaftlichen und der wasserwirtschaftlichen Vorteile macht den Standort an der Wasserstraße für bestimmte Industrien, die entweder verkehrs- oder wasserintensiv sind, besonders attraktiv. Diese Auswirkungen lassen sich hier am Main, aber auch an jeder anderen leistungsfähigen

Wasserstraße beobachten. Dadurch hat sich entlang des Mains eine wirtschaftliche Entwicklungslinie herauskristallisiert, die sich ganz im Sinne des bayerischen Landesentwicklungsprogramms von Bamberg über Forchheim und Erlangen nach Nürnberg fortsetzt. Die Tatsache, daß neue Häfen, die vernünftigerweise von vornherein ein größeres Industrie- und Gewerbegebiet erschließen müssen, nicht kurzfristig voll mit Industrie belegt sind, widerspricht dieser Erfahrung nicht. Jede gesunde Entwicklung bedarf entsprechender Zeit. Investitionen in Millionen-Höhe, um die es dabei geht, können sinnvollerweise nur sehr sorgfältig und überlegt vorgenommen werden. Daß die Wasserstraße neben dem im Vordergrund stehenden wirtschaftlichen Nutzen für die Bevölkerung ihres Einzugsgebietes auch einen Freizeitfaktor darstellt, braucht gerade hier in Würzburg nicht im einzelnen ausgeführt zu werden.

Vorerst, d. h. bis zur Vollendung der Rhein-Main-Donau-Verbindung, steht der innerdeutsche, nicht zuletzt also der Nutzen für die bayerische Wirtschaft im Vordergrund. Später, nach der Vollendung, erhält diese Wasserstraße quasi eine neue Dimension, nämlich die Dimension eines internationalen Schifffahrtsweges, die zu dem bisher mehr regionalwirtschaftlichen Nutzen hinzukommt. Der Wert dieser Wasserstraße für Bayern wird dadurch freilich nicht geschmälert, sondern im Gegenteil erhöht. Der bayerische Donaoraum erhält dann endlich einen frachtgünstigen Massengutweg nach Nordbayern und damit weiter in das Rheingebiet. Die Entwicklungsbedingungen für den wegen seiner peripheren Lage benachteiligten südostbayerischen Raum werden damit ohne



Zweifel verbessert. Die Verkürzung der ökonomischen Entfernung zwischen diesem Raum und den wirtschaftlichen Kraftzentren im Nordwesten ist bedeutsam auch im Zusammenhang mit der tendenziellen Gewichtsverlagerung nach Süden in Richtung Mittelmeer, die sich gerade derzeit abzeichnet.

Diese Gewichtsverschiebung resultiert aus der Tatsache, daß sich die wirtschaftlichen Chancen des Mittelmeerraumes und des Vorderen Orients durch die sprunghaft erhöhten Öleinnahmen verbessert haben und daß die Wiedereröffnung des Suezkanals die Standortbedingungen des östlichen Mittelmeerraumes einschließlich der Adria erheblich aufwerten. In diesem Sinne hat sich kürzlich auch der Generaldirektor des Hafens Triest geäußert, der wörtlich von einem Prozeß der „Südorientierung“ sprach und der davon ausgeht, daß nach der Wiedereröffnung des Suezkanals mindestens ein Viertel des Trokengüterverkehrs der wichtigsten Nordseehäfen mit den Gebieten jenseits von Suez auf Mittelmeerhäfen übergehen könnte.

Angesichts der hier nur skizzenhaft umrissenen Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Verbindung für Bayern ist es ein wichtiges Ziel der Strukturpolitik des Landes, daß diese Wasserstraße in absehbarer Zeit zur Verfügung steht. Nachdem bereits 52 Jahre daran gearbeitet wird, ist es, glaube ich, kein unbilliges Verlangen, wenn Bayern darauf besteht, daß der Europakanal in der ersten Hälfte des nächsten Jahrzehnts vollendet wird. Diese Forderung ist umso gerechtfertigter, als Wasserstraßen außerhalb Bayerns, die gleichzeitig oder noch später als die Rhein-Main-Donau-Verbindung in Angriff

genommen worden waren, längst fertiggestellt sind oder doch ihrer Vollendung entgegengehen.

Die Leistungen, die Bayern bisher für das RMD-Projekt erbracht hat, können sich durchaus sehen lassen. Bis Ende 1973 hat der Freistaat Bayern 313 Mill. DM zur Verfügung gestellt. Nach der mittelfristigen Finanzplanung sind zum derzeitigen Preisstand bis 1978 weitere 260 Mill. DM vorgesehen, also eine beträchtliche Summe. Bayern hat sich wiederholt bereit erklärt, Opfer zu bringen und seinen Anteil beizusteuern. Es liegt nun am Bund, auch das seine zu tun, um endlich auch das einzige Wasserstraßenprojekt in Bayern zum Abschluß zu bringen.

Der Deutsche Kanal- und Schiffsverkehrsverein hat sich für die Zukunft die Aufgabe gestellt, neben der Förderung der Industrieansiedlung entlang der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße vor allem auch sein besonderes Augenmerk dem künftigen Rechtsregime der durchgehenden Rhein-Main-Donau-Verbindung zu widmen. In diesem Bestreben hat er mit finanzieller Unterstützung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr von dem bekannten Frankfurter Völkerrechtler Professor Dr. Jaenicke ein Gutachten über den rechtlichen Status der künftigen Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße ausarbeiten lassen, das Ende vergangenen Jahres vorgelegt wurde. Mit diesem Gutachten ist ein grundlegender Beitrag zur Diskussion um diesen Problembereich geleistet worden. Es kommt zu dem Ergebnis, daß es im Ermessen der Bundesrepublik Deutschland liegt, „ob und unter welchen Bedingungen sie den Main-Donau-Kanal, der von den bestehenden Verträgen nicht erfaßt wird, für den

internationalen Schiffsverkehrs öffnen wird“.

Auch dieses völkerrechtliche Gutachten bestätigt also, daß die Bundesrepublik mit dem Europakanal auf ihrem Territorium ein Faustpfand in der Hand hält, das ihr die Möglichkeit gibt, nach dem Prinzip der Gegenseitigkeit, wie dies im Luftverkehrsrecht längst üblich ist, Abmachungen für die Befahrung der westdeutschen Wasserstraße durch osteuropäische Binnenschiffe zu treffen. Nicht einzuschränken aber sind auf diesem Weg die Verkehrsrechte osteuropäischer Binnenschiffe im internationalen Rheinverkehr. Hier und in der Befürchtung, daß die Bundesrepublik durch außenpolitischen Druck von der uneingeschränkten Nutzung ihres „Faustpfandes“ abgehalten werden könnte, setzen die Bedenken unserer westlichen Nachbarländer an.

Sie möchten deshalb die Verhandlungen mit den osteuropäischen Staaten über die Verkehrsrechte auf der Rhein-Main-Donau-Verbindung deutschen Stellen nicht allein überlassen und fordern, daß die Rhein-anliegerstaaten möglichst mit einer Stimme sprechen. Ob das Mandat für diese Verhandlungsführung der Rhein-Zentralkommission oder aber der Europäischen Kommission in Brüssel übertragen werden soll, war lange Zeit umstritten. Neuerdings wird die EG-Kommission für geeigneter gehalten, weil die Kompetenzen und die politische Durchschlagskraft der Rhein-Zentralkommission für nicht ausreichend erachtet werden. Dieser Meinung scheint sich nun auch die Schweiz als Nicht-EG-Mitglied anzuschließen.

Die Niederlande, die sich bisher immer als der absoluteste Verfechter der Freiheit der Rheinschiffahrt gerierten, haben

inzwischen eine absolute Kehrtwendung ihrer Auffassung vollzogen. Offensichtlich hat sich auch hier die Meinung durchgesetzt, daß vertragliche Regelungen mit dem Osten, gleichgültig, wer sie letztlich trifft, allein nicht ausreichen, um langfristig die bestehende Ordnung der westeuropäischen Binnenschiffahrtsmärkte zu sichern. In diesem Sinne setzte sich Ende letzten Jahres Dr. de Meester, Direktor des Niederländischen Reedereiverbandes, in einem Vortrag vor der Hafenerwaltung Rotterdam für eine Änderung des grundlegenden Art. 1 der Mannheimer Akte ein. Nach seinen Vorstellungen sollte eine Bestimmung aufgenommen werden, wonach „Fahrzeuge, welche kein Eigentum von natürlichen oder juristischen Personen in einem EG-Staat oder der Schweiz sind, für den Gütertransport zwischen zwei am konventionellen Rhein gelegene Häfen oder zwischen einem in der EG oder Schweiz gelegenen Hafen und einem am Rhein gelegenen Hafen eine Genehmigung brauchen“. Aus der Tatsache, daß Dr. de Meester erst kürzlich auf einer Tagung der Vereinigung „der Binnenschiffahrtkongreß“ in Rotterdam erneut zu diesem Thema gesprochen hat und aus verschiedenen Äußerungen aus anderen interessierten Staaten ist zu schließen, daß die Diskussion über den Rechtsstatus in Zukunft eher noch intensiver werden wird.

Nachdem es sich bei der Diskussion über den Rechtsstatus, selbst den einer Wasserstraße, eher um ein trockenes Thema handelt, ist die Frage berechtigt, weshalb sich so viele verschiedene Stellen dafür interessieren. Der Grund dürfte vor allem darin liegen, daß nach Fertigstellung des Kanals zwei völlig unterschiedlich struk-

turierte „Verkehrsmärkte“ aufeinandertreffen werden: Zum einen die marktwirtschaftlich orientierte, im freien Wettbewerb stehende Rheinschiffahrt und zum anderen die internationale Donauschiffahrt. Nach Art. 1 der Rheinschiffahrtsakte ist die Schiffahrt auf dem Rhein den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waren und Personen gestattet. Im Gegensatz dazu steht es nach der Belgrader Donaukonvention von 1948 im Ermessen der Anliegerstaaten, ob sie Schiffe anderer Nationen zur Kabotage zulassen wollen.

Heute bestehen für die Binnenschiffahrt auf der Donau zwischen den einzelnen Ländern zum Teil Regierungsabkommen, Schiffahrtsabkommen zwischen den Reedereien und daneben noch das Bratislavaer Abkommen als multilaterale Vereinbarung unter den Donaureedereien. In diesem Abkommen sind vor allem die Donaufrachten festgelegt. Diese Festlegung hat die westliche Schiffahrt auf der Donau, also die Schiffahrt der Bundesrepublik Deutschland und Österreichs in den letzten Jahren in zunehmende Schwierigkeiten gebracht, weil es unmöglich war, eine den Kostensteigerungen entsprechende Anhebung des Frachtniveaus durchzusetzen. Hinzu kommt, daß die 1955 auf Rubelbasis festgelegten Donaufrachten, die seit diesem Zeitpunkt eingefroren sind, sich durch Abwertung des Rubel um rd. 22 0/0 noch weiter erheblich ermäßigt haben. Andererseits sind die Kosten für die westlichen Schiffahrten auf der Donau, nicht zuletzt auch durch die Steigerung der Treibstoffpreise und der Löhne um weit mehr als das Doppelte gestiegen.

Demgegenüber sind die Schiffahrtsgesellschaften des Ostblocks nicht nur aufgrund

ihres weitaus niedrigeren Kosten- und Lohnniveaus im Vorteil: Es ist eine unbestreitbare Tatsache, daß die Donauflotte der östlichen Staatshandelsländer nicht oder nur zum Teil nach den Grundsätzen der Rentabilität wirtschaftet. Die Schiffahrtsunternehmen sind wie die anderen Wirtschaftsunternehmen dieser Länder Teil der Planwirtschaft und erfüllen ihre Aufgabe allein schon dadurch, daß sie bestimmte Transportaufgaben leisten oder — im internationalen Verkehr — Devisen verdienen. Kostendeckende Frachten sind demgegenüber von untergeordneter Bedeutung.

Daher kommt es, daß die Beteiligung westlicher Donau-Schiffahrts-Gesellschaften an internationalen Transporten äußerst schwierig ist, da die Staatshandelsländer an der Donau stets bemüht sind, im Hinblick auf ihr zur Zeit noch bestehendes Devisendilemma ihre Exporte zu deutschen Löschhäfen zu fahren und ihre Importe von deutschen Ladehäfen zu übernehmen. Sie nehmen hier entweder zusätzliche Devisen ein oder sparen Devisen bei der Transportdurchführung. Die Konsequenzen dieser Tatsache werden deutlich, wenn man sich vor Augen führt, daß das einzige deutsche Donau-Schiffahrts-Unternehmen, der Bayerische Lloyd, zur Zeit etwas über 50 0/0 seiner gesamten Transportmenge im deutsch-österreichischen Donauverkehr und den Rest, also weniger als 50 0/0, im sog. Südostverkehr transportiert. Dieser „Rest“ macht ziemlich genau 1,5 0/0 der in Milliarden-t/km ausgedrückten Leistung aller Donauanliegerstaaten im Jahre 1971 aus. Demgegenüber erbrachte die UdSSR rd. 34 0/0 der Gesamtleistung. Dabei gehört die UdSSR sozusagen zu den kleinen Donauanliegerstaaten, da sie nur rd. 120 km

des linken Donauufers nahe der Mündung besitzt.

Die hier nur skizzierten Probleme der westlichen Donau-Schiffahrten werden in absehbarer Zukunft auch auf die Rheinschiffahrt zukommen, wenn es nicht gelingt, rechtzeitig Verträge mit den südosteuropäischen Staaten abzuschließen, in denen alle wirtschaftlichen und rechtlichen Probleme geklärt werden. Letztlich müssen auch unsere Handelspartner in Südosteuropa an einer vernünftigen Regelung interessiert sein. Denn nur bei einem gegenseitigen Geben und Nehmen, wie es unter gleichberechtigten Partnern üblich ist, können sich dauerhafte Handelsbeziehungen entwickeln, die beiden Seiten Nutzen bringen. Es ist vor allem notwendig, eine vernünftige Tarifpolitik zu vereinbaren und einzuhalten, die den Wettbewerb nicht ausschaltet, die aber verhindert, daß wettbewerbsverfälschende Elemente das Wettbewerbsklima und -niveau übermäßig beeinflussen. Damit werden sowohl die ökonomischen Interessen der Schiffahrten als auch die der Volkswirtschaften gewahrt.

Es ist zu hoffen, daß diese Probleme im Geist einer guten Zusammenarbeit auf gesamteuropäischer Ebene gelöst werden können. Angesichts des großen Interesses an der Herstellung einer Wasserstraßenverbindung zwischen Rhein und Donau, das in Ost und West zu verzeichnen ist, bestehen gute Aussichten für eine positive Entwicklung. Abschließend möchte ich deshalb zum Ausdruck bringen, daß die Schwierigkeiten und Probleme, die aus den unterschiedlichen Wirtschaftssystemen in Ost und West resultieren, für uns kein Anlaß zu einer Revision unserer Wasserstraßenpolitik sein können. Die

Konfrontation von freiheitlicher Wirtschaftsordnung und staatssozialistischer Planwirtschaft, um die es dabei letztlich geht, ist bei allen Wirtschaftsbeziehungen zwischen Ost und West gegeben. Trotzdem haben sich diese Beziehungen insgesamt zum Nutzen aller Partner erfreulich intensiviert.

Die Regelung der Schiffahrtsrechte auf der Rhein-Main-Donau-Verbindung als Teil dieser Wirtschaftsbeziehungen mag derzeit in der öffentlichen Diskussion, so hat es jedenfalls den Anschein, besonderen Stellenwert haben. Bei nüchterner Abwägung handelt es sich aber vor dem Hintergrund anderer ungelöster Fragen in den West-Ost-Beziehungen doch um ein Problem von vergleichsweise bescheidener Dimension. Immerhin beweist die Aktualität dieses Themas, daß die verkehrswirtschaftliche Bedeutung und der handelspolitische Wert der Rhein-Main-Donau-Verbindung hoch eingeschätzt und daß auch mit einer intensiven Nutzung dieser Wasserstraße gerechnet wird. Implizite wird mit den Befürchtungen über das Vordringen der östlichen Schiffahrt auch von Gegnern des Europakanals anerkannt, daß diese Wasserstraße zu einem bedeutenden europäischen Handelsweg mit ihren Vorteilen eines steigenden Güterausstausches werden wird. Das ist in der Tat unser Ziel, und deshalb wollen wir die Vollendung dieses Kanals in vernünftiger Frist verwirklichen.

# Zukunftschancen und Zukunftsprobleme für den Verkehr zwischen Nordsee und Schwarzem Meer

Von Minister a. D. Dr. Vinzenz Kotzina,  
Präsident des Österreichischen Kanal- und Schifffahrtsvereins, Wien

Der Europakanal Rhein-Main-Donau bringt für das europäische Verkehrs- und Handelsgeschehen große Zukunftsmöglichkeiten, die sich besonders auf die europäische Mitte auswirken werden. Die Ausgangsbasis für die Entwicklung des Europaverkehrs ist heute wesentlich besser als nach dem Kriege, als man begann, die Bauarbeiten wieder aufzunehmen. Es besteht daher keinerlei Anlaß, kurz vor der Realisierung dieser Verbindung kleinmütig zu werden und nur die Probleme zu sehen, die noch bewältigt werden müssen.

Wohl muß man sich mit jenen Fragen auseinandersetzen, die für den Rhein-Main-Donau-Verkehr noch zu klären sind. Der Deutsche Kanal- und Schifffahrtsverein entfaltet in dieser Hinsicht eine wegführende Aktivität. Mit großem Interesse wurde das von ihm initiierte völkerrechtliche Gutachten von Professor Jaenicke zur Kenntnis genommen. Es sei daran erinnert, daß sich auch der Österreichische Kanal- und Schifffahrtsverein bereits mit diesen Fragen auseinandersetzte und von Professor Hahn im Jahre 1971 eine Expertise ausarbeiten ließ, die die Rechtsfragen des Europaverkehrs zum Gegenstand hatte. Professor Hahn war damals Ordinarius für Völkerrecht an der Linzer Hochschule und ist derzeit an der Universität Würzburg tätig.

Wenn auch Klarheit über die völkerrechtliche Situation besteht, so sind die Probleme auf dem Gebiete der Transport- und Handelspolitik nicht zu übersehen. Sie sollen auch keineswegs bagatellisiert werden. Der Österreichische Kanal- und Schifffahrtsverein ist bemüht, daran mitzuwirken, daß auf der Donau die Voraussetzungen für einen guten Start des Europaverkehrs geschaffen werden.

Die Probleme auf der Donau bestehen vor allem in der Tarifrage und in dem Umstand, daß sich die östlichen Wirtschaftspartner, soweit sie dem COMECON angehören, die Transportvergabe prinzipiell vorbehalten. Die Sorge der Rhein-Schifffahrt, nach der Realisierung der Rhein-Main-Donau-Verbindung eine Dumping-Konkurrenz zu erhalten, ist verständlich, aber die Verhandlungsposition für den Westen und insbesondere für die Bundesrepublik Deutschland ist wesentlich günstiger als vor zwei Jahrzehnten. Klarheit wird darüber bestehen müssen, daß es nicht möglich sein wird, die Tarifprobleme auf der Ebene der Reedereien bzw. im Rahmen des Bratislavaer Abkommens bewältigen zu können. Es bedarf hierzu unbedingt auch der Mitwirkung und des Einsatzes der Regierungen.

Die Tarifprobleme auf der Donau sind nicht isoliert zu beurteilen, sondern müssen im Rahmen der Tarifpolitik im COMECON bzw. der Handels- und Transportpolitik des kommunistischen Osteuropas an sich gesehen werden. Das, was man im jugoslawischen Wirtschaftssystem sich bereits zu eigen gemacht hat, wird man auch im COMECON mit der Zeit erkennen müssen, nämlich, daß es sich auch eine kollektivistische Volkswirtschaft im eigenen Interesse zum Prinzip machen muß, im Verkehrsgeschehen echte bzw. wirtschaftlich kalkulierte Tarife anzuwenden. Der Weg, die östlichen Partner von der Richtigkeit dieses Grundsatzes zu überzeugen, ist zweifelsohne mühselig und langwierig, aber er muß gegangen werden. Und jenen Geschlossenheit, die den östlichen Verhandlungspartnern wegen der durch den Staat und die Vorrangstellung ihrer Großmacht erzwungenen Disziplin zu

eigen ist, muß der Westen eine freiwillige Solidarität und Einmütigkeit gegenüber stellen. Diese Solidarität wird sowohl in den Schifffahrtsverträgen zur Wirksamkeit kommen müssen wie auch in der Praxis der Verladerschaft.

Die Zusammenarbeit im Rahmen des Bratislavaer Abkommens hat ebenso wie in der Donaukommission in vielen Bereichen auch wertvolle Ergebnisse gezeigt. Offenbar besteht auch zwischen den Reedereien auf der Donau hierdurch ein engerer Kontakt als es etwa vom Rhein zu vernehmen ist. Man wird daher überlegen müssen, ob nicht manche Regelungen des Bratislavaer Abkommens, dem ja auch die Österreichische und die Deutsche Schifffahrt in modifizierter Form angehören, eventuell auch für den Rhein-Main-Donau-Verkehr praktikabel sind. Als unvoreingenommener Beobachter hat man auch gelegentlich den Eindruck, als ob die Donaukommission, welche die rechtlichen und technisch-navigatorischen Angelegenheiten zu regeln hat, hinsichtlich der Vorarbeiten für den Rhein-Main-Donau-Verkehr

mehr Kontaktfreudigkeit entfaltet als es bisher seitens der Rheinzentralkommission festgestellt werden konnte.

Den freien Vereinigungen, wie dem Deutschen Kanal- und Schifffahrtsverein und der österreichischen Schwestervereinigung, kommt mit dem Blick auf alle diese Zukunftsfragen sehr große Bedeutung zu. Gerade auf Grund der Schwierigkeiten und Differenziertheit der Probleme ist es oft von großem Wert, daß immer wieder Körperschaften wirksam sind, die neue Initiativen anregen und als Mahner für eine rasche Realisierung der europäischen Transversale tätig sind; sie geben zugleich auch für die Exponenten aller beteiligten Länder und Wirtschaftsbereiche ein Forum ab, sich zunächst inoffiziell zu einem gemeinsamen Gedankenaustausch zu treffen. In diesem Sinne verspricht auch die heutige Veranstaltung eine bedeutsame Station auf dem Wege zum Europaverkehr Rhein-Main-Donau zu sein, von der weitere Impulse für die Bewältigung der noch bevorstehenden Aufgaben und Probleme ausgehen mögen.