MITTEILUNGSBLÄTTER

Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V. Nürnberg
Geschäftsstelle: 85 Nürnberg, Marienplatz 4, Telefon: 20 44 41, Telex: 06 22 275

Dezember 1968 Nr. 2

Der Europakanal als Wirtschaftsfaktor

Vortrag vor dem Export-Club Nürnberg
am 8. Januar 1968

Von Staatsminister Dr. Otto Schedl, München

Mit den Bemühungen der Bundesregierung, in der deutschen Verkehrspolitik neue Akzente zu setzen, sind Aufgabe und Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger wieder in den Vordergrund der Diskussion gerückt. Eine besondere Rolle spielen dabei die Binnenwasserstraßen, über deren Existenzberechtigung im Zusammenhang mit dem technischen Fortschritt und über deren Einordnung in die gesamte Verkehrswirtschaft der Gegenwart nach wie vor die Meinungen auseinandergehen. Versucht man indessen, die objektiven Tatbestände zu erkennen und subjektive Wünsche und Ansichten in der Urteilsbildung auszuschalten, dann stellt sich erneut heraus, was zahlreiche Untersuchungen über Jahrzehnte ergeben haben: Die Binnenwasserstraßen sind auch heute unentbehrlich. Sie haben nicht nur ihre frühere Bedeutung bewahrt; mit zunehmendem Wachstum der Wirtschaftstätigkeit, mit der laufend stärker werdenden internationalen Verflechtung und mit den ständig steigenden Lebensansprüchen einer konstant wachsenden Bevölkerungszahl werden die großen Adern für den Massengüterverkehr sogar wichtiger. An diesem fundamentalen Grundsatz jeder Verkehrspolitik muß sich die jeweilige konkrete Stellungnahme orientieren, die freilich von verschiedenen Ursachen abhängig ist.

DIE GESAMTKONZEPTION DES KANALGEDANKENS

1. Die Beurteilung des Ausbaues und der Errichtung von Binnenwasserstraßen in anderen Ländern

Naturgemäß werden Aufgaben und Bedeutung von Binnenwasserstraßen ebenso wie Bau und Erweiterung nicht in allen Ländern einheitlich beurteilt. Das ergibt sich ganz automatisch aus der jeweiligen geographischen Situation. In Ländern wie z. B. Italien oder England können die spezifischen Leistungen der Binnenschiffahrt als billigem Massentransportmittel von einer intensiven Küstenschiffahrt weitgehend übernommen werden. Völlig anders ist hingegen die Lage für Länder, die weite küstenferne Räume aufweisen. Diesen geographischen Gegebenheiten sieht sich etwa in besonders ausgeprägtem Maße Rußland gegenüber, das folgerichtig seine Binnenwasserstraßen zügig ausbaut; aber auch Frankreich und Deutschland weisen großflächige Gebiete tief im Landesinnern auf.

Gerade Frankreich, dessen ausgedehntes Kanalsystem allerdings in beachtlichen Teilen veraltet ist, hat seit dem 3. Entwicklungsplan der Verbesserung seines Binnenwasserstraßensystems laufend wachsende Beachtung geschenkt, die praktisch zu einer Verdoppelung der Aufwendungen in den jeweils folgenden Plänen geführt hat. Waren im 3. Entwicklungsplan für den Ausbau der Binnenwasserstraßen 504 Millionen fFrs vorgesehen, die jedoch nur zu 70 % ausgegeben werden konnten, so war im 4. Plan bereits 897 Millionen fFrs eingesetzt, die vollständig verbraucht wurden. Der 5. Entwicklungsplan, der für die Zeit von 1966 bis 1970 gilt, räumt dem Ausbau der Binnenwasserstraßen nunmehr eine sehr starke Stellung ein und sieht dafür Ausgaben in Höhe von 1 850 Millionen fFrs vor.

2. Die Beurteilung des Europakanals durch verschiedene europäische Organisationen

Eine ähnlich positive Einstellung zu Wasserstraßenprojekten, wie ich sie für unser Nachbarland Frankreich aufzeigen konnte, läßt sich bei verschiedenen europäischen Organisationen finden, die leistungsfähigen Kanälen einen bedeutenden Platz im Rahmen der erforderlichen Verkehrsinfrastrukturinvestitionen einräumen, und deren Auffassung auch durch die Erfahrungen mit den bayerischen Wasserstraßen, wie noch zu zeigen sein wird, voll bestätigt wird.

Aus der Sicht internationaler und supranationaler Gemeinschaften muß es besonders bedauerlich erscheinen, daß die Binnenschiffahrt, die zu einem erheblichen Teil grenzüberschreitende Verkehrsleistungen erbringt und in noch sehr viel stärkerem Maße dem internationalen Handel dienen könnte als dies gegenwärtig der Fall ist, auf Wasserstraßennetze angewiesen ist, die sich nach nationalen wirtschaftlichen Gesichtspunkten entwickelt haben und die sowohl in sich als auch im Vergleich der Wasserstraßen der verschiedenen Länder zueinander einen

sehr unterschiedlichen technischen Ausbauzustand aufweisen. Der Mangel leistungsfähiger Wasserstraßenverbindungen zwischen den einzelnen Kanalsystemen muß unter diesen Umständen als besonders nachteilig empfunden werden.

So nimmt es nicht wunder, daß die Europäische Verkehrsministerkonferenz bereits 1963 zwölf Wasserstraßenprojekte in einer Liste zusammengestellt hat, deren Durchführung von europäischem Interesse ist. Darunter befindet sich die Rhein-Main-Donau-Verbindung ebenso wie der Oder-Donau-Kanal.

Die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft hat ebenfalls einen Gesamtplan zum Ausbau der Binnenwasserstraßen entwickelt. Dabei soll für das östliche Gebiet der Gemeinschaft dem Ausbau der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße zum Zwecke einer wirtschaftlichen Verklammerung der Zentralräume der Gemeinschaft mit dem Donauraum besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Schließlich hat im Jahre 1960 die Wirtschaftskommission für Europa (ECE) in Genf, in der mit den westeuropäischen Staaten die mitteleuropäischen Staatshandelsländer vertreten sind, gerade auch die Rhein- Main-Donau-Verbindung in ihr Programm mit aufgenommen.

Bei der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße handelt es sich um das einzige Projekt, das von allen drei genannten internationalen Institutionen, die sich gegenwärtig mit europäischen Verkehrsfragen befassen, als ein Vorhaben von vorrangigem internationalen Interesse bezeichnet wird. Darüber hinaus begegnet die Verbindung der Stromsysteme von Rhein und Donau in Westeuropa ebenso wie in Südosteuropa größtem Interesse.

Gerade in einem Europa, das sich trotz aller Schwierigkeiten wirtschaftlich immer enger zusammenschließt und das dem Prinzip der Arbeitsteilung übernational Geltung verschafft, ist die Überwindung der ersten Stufe der Zusammenfassung, nämlich der sog. Blockbildung, und einer wirtschaftlichen Spaltung durch die Verringerung der Zahl der handlungsfähigen und entscheidungsbefugten Partner besonders notwendig, um nicht in die alten Fehler national ausgerichteter Wirtschaftspolitik auf breiterer Ebene zu verfallen. Dies gilt hinsichtlich der Erweiterung der EWG durch Aufnahme und Assoziierung weiterer europäischer Länder in gleicher Weise wie für die Einstellung des Gemeinsamen Marktes zum Handel mit Südosteuropa. Besonders für diesen Handel wird der Rhein-Main-Donau-Kanal ein wichtiges Mittel sein, um die bereits vorhandenen und sich hoffentlich zügig erweiternden Handelsströme aufzunehmen.

3. Beurteilung der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße durch Bayern und durch den Bund

Es ist nun keineswegs so, daß etwa nur vom Ausland der Europakanal gefordert wird. Auch innerhalb Deutschlands wurde sein Bau trotz aller Kritik von Skeptikern, die mit Interessenten oft identisch sind, immer wieder von staatlicher Seite unterstützt und seit 1921 das gewaltige Werk langsam aber stetig voran-

gebracht. Nach jahrelangen und sehr harten Auseinandersetzungen kann ich heute mit Genugtuung auf das Jahr 1966 zurückblicken, in dem es gelungen ist, die Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße vertraglich zu sichern. Nachdem sich der Haushaltausschuß des Deutschen Bundestages am 22. 4. 1966 grundsätzlich bereiterklärt hatte, den Weiterbau dieser Binnenwasserstraße bis nach Regensburg zu fördern, ist am 16. 9. 1966 zwischen Bund und Bayern ein Vertrag abgeschlossen worden, der den Bau des Europakanals zwischen Nürnberg und Regensburg und den vollen Ausbau der Donau von Regensburg bis Vilshofen sicherstellt. Danach wird mit dem Bau der Großschiffahrtsstraße von Nürnberg bis Vilshofen noch vor Erreichung Nürnbergs im Jahre 1969 begonnen werden. Dieser Vertrag ist eine unwiderrufliche Entscheidung für den Europakanal.

Die positive Einstellung der Bundesregierung zum Europakanal ergibt sich neuerdings aus ihrer Zustimmung zur Aufnahme von Mitteln der Europäischen Investitionsbank für den Weiterbau der Kanalstrecke. Bundesfinanzminister Franz Josef Strauß hat bei dieser Zustimmung im übrigen ausdrücklich auf den verkehrswirtschaftlichen Nutzen, der besonders nach Erreichung von Nürnberg zu erwarten ist, hingewiesen.

4. Wirtschaftliche Argumente für die Großschiffahrtsstraße

Die Bayerische Staatsregierung hat stets mit großem Nachdruck den Bau des Kanals gefordert. Der Freistaat Bayern hat demgemäß den Fortschritt dieses Vorhabens durch bedeutende finanzielle Vorleistungen seit Jahrzehnten kräftig unterstützt. Das ändert nichts an der Tatsache, daß die Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft das Schwergewicht der Aufwendungen bis zu 70% selbst getragen hat und lediglich der Rest in Form von Darlehen von Bund und Land zu finanzieren war.

Die von der Bayerischen Staatsregierung vertretene Auffassung, sich am Bau des Europakanals soweit als möglich zu beteiligen, gründet sich insbesondere auf die Überzeugung, daß einer leistungsfähigen Wasserstraße angesichts der Eigenart der Fracht- und Verkehrssituation Bayerns, der Notwendigkeit einer weiteren Erschließung der Produktionskräfte des Landes, der Erfordernisse der Wasserwirtschaft und der Möglichkeiten einer Steigerung des Gütertransportes besondere Bedeutung zukommt.

a) Osthandel

Einen wichtigen Aspekt für die Beurteilung des Europakanals geben nicht nur die Wirtschaftsbeziehungen zu Westeuropa, sondern vor allem der Handel mit den südosteuropäischen Donauländern und die in diesem Gebiet liegenden beachtlichen Entwicklungsmöglichkeiten. Ist der sogenannte Osthandel für unser Nachbarland Österreich anerkanntermaßen bereits seit langem lebensnotwendig, so

gewinnt er auch für Deutschland, insbesondere aber für das in dieser Beziehung günstig gelegene Bayern, immer mehr an Bedeutung. Darauf habe ich oft und nachdrücklich — und zwar schon zu einer Zeit als es noch lange nicht Mode war — hingewiesen.

Bayern, das mit knapp 800 km Grenze zum Osten schon innerhalb der Bundesrepublik zu einem erheblichen Teil als peripheres Gebiet erscheinen muß, ist mit der Schaffung der EWG trotz Anerkennung all der aus der Integration erwachsenden wirtschaftlichen Impulse und Vorteile in eine verstärkte und für seine weitere Entwicklung gefährliche Randlage gedrängt. Die Nachteile der großen Entfernungen zu den Produktions- und Absatzzentren in der Bundesrepublik und auch im größeren Europäischen Markt werden sich so lange immer wieder in außerordentlich hohen und nur teilweise saisonal bedingten Arbeitslosenzahlen im Winter in den bayerischen Landkreisen an der Grenze zur Tschechoslowakei zeigen, als das Land nicht über eine durchgehende Wasserstraße mit den wirtschaftlichen Kerngebieten verbunden ist und aus einer solchen Leben oder neue Kraft zieht.

Um diese Randlage zu überwinden, liegt ferner eine stärkere Berücksichtigung der geographisch günstigen, weil nahegelegenen Märkte im Südosten Europas auf der Hand. Dem Europakanal kommt in diesem Zusammenhang eine besondere Funktion für die bayerische Wirtschaft zu.

Daß sich seine Bedeutung nicht auf Bayern beschränkt, zeigt sich bereits an den Stellungnahmen europäischer Gremien ebenso wie an dem Interesse der Niederlande, aber auch — um nur ein weiteres Beispiel anzuführen — an der Anteilnahme eines so rasch expandierenden Wirtschaftsraumes wie des Rhein-Main-Gebietes.

Um die Aussichten einer Verstärkung des Handels mit den mittel- und südosteuropäischen Staaten zu präzisieren, möchte ich noch einige Anmerkungen machen. Ich glaube, gerade die jetzt allenthalben in Mitteleuropa einsetzenden Reformen, verbunden mit der Einführung eines neuen ökonomischen Planungssystems, müssen zwangsläufig unsere Aufmerksamkeit mehr auf diese Märkte richten. Eine in den Staatshandelsländern gegenwärtig zu beobachtende gewisse Verselbständigung der Betriebe wird sich nicht zuletzt im Außenhandel sehr bald und hoffentlich sehr nachhaltig bemerkbar machen. Der größere Einfluß der Produktions- und Handelsbetriebe auf die wirtschaftliche Entwicklung in den Staatshandelsländern ist bei den monopolisierten Außenhandelsunternehmen deutlich spürbar. Eine liberalere Außenhandelspraxis zeichnet sich ab. Hinzu kommt, daß mit steigendem Lebensstandard in diesen Ländern auch für Konsumgüter bessere Export- und Absatzchancen entstanden sind.

Hand in Hand damit sind die Initiativen westlicher Industrieländer zu sehen, die einen auffallenden Wandel in der Einstellung der westlichen Welt zum sogenannten Osthandel erkennen lassen. Ich möchte in diesem Zusammenhang z. B. an die französische Liberalisierungsinitiative zu Anfang des Jahres 1966 und an die ein Jahr später erfolgte weitere Öffnung der französischen Märkte für Pro-

dukte aus den sogenannten Staatshandelsländern sowie an die kräftige Einfuhrliberalisierung in Deutschland erinnern.
Vieles um nicht zu sagen alles deutet also darauf hin, daß sich der Konkurrenzkampf auf den Ostmärkten verschärfen wird, daß aber auch das Handelsvolumen in Zukunft eine erhebliche Erweiterung erfahren kann und wird. Um diesem Handel die notwendigen Handelswege eröffnen zu können, muß für eine Verbesserung der bestehenden Verkehrswege im Rahmen des Möglichen Sorge getragen werden. Gerade der Europakanal scheint mir geeignet, einen nicht unwesentlichen Teil dieses Handels zu bewältigen. Es sei daran erinnert, daß eine Studiengruppe der ECE — also einer internationalen, von Landes- oder anderen Sonderinteressen völlig unabhängige Institution — das auf der Verbindung zwischen Rhein und Donau liegende Verkehrsaufkommen nach einer gewissen Anlaufzeit mit 16 Mio Tonnen jährlich veranschlagt hat!
Gestatten Sie mir, meine Damen und Herren, daß ich einige Zahlen anführe, welche die Bedeutung des sogenannten Osthandels unterstreichen sollen. Allein die bayerische Ausfuhr in die Staatshandelsländer stieg von etwa 249,5 Mio DM im Jahre 1965 auf 327,2 Mio DM im Jahre 1966. Das entspricht einer weit überdurchschnittlichen Zuwachsrate von 31,1%, die besonders auf vermehrte Lieferungen nach Bulgarien, Rumänien und in die Tschechoslowakei zurückgeht. Obwohl im Jahre 1966 nur 3,5% des deutschen Außenhandels mit den COMECON-Ländern abgewickelt wurden — in Bayern lag der Anteil etwas höher —, kommt diesem Warenaustausch für die beteiligten Partnerländer doch eine sehr viel größere Bedeutung zu, da das Außenhandelsvolumen dieser Länder sowohl insgesamt als auch im Verkehr mit den Ländern des Rhein-Main-Donau-Raumes noch einen vergleichsweise geringen Umfang hat.
Von den Exporten Ungarns in den Rhein-Main-Donau-Raum z. B. gehen fast die Hälfte in die Bundesrepublik Deutschland und die Beneluxstaaten; für Jugoslawien sind es drei Fünftel und für Rumänien knapp die Hälfte. Was die Importe der genannten Länder aus dem Rhein-Main-Donau-Raum betrifft, so bezieht Ungarn mehr als die Hälfte, Jugoslawien fast zwei Drittel und Rumänien knapp drei Fünftel von den Beneluxstaaten und der Bundesrepublik Deutschland.

b) **Der Handel mit Österreich**

Eine überragende Stellung nimmt infolge der geographischen Lage für Österreich der Handel mit dem Wirtschaftsband Rhein-Main-Donau ein. Daraus erklärt sich zu einem erheblichen Teil das besondere Interesse Österreichs am Europakanal. Von den Exporten Österreichs in den Rhein-Main-Donau-Raum gehen mehr als vier Fünftel in die Bundesrepublik Deutschland und in die Beneluxstaaten. Vom gesamten österreichischen Außenhandelsvolumen fielen im Jahre 1966 35,8% auf die Bundesrepublik.
Eine engere, vertraglich gesicherte Zusammenarbeit Österreichs mit der EWG etwa durch eine Art der Assoziierung wird diese Handelsströme noch fühlbar verstärken, während sie gegenwärtig durch die als Spaltung wirkende Zusammen-

fassung Westeuropas in die Wirtschaftsblöcke EWG und EFTA gehemmt werden. Vor allem der an der Donau gelegene wichtigste österreichische Industrieschwerpunkt Linz ist eine der entscheidenden Voraussetzungen dafür, daß ein nicht unerheblicher Teil des Güteraustausches auf dem Wasserweg erfolgen wird. Die Prognose der ECE-Studienkreise von 4 Mio t jährlichem Verkehrsaufkommen auf der deutschen Kanalstrecke im Österreichverkehr erscheint unter Berücksichtigung einer gewissen Anlaufzeit keineswegs utopisch.
Wie stark Österreich in seinem Außenhandel über Seehäfen sich nach Norden orientiert hat, mag daraus zu ersehen sein, daß sich von 1955 bis 1965 die über Hamburg laufenden Exporte verdreifacht haben, während gleichzeitig der Export über die Adriahäfen Triest, Venedig, Rijeka nur noch knapp die Hälfte ausmachte. Man kann davon ausgehen, daß sich diese Entwicklung in der Folgezeit fortsetzen wird.

c) Die standortbildende Kraft der Wasserstraße

Die Standortbedingungen an Wasserstraßen sind verkehrswirtschaftlich besonders günstig. Darüber hinaus wirkt die bandartige Verteilung der Industrie längs der Wasserstraße einer soziologisch und wirtschaftlich unerwünschten allzu großen Ballung entgegen. Es ist ebenso überraschend wie bedauerlich, daß gerade diese hervorragende raumordnende Kraft einer Binnenwasserstraße in unserer so raumordnungsbeflissenen Zeit zumindest in der öffentlichen Diskussion, aber auch in den Kritiken an dem Projekt des Europakanals wenn überhaupt dann nur unzureichend beachtet und zur Geltung gebracht wird.
Schon vor einigen Jahren haben Untersuchungen des Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung ergeben, daß in der Bundesrepublik Deutschland in den sogenannten nassen Kreisen pro Quadratkilometer in der Industrie fast dreimal so viel Personen beschäftigt und die Industrieumsätze fast viermal so hoch waren als in den sogenannten trockenen Kreisen.
In der Studie wurde außerdem ermittelt, daß sich die wirtschaftliche Belebung entlang der Kanäle und der kanalisierten Flüsse in nahezu gleicher Stärke bemerkbar macht wie bei der Gesamtheit aller Schiffahrtsstraßen, also bei Einbeziehung von Rhein, Weser und Elbe.
Diese stärkere industrielle Wachstumskraft an Binnenwasserstraßen wird durch eine kürzlich durchgeführte Untersuchung des Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung gerade für die Entwicklung am Main bestätigt, einem Gebiet also, das jedenfalls auf der bayerischen Strecke bisher keineswegs als industrieller Schwerpunkt bezeichnet werden konnte. Dem Ifo-Institut zufolge war der Umfang der Betriebserweiterungen und die Zahl der Neugründungen von Betrieben im zusammenhang mit der Kanalisierung am Main noch bedeutender als am Neckar. Allein am bayerischen Main hat die durch den Wasserstraßenbau verursachte Standortverbesserung seit 1950 zur Ansiedlung von 36 größeren Betrieben geführt, darunter zahlreichen Sand-, Kies- und Kunststeinwerken, einem Gipsaufschluß im Hinterland, zwei Zuckerfabriken, einer Dosenmilchfabrik usw. 1965

waren auf der gesamten Mainstrecke weitere 36 Industrieplanungen in Vorbereitung, wovon wiederum ein erheblicher Teil, u. a. eine Kühlanlagenfabrik sowie ein weiteres Kraftfuttermittelwerk, auf die bayerische Mainstrecke entfällt.

Für viele dieser Werke stellen eine erst durch die Kanalisierung allen Anforderungen gewachsene Wasserdarbietung und die billige Transportmöglichkeit auf dem Wasserweg maßgebende Standortfaktoren dar, die den Ausschlag für die Errichtung der Niederlassung gegeben haben. Daß daneben auch andere Gesichtspunkte bei der Standortwahl eine Rolle spielen, ist selbstverständlich und wird von niemandem bestritten werden. Die am Main gegebenen Erfolge sind sehr ermutigend, insbesondere wenn man bedenkt, daß diese Wirkung vom Europakanal in einer Zeit ausgeht, in der das Projekt noch ein Torso ist.

5. Erwartetes Verkehrsaufkommen auf dem fertiggestellten Europakanal

Wie bereits erwähnt, hat eine Berichtergruppe der ECE als vorläufiges Ergebnis ihrer Studien das Verkehrsaufkommen auf der Kanalstrecke Nürnberg-Regensburg nach einer gewissen Anlaufzeit auf ca. 16 Mio t geschätzt. Daß auf längere Sicht im Zuge der allgemeinen Verkehrssteigerung, die in einer Verkehrsprojektion des Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung berechnet wurde, ein Verkehrsvolumen von 20 bis 25 Mio t jährlich auf dem Europakanal aufkommen könnte, liegt durchaus im Bereich des Möglichen. Eine Befragung der Industrie- und Handelskammer Nürnberg bei der ansässigen Industrie hat ergeben, daß allein der Hafen Nürnberg einen jährlichen Güterumschlag von mehreren Millionen Tonnen erwarten kann. Dies wäre selbst dann noch außerordentlich viel, wenn die verlautbarte Zahl von jährlich 7,1 Mio t zu hoch gegriffen sein sollte, was jedoch gar nicht anzunehmen ist, denn sie ist mit der erforderlichen Sachlichkeit und Nüchternheit erarbeitet.

Diese für manche Beobachter sicherlich sehr optimistisch anmutende Prognose findet ihre Bestätigung sowohl in der Entwicklung des Güterumschlags auf der fertig gestellten Mainstrecke als auch durch das Güteraufkommen am Neckar, ferner durch die alle Erwartungen übertreffende Entwicklung der Binnenschifffahrt auf der Mosel. Ebenso hat das von einzelnen Industriefirmen vorausgeschätzte Gütervolumen, das aus ihrer Produktion über das Binnenschiff verfrachtet werden kann, die Prognosen vielfach übertroffen. Nur ein Beispiel: Die Caltex-Raffinerie bei Frankfurt beabsichtigte ursprünglich jährlich lediglich 0,5 Mio t der von ihr hergestellten Produkte auf dem Main zu verschiffen. Inzwischen erfolgt bei diesem einen Werk ein jährlicher Umschlag von 1,5 Mio t durch Binnenschiffe!

Sehr ermutigend sind auch die Zuwachsraten auf dem Main. Der insgesamt 1966 auf dieser Strecke erzielten Verkehrszunahme von 8% stehen noch weit darüber hinaus gehende Steigerungsraten des Verkehrsaufkommens in einzelnen Häfen, etwa Schweinfurt und Bamberg, gegenüber. Allein im Hafen Bamberg ist die

Umschlagsmenge von 751 000 t im Jahre 1963 auf 1,316 Mio t im Jahre 1966 angestiegen.
Insgesamt hat die Binnenschiffahrt in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1966 bei einem Gesamtverkehrszuwachs aller Verkehrsträger von knapp 1% mit einer Zuwachsrate von ca. 5% unter den Verkehrsträgern mit Abstand am besten abgeschnitten; und das, nachdem bereits 1965 aufgrund der sehr günstigen Wasserstände eine erhebliche Verkehrszunahme zu verzeichnen gewesen war. Selbst wenn die Binnenschiffahrt auf die Dauer gesehen von den Auswirkungen gewisser Strukturveränderungen, etwa im Bereich der Energiewirtschaft, nicht verschont bleiben wird, so wird doch die Zunahme des Verkehrsaufkommens insgesamt sicherstellen, daß eine absolute Zunahme auch beim Binnenschiffsverkehr stattfinden wird.
Dafür wird neben der mit einer Bevölkerungszunahme höher werdende absolute Verbrauch vor allem der im Zuge der ständigen Verbesserung des Lebensstandards wachsende pro Kopf-Verbrauch an Wirtschaftsgütern sorgen. Die wirtschaftliche Gesamtentwicklung erfordert laufend zunehmende, gegenüber früher weit höhere Beförderungsgesamtleistungen. Damit aber ist die Notwendigkeit der entsprechend vermehrten Bereitstellung von Transportmöglichkeiten aller Art gegeben. Dies wird in weiteren dreißig Jahren nicht viel anders sein, selbst wenn man mit einem ständigen realen Wachstum des Sozialprodukts von nur etwa 3% jährlich rechnet, was international durchaus üblich ist. Die daraus resultierenden gesteigerten Transportleistungen werden die kommende Generation vor außerordentliche Aufgaben stellen.
Die Entwicklung des Massengüteraufkommens, das bekanntlich 90% der von den Binnenschiffen beförderten Güter umfaßt, weist in die gleiche Richtung. Während zum Beispiel 1955 rund 112 Mio t Massengüter auf deutschen Binnenwasserstraßen befördert wurden, waren es 1966 rund 185 Mio t; das ist eine Zunahme von 73 Mio t oder 65%. Der Kohlenverkehr ist zwar zurückgegangen. Dafür sind aber die Transporte von Baustoffen und Mineralölen mehr gestiegen, als es zum Ausgleich der rückläufigen Kohlentransporte notwendig gewesen wäre. Die Mineralöltransporte stehen heute, was vielfach unbekannt ist, mengenmäßig trotz Rohrleitungen an zweiter Stelle hinter den Baustoffen.

6. Einzelprobleme am Europakanal

a) Technische Fragen

Obgleich der Europakanal den Bedingungen der Wasserstraßen Klasse IV im Sinne des von der Europäischen Verkehrsministerkonferenz aufgestellten Eignungssystems entspricht und damit für die Befahrung mit dem sogenannten Europakahn mit 1350 t Ladekapazität zugelassen ist, sieht sich diese Wasserstraße wie im übrigen auch viele andere einer Reihe von technischen Problemen gegenüber.

Einmal erfordert die zunehmende Bedeutung der Schubschiffahrt eine ständige Anpassung des kanalisierten Mains an die Verkehrsbedürfnisse. Zum anderen wird es unumgänglich sein, daß sich auch die Binnenschiffahrt mit dem Containerverkehr beschäftigt. Das wird um so klarer, wenn man in Betracht zieht, daß für 1980 kürzlich von sachverständiger Seite mit einem Anteil des Containerverkehrs am Seeverkehr in Höhe von 75% gerechnet wurde.

Bei der durch die Bundesregierung angestrebten verstärkten Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrsträger kommt dem Containerverkehr zukünftig eine wichtige Rolle zu.

Vor allen Dingen soll mit Hilfe des Containers das organische Zusammenwirken zwischen Schiene und Straße auf eine neue und bessere Grundlage gestellt werden, um eine optimale Tarifgestaltung und Verkehrsbedienung zu erreichen. Wir wären gut beraten, wenn wir in diese Betrachtung die Binnenschiffahrt ebenfalls einbeziehen würden. Entsprechende Empfehlungen gibt der jüngst erschienene Bericht einer Studiengruppe.

Ferner harrt das Problem der Kühlschiffahrt auf Binnenwasserstraßen noch einer Lösung. Gerade der Transport von Agrarprodukten aus den südosteuropäischen Ländern auf der Wasserstraße würde durch eine Bewältigung der in dieser Beziehung unverändert bestehenden Probleme eine deutliche Belebung erfahren können. Nicht zuletzt deshalb freue ich mich, daß meine wiederholte Anregung, ein erstes Kühlschiff für die Donau zu bauen und damit die Möglichkeiten eines Kühlschiffsverkehrs auf der Donau zu testen, seine Chancen und Probleme praktisch zu prüfen, nach jahrelangem Zögern nunmehr offenbar ernsthaft studiert wird.

Ich bin bereit, bei der Verwirklichung dieses Zieles tatkräftig zu helfen. Wenn sich ein erstes Kühlschiff im Prinzip bewährt — Kinderkrankheiten sind wohl auch in diesem Fall nicht zu vermeiden —, wird der Aufbau einer zwar kleinen, aber für den Handel zwischen der Bundesrepublik im allgemeinen und Bayern im besonderen auf der einen Seite und den Ländern im Donauraum andererseits sehr nützlichen Kühlschifflotte auf der Donau nicht mehr allzulange auf sich warten lassen.

b) **Umwandlung von Endhäfen zu Industriehäfen**

Ein weiteres Problem, das sich bei der Bewältigung neuer Streckenabschnitte des Europakanals immer wieder stellt, ist die Umwandlung der Endhäfen zu Industriehäfen, um die Auslastung der Hafenanlagen auch nach Weiterführung des Schiffahrtsweges zu gewährleisten. Im Bereich des Europakanals ergibt sich das Problem zur Zeit vor allem für Bamberg und Regensburg. Für den Hafen Würzburg ist die Umwandlung vom Umschlagshafen zum Industriehafen weitgehend gelungen. Auch in Regensburg sind die Vorbereitungen dafür in erheblichem Maße getroffen.

7. Die natürlichen Vorteile der Schiffahrt

Die ständig steigenden großen Leistungen der Binnenschiffahrt beruhen auf ihren natürlichen Kostenvorteilen. Das sind hauptsächlich die niedrigen Traktionskosten, die Großräumigkeit und damit das günstige Verhältnis von Nutzlast und Eigengewicht der Fahrzeuge, der geringe Personalaufwand, die Langlebigkeit der Investitionen und die bei vielen Gütern vorliegenden einfacheren Manipulationsmöglichkeiten. Diese Vorteile überwiegen ganz erheblich den an sich sehr beachtlichen Nachteil der längeren Transportdauer und die damit naturnotwendig verbundenen Zeitverluste. Deshalb ist es nicht vorstellbar, daß die Wirtschaft in der Zukunft auch nur für kurze Zeit auf die günstigen Beförderungsleistungen der Binnenschiffahrt verzichten könnte.

8. Der Oder-Donau-Kanal

Lassen Sie mich, meine Damen und Herren, ehe ich zum Schluß komme, noch ein Projekt erwähnen, das in einem gewissen Zusammenhang mit unserer Großschiffahrtsstraße steht und das die Bayerische Staatsregierung bei ihren Planungen und Verhandlungen nie aus dem Auge ließ. Es ist der beabsichtigte Bau des Oder-Donau-Kanals.

Bereits 1958 fanden in Berlin und Warschau Konferenzen mit Vertretern der CSR, Polens und der SBZ statt, in denen eine sogenannte Generalstudie über die Oder-Donau-Verbindung und ihre Durchführung die Arbeitsgrundlage bildete. Der Kanal soll oberhalb Preßburg in die Donau münden und für Schiffe bis zu 1000 t Nutzlast befahrbar sein. Außerdem wird die Einführung des Oder-Donau-Kanals aus der Marsch in die Donau bereits seit einigen Jahren gemeinsam von der CSR und Österreich studiert. Auch auf österreichischer Seite rechnet man damit, daß mit dem Bau des Oder-Donau-Kanals alsbald begonnen wird. 1978 soll das Projekt betriebsfertig sein.

Es liegt auf der Hand, daß eine Oder-Donau-Wasserstraße nicht nur die wirtschaftliche Verknüpfung innerhalb der COMECON-Staaten erheblich stärken wird. Wenn eine durchgehende Rhein-Main-Donau-Verbindung fehlt, werden Verkehrsabwanderungen großen Ausmaßes die Folge sein. Dann könnte die Donau oberhalb Preßburg sogar zur Funktion eines Stichkanals von mehr oder minder lokaler Bedeutung herabsinken. Es ist daher auch unter diesen Aspekten das Gebot der Stunde, daß die durchgehende Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße alsbald Wirklichkeit wird.

Die Fertigstellung der kontinentalen Verbindung Rhein-Main-Donau ist eine wahrhaft europäische Aufgabe. Ich will damit nochmals sagen, daß die Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße ihre volle Bedeutung erst dann gewinnen wird, wenn durch den Kanal zwischen Nürnberg und der Donau das westeuro-

päische Wasserstraßensystem um den Rhein mit der Donau zu einem europäischen Wasserstraßennetz verbunden sein wird.

Bisher hat sich die Gegenläufigkeit von Rhein und Donau als eine spaltende Kraft von großer geschichtlicher Auswirkung erwiesen. Deutschland orientierte sich wirtschaftlich gesehen mehr nach dem Westen, während die Donaumonarchie sich mehr nach dem Südosten ausrichtete. Die Verbindung von Rhein und Donau zu einem einheitlichen System wird diese spaltende Kraft überwinden und in ihr Gegenteil verwandeln. Hierin liegt die große europäische Aufgabe der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße. Eine ähnlich günstige Möglichkeit, zwei wichtige Stromgebiete transkontinentalen Ausmaßes durch einen verhältnismäßig kurzen Kanal miteinander zu verbinden, dürfte mindestens in Europa, vielleicht sogar auf der ganzen Welt kaum zu finden sein.

Der Verkehr auf der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße wird in der näheren Zukunft vielleicht nicht so umfangreich sein wie auf dem Rhein, aber mindestens ebenso vielgestaltig. Insbesondere im Raume Nürnberg-Regensburg werden die Flaggen der westlichen und der östlichen Welt zusammentreffen, es sei denn — was wir alle nicht nur hoffen, sondern sehnlichst wünschen —, daß dieses bunte Flaggenbild einst durch die Europaflagge abgelöst sein wird. Der frachtliche Wettbewerb zwischen den Vertretern der freien und der staatlich gelenkten Schiffahrt wird an Härte nichts zu wünschen übrig lassen und letzten Endes der verladenden Wirtschafts zugute kommen.

Die Wirtschaft von West- und Mitteleuropa aber wird diese Verkehrsader zu nutzen wissen als standortbildende Kraft und als Wegbereiterin eines vermehrten Güteraustausches zum Wohle aller Völker, die an dieser länderverbindenden Wasserstraße liegen.

Der Bau des Europakanals ist wie kein anderes Vorhaben der Gegenwart dazu angetan, über die wirtschaftliche Sphäre hinaus ein gesamteuropäisches Bewußtsein in allen Teilen Europas zu stärken, insbesondere in jenen Ländern, in denen es erst in den letzten Jahren wieder erwacht ist. Damit trägt die Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau dazu bei, Europa einen wachsenden Wohlstand und eine friedliche Zukunft zu sichern.

Der Neubau der Staustufe Klein-Ostheim am Main

Von Dipl.-Ing. Emil Renner

Präsident der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Würzburg

Im Zuge des weiteren Ausbaus des Mains in Richtung Aschaffenburg durch das Land Bayern wurden in den Jahren 1913/20 die 3 Staustufen Großwelzheim, Kleinostheim und Stockstadt erstellt. Von diesen 3 Stufen erhielt lediglich die Stufe Stockheim ein Kraftwerk und demzufolge auch eine Wehranlage mit elektrisch angetriebenen Wehrwalzen. Die beiden anderen Staustufen dagegen wurden aus Gründen der Kostenersparnis mit Nadelwehren ausgestattet, die bis zum heutigen Tage in Betrieb sind. Diese Wehre sind jedoch den heutigen Anforderungen an eine moderne Wasserstraße in keiner Weise gewachsen. Hinzu kommt, daß das Bedienungspersonal für das Ziehen der Nadeln nicht mehr vorhanden ist, weil die erfahrenen Leute von Jahr zu Jahr aus Altersgründen ausscheiden und junge Leute nicht mehr zu erhalten sind. Es ist deshalb in den letzten beiden Jahren mehrfach vorgekommen, daß bei höheren Wasserführungen diese Wehre nicht mehr rechtzeitig gelegt werden konnten, somit im Fluß verblieben und wie eine Staumauer wirkten. Die einzige an diesen Wehren vorhandene Regulierungswalze reichte dann nicht aus, um die ankommende Wassermenge abzuführen. Zudem bewirkte der große Wasserspiegelunterschied zwischen dem stetig ansteigenden Oberwasser und dem unterhalb des Wehres niedrigeren Unterwasser, daß durch die einzige voll wirksame Wehröffnung ein schießender Strahl entstand, der den Trenndamm zwischen Schleuse und Fluß stark gefährdete. Diese Gefährdung ist auch heute noch gegeben und bedarf einer laufenden sorgfältigen Beobachtung durch das zuständige Wasser- und Schiffahrtsamt Aschaffenburg. Besondere Gefahr besteht dabei, wenn die Hochwasserwelle in der Nacht anläuft und eine laufende Beobachtung der Auskolkungen entlang des Schleusentrenndammes dann nicht möglich ist.

Die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Würzburg bemühte sich aus diesen Gründen schon sehr lange darum, die erforderlichen Mittel für eine Beseitigung dieses Engpasses innerhalb der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau zu erhalten. Diese Forderung drängte um so mehr, als seit Anschluß der Häfen Schweinfurt und Bamberg der Umschlag der bayerischen Mainstrecke auf über 12 Mio. t/Jahr angestiegen ist. Ein Ausfall der Wasserstraße durch eine der alten Staustufen unterhalb von Aschaffenburg würde deshalb die gesamte bayerische Mainschifffahrt womöglich auf Wochen und Monate hinaus lahmlegen.

Vom Standpunkt eines zügigen Schiffahrtsbetriebes und im Hinblick auf die Entwicklung des weiteren Ausbaus der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße stellte die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung ein Projekt auf, das allen künftigen Anforderungen sowohl des Verkehrs als auch der Vorflut gerecht werden wird.

Sie faßt die 3 alten Staustufen von etwa je 2,30 m Fallhöhe zusammen und wird an ihre Stelle eine Staustufe mit einer Fallhöhe von 6,85 m errichten. Das Ober-

wasser der künftigen Staustufe entspricht dem bisherigen Oberwasser der Staustufe Stockstadt und damit der Haltung des Hafens Aschaffenburg, während das Unterwasser gleich dem Oberwasser der Staustufe Großkrotzenburg bis zum Standort der neuen Staustufe Kleinostheim verlängert wird. Die Folge dieser Zusammenlegung ist einerseits eine Vertiefung der jetzigen Haltung Groß-Welzheim und andererseits die Erhöhung der jetzigen Haltung Kleinostheim bis zum Anschluß an die oben erwähnte alte Stauhöhe im Oberwasser der Stufe Stockstadt. Für die Schiffahrt bedeutet dies eine erhebliche Verbesserung, weil künftig nur noch eine Schleuse gegenüber früher 3 Schleusen durchfahren werden muß. Die Staustufe selbst erhält 2 Schleusen mit je 300 m Länge und 12 m Breite. Die beiden Schleusen, die künftig am linken Mainufer liegen, werden zur Vermeidung von Querströmungen voneinander unabhängig durch die Einlaufbauwerke vom freien Fluß gefüllt, die die Füllwassermenge in Längskanäle der Schleuse zuführen. Auch die Entleerung der Schleusen wird nicht mehr die Vorhäfen belasten, sondern durch umfangreiche Umlaufkanäle unter der Bootsschleuse hindurch ins Unterwasser des Wehres führen. Die Vorhäfen erhalten senkrechte Spundwände und ausreichende Schiffsliegeplätze, die auch künftigen Schubverbänden eine gute Einfahrt in die einzelnen Schleusenkammern gestatten. Die enorme Zunahme des Verkehrs seit Eröffnung der letzten Mainstrecke (12 Mio t Umschlag 1965 in der bayerischen Mainstrecke) und die zu erwartende Verkehrsentwicklung nach Anschluß des neuen Hafens Nürnberg zwingt die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung, die Wasserstraße zwischen Frankfurt und Aschaffenburg auf eine Breite von 50 m statt 36 m zu erweitern und die Fahrwassertiefe auf 3 m für eine Abladetiefe von 2,50 m festzulegen. Die Drempel der Schleusen erhalten demgemäß eine Mindesttiefe von 3,50 m.

Die neue Wehranlage wird einige hundert Meter unterhalb des alten Nadelwehres Kleinostheim entstehen. (Bild). Sie erhält 5 Wehröffnungen, die in der Lage sind, das höchste Hochwasser gefahrlos und ohne Aufstau abzuführen. Im Gegensatz zu den bisherigen Wehren mit 3 Öffnungen mußten 5 Öffnungen einerseits wegen der Abflußverhältnisse während der Bauzeit, andererseits wegen der ungünstigen Baugrundverhältnisse gewählt werden. Zur Regelung der Wasserführung erhalten die einzelnen Wehröffnungen Segmentverschlüsse, die sich an der Donau bereits bestens bewährt haben und die auch hinsichtlich der Kosten am preisgünstigsten waren. Die in den Pfeilern liegenden Drehlager sind vom Windwerkshaus durch Steigleitern und Gänge erreichbar. Zur Abführung von Eis und Treibzeug erhält der Verschluß eine Fischbauchklappe, die auch bei niedrigen Wasserführungen die Feinregelung übernehmen kann. Das Abführvermögen des Wehres ist so dimensioniert, daß auch bei Ausfall einer Wehröffnung die höchste Hochwassermenge ohne nennenswerten Aufstau abgeführt werden kann.

Neben dem Wehr soll auf dem rechten Ufer ein Kraftwerk entstehen, dessen Konzession die Rhein-Main-Donau AG München in einem eigenen Vertrag übertragen erhielt. Es soll im Anschluß an den Wehrbau erstellt werden.

Eröffnungsansprache des Präsidenten des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau

Oberbürgermeister Dr. Urschlechter,

in der Mitgliederversammlung vom 7. Oktober 1968 in Bamberg

Meine Damen und Herren!

Ich will meine Eröffnungsrede zur diesjährigen Mitgliederversammlung nicht zu weit ausdehnen, aber im Hinblick auf die Zielsetzung unserer Organisation bitte ich, mir zu gestatten, auf ein jüngst erfolgtes Ereignis kurz eingehen zu dürfen, das unseren Bestrebungen entspricht und daher von uns begrüßt und in das rechte Licht gerückt werden sollte.

Seit Jahren weisen Präsidium und Vorstand des Vereins darauf hin — auch in unseren Mitgliederversammlungen ist das Thema mehrfach angeklungen —, daß zur Mitfinanzierung des Europakanals auch der internationale Kapitalmarkt in Anspruch genommen werden sollte, was nach Maßgabe der für den Bau und seine Finanzierung verbindlichen Staatsverträge von 1921 und 1948 möglich sei. Wir haben zusammen mit den zuständigen Herren der Ministerien und nament-

lich der Bauträgergesellschaft, der Rhein-Main-Donau AG, dieses Thema besprochen und begrüßen es, daß die Rhein-Main-Donau AG sich seit geraumer Zeit bemüht, diese Absicht zu verwirklichen. Wir können jetzt feststellen, daß diese Bemühungen von Erfolg waren.

In der Gesellschaftsversammlung der Rhein-Main-Donau AG vom 28. 8. 1968 in München konnte Herr Ministerpräsident Dr. Goppel in seiner Eigenschaft als Aufsichtsratsvorsitzender dieser Gesellschaft mitteilen, daß die Europäische Investitionsbank in Brüssel der Aktiengesellschaft zum Bau des Europakanals ein Darlehen im Gesamtwert von 96 Millionen DM gewährt, das eine Laufzeit von 12 Jahren haben soll und unter der Voraussetzung von Bürgschaften der Bundesrepublik Deutschland und des Freistaates Bayern eingeräumt wird. Die letztere Voraussetzung soll in der Zwischenzeit erfüllt sein, so daß dem Darlehensvertragsabschluß nichts mehr im Wege steht (siehe Anmerkung der Redaktion). Das Darlehen wird beim Bau der Teilstrecke Forchheim—Nürnberg eingesetzt werden, da es innerhalb der nächsten drei Jahre zur Auszahlung kommen soll. Ich meine, meine Damen und Herren, gerade aus der Sicht der Arbeit unseres Vereins haben wir guten Grund, in aller Öffentlichkeit darauf hinzuweisen, daß es sich bei diesem Darlehen nicht um eines der üblichen Bankgeschäfte handelt, die die AG im Rahmen ihres Gründungsauftrages und -vertrages abschließt.

Die Europäische Investitionsbank ist zwar — ich zitiere nach dem Kommentar zum EWG-Vertrag von Groeben/Boeckh — als „rechtlich selbständiges Unternehmen gegründet", das „sich ausschließlich unter normalen bankmäßigen Bedingungen betätigt, aber keine Gewinne erzielen" soll. „Die Bank wird von der Garantie der Mitgliedsstaaten", der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft getragen. Ihr sind drei Finanzierungsaufgaben gestellt, außerhalb deren sie keine Bankgeschäfte tätigt:

„a) die wirtschaftliche Förderung von weniger entwickelten Gebieten im Rahmen einer europäischen Strukturplanung,

b) die finanzielle Förderung von Vorhaben zur Umstellung und Modernisierung von Unternehmen und zur Schaffung neuer Arbeitsmöglichkeiten, deren Notwendigkeit durch die Bildung des Gemeinsamen Marktes verursacht ist,

c) die Verwirklichung größerer Gemeinschaftsvorhaben von europäischem Interesse."

Die vorstehende Reihenfolge bedeutet keine Rangordnung: die einzelnen Finanzierungsaufgaben stehen gleichberechtigt nebeneinander. Allen Vorhaben gemeinsam ist das Erfordernis, daß sie nicht nur von lokalem Interesse, sondern für die europäische Gemeinschaft im ganzen, insbesondere für die ausgewogene und reibungslose Entwicklung des Gemeinsamen Marktes von Bedeutung sein müssen. Um dies sicherzustellen, ist der Europäischen Kommission ein maßgeblicher Einfluß auf die kreditwirtschaftlichen Einzelmaßnahmen der Bank eingeräumt wor-

Anmerkung der Redaktion: Der Darlehensvertrag wurde am 8. Oktober 1968 in Luxemburg unterzeichnet.

den. „Gegenstand der Finanzierung sind nur solche Vorhaben, die mit Sicherheit volkswirtschaftliche Produktivität und möglichst auch privatwirtschaftliche Rentabilität erwarten lassen und durch die Garantie des zuständigen Mitgliedstaates oder andere gleichwertige Sicherheiten volle Gewähr für die vertragsmäßige Leistung des Zinsen- und Tilgungsdienstes bieten."

Es hat also nach diesen Geschäftsgrundsätzen der Investitionsbank noch vor der Zusage der Gewährung des Darlehens seitens der Darlehensgeberin eine Begutachtung des Europakanalprojektes durch die Europäische Kommission, wie eine Prüfung der Staatsverträge von 1921 und 1948 auf ihre wirtschaftliche Durchführbarkeit und eine eingehende gründliche betriebswirtschaftliche Prüfung des finanziellen Fundaments der AG und ihrer Bilanzabschlüsse ebenso stattgefunden, wie auch die Investitionsbank ein Gutachten eines wissenschaftlichen Instituts über die volkswirtschaftliche Produktivität des Europakanals vom Main bis zur Donau angefordert und ihrer Entscheidung zugrundegelegt hat.

Meine Damen und Herren! Wir vom Kanalverein sollten Wert darauf legen, daß das Instrumentarium dieser umfassenden Prüfung nachdrücklich in das Bewußtsein der deutschen Öffentlichkeit gerückt wird. Seit Jahren hören wir kritische Äußerungen von der Bundesbahn, von Rechnungshöfen und anderen Stellen, denen der Europakanal im Wettbewerb unerwünscht ist oder die gerne von den Verpflichtungen der Staatsverträge von 1921 und 1948 loskommen wollten, den Ruf nach einer unabhängigen und unparteiischen, jedoch im Bewußtsein der Verantwortung gegenüber der wirtschaftlichen Zukunft unseres Kontinents bewußten Prüfung der Notwendigkeit, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit der Verbindung von Rhein und Donau durch den Ausbau einer Großschiffahrtsstraße. Hier, meine Damen und Herren, ist sie, diese unabhängige und neutrale Prüfung, abgegeben für die ganze, zur Diskussion stehende Baustrecke vom Main bis zur Donau, durchgeführt in europäischer Sicht, und, wie die Entscheidung der Investitionsbank zeigt, in ihrem Ergebnis positiv. Trotzdem gibt es noch Stimmen, die diese vernunftnotwendige Folgerung glauben nicht vollziehen zu brauchen. Ausgerechnet der Bund der bayerischen Steuerzahler glaubt auch jetzt noch — nach seiner jüngsten Verlautbarung — dagegen opponieren zu müssen. Es wäre nicht notwendig, in unserem Zusammenhang auf diese Stimme einzugehen, wenn nicht die Stellungnahmen des Steuerzahlerbundes die von ihm geführten Kontroverse in einem so merkwürdigen Lichte erscheinen ließ. Ausgelöst wurde sie mit der vom Steuerzahlerbund für den 18. 3. 1968 nach München einberufenen Pressekonferenz, in der wegen der behaupteten, in die Milliarden gehenden Fehlinvestition des Baues des Europakanals zu Lasten der Gelder der Steuerzahler protestiert wurde und ein — in Anführungszeichen gesetzt — „Gutachten" über die Unzweckmäßigkeit des Europakanals, das angeblich dem Bayerischen Obersten Rechnungshof vorliegen solle, unterbreitet wurde.

Es ist nicht meine Aufgabe, zu diesem als Gutachten propagierten Schriftstück Stellung zu nehmen, zumal das unanfechtbare neutrale Urteil, das in der Ent-

scheidung der Europäischen Investitionsbank indirekt liegt, die echte wirtschaftliche Bedeutung des Europakanals bestätigt. Analysen zur Wirtschaftlichkeit kann man in unserer modernen Zeit nicht mehr von km-Pfahl zu km-Pfahl aufstellen, vielmehr muß man sowohl den Gesamtnutzen nicht nur für die nationale Wirtschaft eines Volkes, sondern auch für die internationale Wirtschaft der befreundeten Völker sowie aller Handelspartner erkennen und berücksichtigen.

Es ist daher selbstverständlich, daß an dem Europakanal zügig weitergebaut wird. So erwarten wir, daß spätestens 1972 der bereits im Bau befindliche Staatshafen Nürnberg vom Europakanal erreicht wird, wenn es 1971 bereits möglich sein sollte, um so besser.

Wir vom Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau sind stolz darauf, an dieser Aufgabe mitarbeiten zu können und werden nach wie vor alle Kräfte dafür einsetzen, das Ziel, nämlich die Wasserstraßen-Verbindung von Rhein, Main und Donau, zu erreichen.

Ich darf diese Zielsetzung besonders deshalb auch hervorheben, da vor kurzem in befreundeten Bereichen des Auslandes Befürchtungen aufgetreten sind, daß durch Verlegung der Geschäftsstelle des Vereins nach Nürnberg der Gedanke, den Europakanal über Nürnberg hinaus nach Regensburg weiterzubauen, aufgegeben worden sei. Derartige Mutmaßungen sind unberechtigt. Die durch den Verein beschlossene Verlegung der Geschäftsstelle von Regensburg nach Nürnberg war eine Zweckmäßigkeitsmaßnahme, zu der noch dazu kam, daß nunmehr der im Vereinsregister eingetragene Sitz des Vereins, nämlich Nürnberg, auch Sitz der Geschäftsstelle ist, was nur organisch ist. Nürnberg liegt andererseits im Schnittpunkt der Verkehrs- und Handelslinien Europas und im Schnittpunkt einer erstklassigen — man kann dies ohne Überheblichkeit sagen — der größten Verkehrsdrehscheibe Europas. Daß Nürnberg an dieser Schnittpunktlage immer die Verbindung zur Donau anstreben wird, ist eine Selbstverständlichkeit.

In diesem Sinne darf ich die Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau hiermit eröffnen.

Verantwortlich für den Inhalt sind, soweit genannt, die Verfasser; für den übrigen Inhalt:
Prof. Dr. Geer, 85 Nürnberg, Marienplatz 4/II.
Gesamtherstellung: Verlagsdruckerei Ph. C. W. Schmidt, Neustadt/Aisch.