MITTEILUNGSBLÄTTER

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

Juni 1970 Nr. 5

Aus der Eröffnungsansprache des 1. Vorsitzenden des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau

auf der Mitgliederversammlung in Regensburg am 6. 4. 1970

Von Dr. Andreas Urschlechter

Meine Damen und Herren!
Ich habe zwar nicht die Absicht, als Erstredner dieser Versammlung mit einer programmatischen Rede vor Sie hinzutreten, halte es aber für richtig, auf einige, seit unserem letzten Zusammensein in Bamberg eingetretene Fakten mit ein paar Worten einzugehen.

Stellungnahme zur Wegekostenstudie

Seit in der Bundesrepublik Österreich eine Studie über das Problem der Wegekostenberechnung und ihre praktische Verwendbarkeit bei verkehrspolitischen Zielsetzungen erschienen ist, wird, soweit ich zu sehen vermag, wenigstens in der deutschsprachigen Öffentlichkeit das Wegekostenproblem lebhaft diskutiert. Ausgelöst wurde diese Diskussion von dem Bericht einer unabhängigen Sachverständigengruppe im Bonner Bundesverkehrsministerium, die in diesem Bericht „die Wegekosten der binnenländischen Verkehrswege nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen quantifiziert, den Einnahmen aus Tarifen, Steuern und Angaben gegenüber gestellt" hat.

Der Bericht kommt zu zwei Schlußfolgerungen:

1. daß es möglich ist, die betriebswirtschaftlich relevanten Wegekosten zu berechnen;
2. daß diese Kosten, stellt man ihnen die entsprechenden Einnahmen gegenüber, von keinem der untersuchten Verkehrswege gedeckt werden.

Nun, meine Damen und Herren, um das Letztere festzustellen, hätte es des Berichtes nicht bedurft. Es ist in unserem Bereiche allgemein bekannt, daß die Schiffahrtsabgaben auf den Wasserstraßen, soweit sie abgabepflichtig sind, nicht die Kosten aller Wasserstraßen decken und daß dies bei den Wasserstraßen zu einem größeren Gesamtdefizit führt, als bei anderen Verkehrswegen. Das liegt aber nicht in der Natur der Wasserstraßen — z. B. an technisch bedingten, vergleichsweise etwa besonders hohen Investitionen oder an vergleichsweise gerin-

gerer Höhe der Schiffahrtsabgaben —, sondern an den seit über 100 Jahren praktizierten internationalen Verträgen, die den Rhein, die Donau und die Elbe abgabefrei stellen. Sie können einseitig nicht geändert werden — und ob ihre Abänderung unsererseits begehrt werden sollte, ist eine nicht leicht zu beantwortende Frage, die neben der Diskussion des Wegekostenproblems auftaucht — aber ihre Folgen hinsichtlich der Deckungsmöglichkeit der Wegekosten im gesamten Wasserstraßensystem der Bundesrepublik, die sich hieraus ergeben, müssen von den Uferstaaten und mithin auch der Bundesrepublik gelöst werden und nicht von den Benutzern der Wasserstraßen, von diesen Staaten mindestens respektiert und hingenommen werden, und ich meine daher auch, bei einem binnenländischen Vergleich der Wegekostendeckung in Rechnung gestellt werden. Daher scheint mir ein entscheidendes Kriterium der Deckungsfähigkeit des Abgabensatzes der in der Bundesrepublik überhaupt erhobenen Schiffahrtsabgaben darin zu bestehen, daß sie die laufenden Kosten für den Betrieb, die Verwaltung und den Unterhalt für das gesamte Wasserstraßennetz voll decken könnten, wenn es möglich wäre, genauso wie es im deutschen Schienennetz und Straßennetz geschehen kann, auf allen deutschen Wasserstraßen einheitliche und gleich hohe Wegeabgaben zu erheben. Diese würden die Gesamtkosten des Wasserstraßennetzes auch dann noch decken, wenn man die gegenwärtige auf den abgabepflichtigen Wasserstraßen erhobenen Abgabensätze um etwa 40 % senken würde. Es ist daher überhaupt keine Frage, daß diese heute erhobenen Abgabesätze auch die dem Verkehr anlastbaren Abschreibungen decken würden. Diese Tatsachen, die allerdings der Wegekostenbericht nicht erwähnt, die sich aber aus der Rechnungslegung des Bundes unschwer entnehmen lassen, daß die anlastbaren Wegekosten durch die Schiffahrtsabgaben gedeckt werden, wenn in einem solchen Betriebsvergleich zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern — und ein Betriebsvergleich ist der Wegekostenvergleich — beim Wasserstraßennetz die politischen Sachzwänge in Rechnung gestellt werden. Daß diese Sachzwänge quantitativ zu berücksichtigen sind, sollte von den Vertretern der Wasserstraßen gar nicht gefordert werden müssen, die Notwendigkeit dies zu tun, ergibt sich allein schon aus der ordnungsgemäßen Anwendung der Methoden statistischer Vergleiche. Daß diese Methoden nicht angewendet wurden, macht das Ergebnis der Wegekostenstudie sehr fragwürdig, und wenn man sich in der literarisch abgehandelten Diskussion umsieht, so sind ähnliche methodenkritische Einwände so häufig, daß man fürchten muß, der ganze Wegekostenbericht ist trotz an ihn verwandter Mühe für praktische Schlußfolgerungen kaum verwendbar.

Für die Verkehrswirtschaft im ganzen schädlich und eine weitschauende und verantwortungsbewußte Verkehrspolitik gefährdend würde ich es aber halten, wenn etwa daran gedacht würde, den Ausbau von Verkehrswegen von den Ergebnissen dieses Berichtes abhängig zu machen. Für solche Entscheidungen ist die betriebswirtschaftliche Aufwands- und Ertragsrechnung im fiskalischen Sinne, wie sie der Wegekostenbericht zu liefern versuchte, unzulänglich und unbrauchbar. Gestatten sie mir hier eine Einwendung als Kommunalpolitiker: Wir kom-

men jetzt in den Kommunalverwaltungen endgültig davon ab, rein fiskalische Ertragsrechnungen aufzumachen und stellen uns auf Wirtschaftlichkeitsrechnungen um, um den Nutzen einer Einrichtung für die gesamte Stadt, für das gesamte Gemeinwesen zu berücksichtigen, weil nur dadurch dem Bürger gedient werden kann, und hier in der Wegekostenrechnung ist genau der alte unzulängliche Weg von einst beschritten worden. Man könnte fast meinen, der Sachverständigengruppe wäre ihre Aufgabe nicht vom Verkehrsministerium, sondern vom Finanzministerium gestellt worden.

Die Auffassung unseres Vereins zum Problem der Wegekosten deckt sich vollkommen mit der des wohl bekanntesten Verkehrswissenschaftlers in Deutschland, Prof. Dr. Seidenfuß in Münster. Seine Ausführungen hierzu sind eine geradezu klassische Formulierung des Problems, weshalb ich sie aus seinem Aufsatz in der Zeitschrift „Internationales Verkehrswesen" wörtlich zitieren möchte:

„Die Auffassung, daß eine Investition nur dann als „eigenwirtschaftlich" angesehen wird, wenn dem Staate alle damit verbundenen Ausgaben als Einnahmen wieder zufließen, ist ökonomisch unhaltbar. In einer um Wohlfahrtssteigerung bemühten Gesellschaft ist der spezifische Einnahmerückfluß an den Staat völlig uninteressant. Entscheidend im Hinblick auf eine bestimmte öffentliche Aktivität ist allein das Verhältnis zwischen gesamtwirtschaftlichem Nutzen und staatlichen Ausgaben. Übersteigt dieser Nutzen die Ausgaben, so ist die Re- oder Neuinvestition vollkommen gerechtfertigt. Es ist dabei völlig gleichgültig, wem dieser Nutzen zufließt. Würde man nur dann öffentliche Investitionen vornehmen, wenn man diesem privatwirtschaftlich interpretierten Eigenwirtschaftsprinzip folgte, so wäre es um das Wirtschafts- und Wohlfahrtswachstum schlecht bestellt."

Die Verkehrsschätzungen für den Europakanal

Bei keinem anderen Verkehrszweig ist das volkswirtschaftliche Kosten/Nutzenverhältnis der Wegekosten und das damit verbundene Zuteilungsproblem der Nutzenfaktoren so durchdacht, beleuchtet und begrifflich geklärt worden, wie im Bereich der Wasserstraßen. Es wäre sehr erwünscht, wenn diese objektive Klärung der Problematik der Verkehrswege und ihrer volkswirtschaftlichen Rentabilität auch von anderen Verkehrszweigen in der gleichen Art gesucht und in der gleichen Tiefe herbeigeführt würde. Vielleicht könnte man dann auf einer gemeinsamen Diskussionsform zusammenfinden. Solange man aber in Deutschland nur bei Wasserstraßeninvestitionen den Nachweis einer Rendite auf Heller und Pfennig verlangt und nicht auch bei anderen Verkehrsbauten, dürfte das Gezänk um die Investitionsanteile an den öffentlichen Haushalten nicht verstummen. Mir ist jedenfalls, seit ich die Ehre habe, diesen Verein als Vorsitzender zu leiten — das sind 12 Jahre — keine Untersuchung, keine Studie aus dem Bereich der Bundesbahninvestitionen oder Straßenbauvorhaben bekannt, in der in ähnlicher Weise, wie es die vor einigen Wochen in deutscher Kurzfassung veröffentlichte Studie einer ECE-Arbeitsgruppe über „Die wirtschaftliche Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Verbindung" tut, auch nur der Versuch unternommen wird, volkswirtschaftlichen Aufwand und Ertrag einer Verkehrsstrecke so gewissenhaft wie

möglich zu quantifizieren und einander gegenüberzustellen, um einer objektiven und sachgerechten Entscheidung die Wege zu ebnen. Wer diese Studie unvoreingenommen liest, muß beeindruckt sein davon, mit welchen vorsichtigen Ansätzen die Berichtergruppe an ihre Aufgabe herangeht. Da werden einerseits die Nutzenfaktoren, soweit für sie konkrete Angaben fehlen, in der Regel nach dem geschätzten Minimum eingesetzt und in den Kostenfaktoren noch die Folgen auch nur zeitweiliger Verkehrsumlagerungen berücksichtigt.

Trotzdem errechnet dieser Kosten/Nutzenvergleich für die Strecke Nürnberg-Regensburg eine volkswirtschaftliche Rendite von 6,3 %, wenn man die Frachtersparnis aller Anlieger in den Rhein-Donaubecken berücksichtigt; von 4 %, wenn man nur die Frachtersparnis in der BRD erfaßt.

Zur ECE-Studie ist nunmehr auch eine weitere Untersuchung getreten, deren Ergebnisse im Auszug kürzlich die Pressestelle des Bayerischen Wirtschaftsministeriums bekannt gemacht hat. Es handelt sich um eine Untersuchung des durch seine Verkehrsanalysen bekannt gewordenen Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung über „Die internationale Bedeutung der fertiggestellten Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße", die hoffentlich in nicht allzulanger Zeit der Öffentlichkeit im Druck zugänglich sein wird. Kern dieser Untersuchung ist eine Schätzung des Verkehrsaufkommens in der Strecke Bamberg-Regensburg etwa 5 Jahre nach dem Durchstich des Kanals zur Donau bei Kelheim. Das Institut schätzt das Aufkommen auf jährlich 20 Mill to Güterumschlag. Auch der ECE-Bericht geht bei seinem Kosten/Nutzenvergleich von der Schätzung des Verkehrsaufkommens auf der Strecke Nürnberg-Regensburg aus. Als Basisjahr wählt er das Jahr 1989 und bemißt das Aufkommen im Minimum auf 12 Mill to, im Maximum auf 16 Mill to, der Mittelwert liegt bei 14 Mill to.

Diese beiden Schätzungen gleichen sich einander an, wenn man den Streckenunterschied beseitigt. Dann muß man von der Schätzung des Ifo-Instituts den Umschlag des Kanalabschnittes Bamberg-Nürnberg abziehen, insoweit, als diese Transporte die Wasserstraße südlich Nürnberg nicht berühren. Dieses Umschlagsvolumen kann man auf 5—6 Mill to veranschlagen.

Die Verkehrskapazität des fertiggestellten Europakanals läßt sich auf etwa 40—45 Mill to beziffern, eine theoretisch errechnete Summe, die naturgemäß sich in der Wirklichkeit nicht erreichen läßt. Sieht man davon einmal ab und stellt dieser Rechnung das geschätzte Verkehrsaufkommen der Gesamtstrecke gegenüber, dann würde ein solcher Vergleich auf eine Ausnutzungsquote der fertiggestellten Schiffahrtsanlagen schließen lassen, die auch bei anderen Verkehrsträgern und anderen Verkehrsstrecken nicht oft beobachtet werden kann. Ich bin daher der Meinung, daß wir auch wegen der „Eigenwirtschaftlichkeit" des Europakanals nicht besorgt zu sein brauchen.

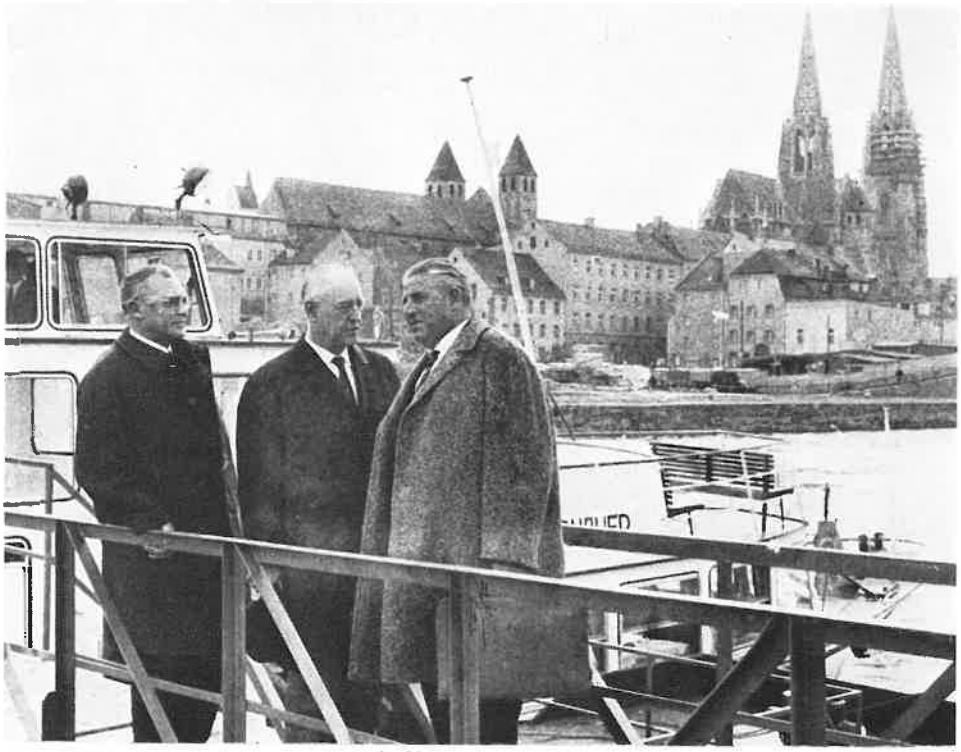
Das ist auch einleuchtend, denn der Europakanal wird seine volle transkontinentale Verkehrskraft erst dann entwickeln können, wenn er über Nürnberg hinaus die Donau erreicht hat. Ich sage dies auch ganz bewußt als Nürnberger. Meine Stadt wollte nie Endhafen sein, sie strebt den Weg zur Donau über den Europa-

kanal an und ich möchte meinen, wir sollten uns durch gelegentliche Störversuche nicht von diesem Ziel abbringen lassen. Zunächst wurden wir aus Bundesbahnkreisen ganz offiziell angegriffen, jetzt, nachdem der Nutzen des Europakanals durch wissenschaftliche Untersuchungen bewiesen, nicht mehr in Abrede gestellt werden kann, wird der Angriff von der Arbeitnehmerseite aus unternommen. So hat man erst vor ein paar Tagen in einer Versammlung der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands in Stuttgart die Meinung geäußert, die Strecke Nürnberg—Regensburg sei „ökonomisch uninteressant und für sie ein wirtschaftliches Bedürfnis nicht feststellbar". Gerade zu dem Zeitpunkt, an dem man in Stuttgart diese Meinung äußerte, wurde auf einer Kundgebung der gleichen Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands in Bayreuth davor gewarnt, die Verkehrsleistung der Bahn 1970 in gleichem Maße zu steigern wie 1969, weil „ein gleichhoher Verkehrszuwachs weder vom Material her, noch vom Personal her" verantwortet werden könnte. Ich meine, in Bayreuth mußten sie die Verhältnisse im Verkehrsbereich des Europakanals besser kennen als in Stuttgart. Aber hier, so will es scheinen, kommt der Ansatz der Gleichung nicht mehr mit ihrem Ergebnis zur Deckung und solange die Kritiker der Kanalbauten sich so schön und noch so gleichzeitig widersprechen, sollte man ihre Aussagen nicht zu Kontroversen aufwerten.

Vollendung des Europakanals spätestens 1981

Mehr als ein solches offenbar nicht vermeidbares Geplänkel uns beunruhigen können sollte, darf die Mitglieder unseres Vereins die Tatsache befriedigen, daß in den letzten Jahren der Ausbau des Europakanals, bzw. seiner ersten Etappe Bamberg-Nürnberg zügig fortschreitet. Wir rechnen mit Bestimmtheit damit, daß der Staatshafen Nürnberg 1972 in Betrieb genommen wird und daß noch vorher, sichtbar im Jahre 1971 südlich von Nürnberg und bei Regensburg, von beiden Städten aus in Richtung Kelheim an der zweiten und letzten Etappe, der Strecke Nürnberg-Regensburg, weitergebaut wird. Nach dem Duisburger Vertrag von 1966 haben Bund und Land, die beiden Haupteigentümer der Bauträgergesellschaft, der Rhein-Main-Donau AG, vorgesehen, den Donaudurchstich bei Kelheim bis zum Jahre 1981 zu vollenden. Technisch, meine ich, meine Damen und Herren, läßt sich dieses Ziel — nachdem der schwierigste Planungsbereich: das Erreichen der Scheitelhaltung durch die Projektausschreibung der AG als technisch günstige und finanziell günstigste Lösung den Bau von Schleusentreppen ergeben hat — noch vor dem Jahre 1981 erreichen. Lassen Sie es mich daher ganz offen sagen: Die Zielvorstellung unseres Vereins geht davon aus, daß Kelheim nicht *erst* 1981, sondern *spätestens* 1981 erreicht wird. Ich weiß, daß ein solcher Aufruf an den Hauptfinanzier des Vorhabens, die AG, Anforderungen besonderer Art und vermehrter Anstrengung stellt. Die AG — auch das muß hier einmal gesagt sein — hat diese Aufgabe der Finanzierung mit überlegtem und vorsichtigem Kalkül in hervorragender Weise bewerkstelligt, und auch wir, die Mitglieder des Vereins, erkennen dies ebenso dankbar an, wie Bund und Land bei nüchterner Erwägung dem Finanzierungsinstrument, das durch den Staatsvertrag von 1921 geschaffen wurde, gerade im Hinblick auf die Erfahrungen der letzten Bauab-

schnitte sicher vertrauen können. Mein Appell geht daher auch an Bund und Land und alle Geldgeber der AG zur Förderung der Bauvollendung eher über die vertraglich vereinbarten Quoten hinauszugehen als hier einzusparen.
Vergessen wir alle nicht, daß dieser letzte Bauabschnitt die Krönung unserer jetzt fast fünfzigjährigen Arbeit bringen wird, dem wirtschaftlich schwächsten Teil nicht nur Bayerns, sondern auch der BRD und der EWG, dem ostbayerischen Wald- und Agrargebiet, die dringend nötige wirtschaftliche Entwicklungschance zu eröffnen. Wir kümmern uns um alle möglichen Entwicklungsgebiete, hier liegt eines unmittelbar vor unseren Toren. Wenn einmal die in den vorhin berichteten Studien erwartete Gütermenge durch dieses Gebiet transportiert werden wird, und damit diesem Gebiet arbeitsfreudiger Menschen der Zugang zu diesen Gütern möglich ist, sollte man meinen, daß dieses Zusammenführen von Rohprodukt und Arbeit auch die Unternehmer findet, die sie wirtschaftend verwerten. Und wenn wir diesen Effekt um einige Jahre früher herbeiführen können als geplant, scheint mir dies die Anstrengung von uns allen wert zu sein.



Das MS „Agnes Bernauer" anläßlich der Hafenrundfahrt bei der Mitgliederversammlung am 6. 4. 1970 vor dem Regensburger Dom
von r. nach l.: Der Vorsitzende des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins, Dr. A. *Urschlechter*, Ministerialdirektor *Kuchtner* vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, der Regensburger Hafendirektor Dipl.-Ing. *Adler*.

Die Donaukommission als ein Instrument der Zusammenarbeit im Donauraum

Vortrag gehalten in der Mitgliederversammlung am 6. 4. 1970 in Regensburg

Von Legationsrat Dr. Heinrich Pfustenschmid-Hardtenstein,
Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten, Wien

In dieser schönen Stadt wird man mit Nachdruck daran erinnert, daß sich unser Leben nicht in einem abstrakten Raum vollzieht, sondern in einer Umgebung, die von bestimmten Voraussetzungen geographischer und geschichtlicher Natur gestaltet wird. Sie sind die Parameter, mit denen der Einzelne, wie die Völker rechnen müssen, die über das Gestern und Heute hinauswirken und den Ereignissen, durch die das tägliche Geschehen zur Geschichte wird, ihren besonderen orts- und landschaftsbezogenen Charakter aufprägen. Sie sind im Wandel der Zeiten für die oft erstaunliche Wiederkehr oder Ähnlichkeit der Erscheinungen verantwortlich und sie verketten die Landschaften und ihre Völker zu gemeinsamen Schicksalslinien. „Wir können doch nur die Politik machen, die uns unsere Geographie erlaubt", hat mir einmal der bedeutende Luxemburger und in der europäischen Politik durch seinen Standort zwischen West- und Mitteleuropa erfahrene Staatsmann Joseph Bech gesagt. Wer sich darüber hinwegzusetzen versucht, wird früher oder später daran scheitern.

Für Sie hier in Regensburg, aber darüber hinaus für Bayern insgesamt, ist die Donau ein solcher Parameter. Sie hat nicht nur die Geschichte des Landes weitgehend geformt, sondern sie stets engstens mit der Österreichs verbunden. Dieser Strom, der nicht nur die Wirtschaft seines Einzugsgebietes weithin bestimmt, eine eigene Kulturlandschaft entstehen ließ und zur Straße der Völker und des Handels wurde, hat immer auch seine Anrainer dazu gezwungen, ein eigenes, ihm entsprechendes politisches Konzept zu entwickeln. Die Möglichkeiten, die eine Lage am Strom eröffnet, verlangen, daß man sich damit auseinandersetzt, wie sie am besten genutzt werden können, aber auch, welche Aufgaben und Verpflichtungen dem Anrainer auferlegt sind. Gerade diese Möglichkeiten haben sich in dem Maße gewandelt und gesteigert, in dem die moderne Technik und die Industrialisierung es erlaubten, die Gegebenheiten des Stromes nicht nur im Rahmen der natürlichen Grenzen zu nutzen, sondern seinen Charakter und seine Kräfte den neuen vom Menschen gesetzten Dimensionen anzupassen. Vielleicht kann man das mit allen erforderlichen Vorbehalten auch so ausdrücken, daß das politische Streben seit etwa 150 Jahren langsam und unter manchen Rückschlägen von der Erringung der Macht am Strome zur Gewinnung der Macht über den Strom hinüberzuwechseln scheint. Ich meine das so deuten zu können: Wer früher den Strom als Straße benutzen, seine Kräfte wirtschaftlich nutzen wollte, mußte nur Sorge dafür tragen, daß er Herr der Ufer im engeren und weiteren Sinne wurde. Wer seit ungefähr eineinhalb Jahrhunderten diese Kräfte sinnvoll in das Gefüge der Industrie, des wirtschaftlichen Wachstums und der Verkehrserforder-

nisse einbauen will, findet nicht mehr das Auslangen damit, einzelne Teile oder die ganze Strecke machtmäßig in einer Hand zu vereinen. Von zunehmender Wichtigkeit wurde es nämlich, ob die technischen, administrativen und wirtschaftlichen Faktoren der Teilsektoren so gestaltet und miteinander verbunden werden können, daß sie die volle Ausschöpfung der in allen Sektoren gemeinsam vorhandenen Potenzen zulassen.

1. 1 Die Enstehung des internationalen Donauregimes

Die moderne Geschichte der Donau beginnt daher mit gezielten Aktionen zur Harmonisierung des ganzen Flußlaufes im rechtlichen wie im technischen Bereich, wie wir uns heute gerne ausdrücken. Zu Beginn der Industrialisierung, etwa um 1800 herum, war ihre Funktion als Wasserstraße einerseits dadurch behindert, daß die beiden großen Herrschaftsbereiche Österreichs und des Osmanischen Reiches durch die Verschiedenartigkeit ihrer Kulturen und eine weitgehende gegenseitige Abschließung, den wirtschaftlichen Verkehr auf das absolut notwendige Minimum reduzierten und andererseits dadurch, daß gewisse Teile des Stromes, wie beispielsweise das Mündungsgebiet, die Kataraktenstrecke, das Gebiet unterhalb Preßburgs und Teile der österreichischen Gebirgsstrecke einschließlich des Wiener Beckens, infolge ihrer geomorphologischen Struktur der Schiffahrt größte Hindernisse in den Weg legten. Der Ausbau einer, den ganzen schiffbaren Lauf der Donau umfassenden Wasserstraße war daher abhängig von der Schaffung gesicherter Rechtsverhältnisse und der Beseitigung der technischen Hindernisse.

Der erste Akt eines internationalen Regimes auf der Donau wurde, wenn man von früheren Gegenseitigkeitsverträgen des Kaisers mit der Türkei absieht, im Teschener Frieden von 1779 zwischen Bayern und Österreich gesetzt, der die gemeinsame Benutzung von Donau, Inn und Salzach vorsah [1]). 36 Jahre später, im Jahre 1815 wurde in den Wiener Kongreßakten in den Artikeln 108 bis 116 die Magna Charta der europäischen Flußschiffahrtsordnung geschaffen. Der Artikel 109 bestimmte, daß der gesamte Schiffahrtsverkehr auf internationalen Strömen der Handelsschiffahrt aller Staaten und Flaggen offenstehen sollte. Diese Grundregel entsprach den Ideen der französischen Revolution, ging im mitteleuropäischen Bereich auf das Gedankengut Humboldts zurück und dürfte nicht zuletzt auch seine Enstehung dem Grundsatz der Freiheit der Meere verdanken, der in der Entwicklung des Völkerrechtes eine so entscheidende Rolle gespielt hat. So wie das offene Meer stellte das Flußschiffahrtssystem im 18. Jahrhundert das wichtigste Verkehrsmittel für die Entwicklung des Handels und der Industrialisierung innerhalb und zwischen den Staaten dar. An diesem Bindeglied des Wirtschaftsverkehrs der Staaten mußte sich daher auch das zwischenstaatliche Recht entwickeln. Für den Rhein konnte das Schiffahrtsregime schon 1832 ziem-

[1]) Lujo Toncic-Sorinj, Die Geschichte der Internationalisierung der Donau in: „Südosteuropa-Jahrbuch" 5. Band, 1961, Seite 87.

lich konkret geregelt werden; für die Donau, deren Unterlauf dem sogenannten Europäischen Konzert durch die Ottomanische Herrschaft noch weitgehend entzogen war, mußte man sich zunächst mit der Grundregel der Freiheit begnügen. Zwar war das Mündungsgebiet seit 1812 unter russischer Oberhoheit, doch war die Donau für das eine wie das andere Reich nur ein Randgebiet, das zwar militärisch-strategisch von Interesse war, nicht jedoch eine wirtschaftliche Lebensader darstellte und deshalb vernachlässigt wurde. Die Versuche Österreichs, in den folgenden Jahren Rußland zur Behebung der Versandung der Mündung zu bewegen, waren daher von wenig Erfolg begleitet. Erst der Pariser Friede von 1856, mit dem der Krimkrieg abgeschlossen wurde, vermochte ein konkretes Donauregime zu schaffen. Die Mächte des sogenannten Europäischen Konzertes schufen in der Europäischen Donaukommission die erste supranationale Institution, allerdings supranational nicht im heutigen Sinne, da Rumänien bzw. in den beiden ersten Jahren die Fürstentümer Moldau und Walachei in der Kommission nicht vertreten waren und den beiden Donauanrainerstaaten Österreich und Türkei vier donaufremde Staaten, Großbritannien, Frankreich, Preußen und Sardinien, gegenüberstanden. Diese *Europäische Donaukommission*, „CED" genannt, war zunächst nur als Provisorium bis zur Freimachung der Mündung gedacht und hatte eigentlich mehr den Charakter eines Treuhandregimes, allerdings mit weitgehenden hoheitsrechtlichen Befugnissen in Gesetzgebung, Rechtssprechung und Polizeigewalt. Ihre Rechtssetzungsakte waren ohne Transformierung durch einen Staat für jeden Einzelnen verbindlich. Sie verfügte nicht nur über eine eigene Flagge, sondern auch über Kriegsschiffe. Ihre Hauptaufgabe war die Freimachung der Donaumündung für die Schiffahrt [2]). Es wäre interessant, ihre Entwicklung bis zum Ende im 2. Weltkrieg zu verfolgen, doch würde dies hier zu viel Raum in Anspruch nehmen. Entscheidend für die weitere Entwicklung auch nach dem 2. Weltkrieg wurden jedoch zwei Charakteristiken: nämlich, einerseits der ihr beschiedene technische Erfolg, der das im Jahre 1856 geschaffene Provisorium zu einer Dauereinrichtung werden ließ, die selbst in der Belgrader Donaukonvention von 1948, allerdings in anderer rechtlicher Konstruktion in der Stromsonderverwaltung für die untere Donau noch zu finden ist, und andererseits ihr rechtlicher Sondercharakter, der für den staatlichen Träger der Gebietshoheit ihres Bereiches, Rumänien eine unzumutbare Einschränkung der Souveränität und eine Einmischung von außen bedeuten mußte. Bei ihrer Entstehung hatten sich machtpolitisches Einflußdenken mit der ursprünglich wohl zu Recht bestehenden Ansicht, daß die damaligen halbsouveränen Fürstentümer der Donaumündung weder technisch noch finanziell in der Lage wären, die nötigen Arbeiten auszuführen und eine unbehinderte Schiffahrt zu garantieren, miteinander verbunden.

Der Pariser Kongreß befaßte sich nicht nur mit der Donaumündung, sondern auch mit dem restlichen Lauf der Donau und schuf eine Uferstaaten- oder *Permanente Kommission*, der neben Österreich, Bayern, Württemberg und der Türkei auch

[2]) Dr. W. Die rechtlichen Grundlagen des Donauverkehrs in „Verkehr" Heft Nr. 49 und 50, Jhg. XII 1956.

Kommissäre der unter türkischer Oberhoheit stehenden Fürstentümer Moldau, Walachei und Serbien angehörten. Sie tagte jedoch nur während eineinhalb Jahren, bis sie ihre Arbeit auf Grund österreichischen Widerstandes einstellte. Im Jahre 1857 hatte sie eine Polizeiordnung und Schiffahrtsakte ausgearbeitet, die jedoch nicht die Billigung der Signatarmächte des Pariser Vertrages fanden, weil sie den Binnenverkehr zwischen den Donaustaaten den Schiffen der Uferstaaten vorbehielt. Damals zeigte sich wieder der schon auf dem Wiener Kongreß zutage getretene Gegensatz: Die westeuropäischen Staaten unter Führung Englands traten nicht nur für die Schiffahrtsfreiheit im internationalen Verkehr der internationalen Ströme, sondern auch für die Gleichberechtigung aller Flaggen ein, der Flaggen der Uferstaaten sowohl wie der Nichtuferstaaten. Die Uferstaaten dieser Flüsse betonten hingegen ihre eigenen Souveränitätsrechte [3]). So setzte Österreich trotz der Proteste die Schiffahrtsordnung am 9. Jänner 1858 in Kraft und beließ sie bis zum Ende des 1. Weltkrieges in Wirksamkeit.

1. 2 Das Donauregime nach dem 1. Weltkrieg

Nach dem 1. Weltkrieg wendete sich das Blatt der Geschichte und die nicht dem Donaubecken zugehörigen europäischen Großmächte Großbritannien, Frankreich und Italien gewannen erhöhten Einfluß auf die Gestaltung des Donauregimes. In den Pariser Vorortverträgen mit Deutschland, Österreich, Ungarn und Bulgarien waren vorläufige Bestimmungen für eine Neuordnung an der Donau enthalten, die durch ein allgemeines, mit Zustimmung des Völkerbundes abzuschließendes Übereinkommen betreffend die Wasserstraßen von internationalem Charakter (Art. 299 Friedensvertrag von St. Germain) und durch ein endgültiges Donaustatut (Art. 303, 304) ergänzt bzw. ersetzt werden sollten.

Am 20. April 1921 wurde in Barcelona von 12 Staaten das *Übereinkommen und Statut über das Regime der Wasserstraßen von internationaler Bedeutung* und am 23. Juli 1921 in Paris von Österreich, Deutschland, Belgien, Bulgarien, der Tschechoslowakei, Frankreich, Ungarn, Italien, Rumänien, dem serbisch-kroatisch-slowenischen Staat und Großbritannien das *Übereinkommen betreffend das endgültige Statut der Donau* unterzeichnet. Angehörigen, Eigentum und Flaggen aller Mächte sollte die Schiffahrt in „voller Gleichheit" „uneingeschränkt und offen" stehen, wobei eine Bevorzugung der Uferstaaten selbst ausgeschlossen wurde. Die Europäische Kommission „CED" für die Seedonau, besetzt von England, Frankreich, Italien und Rumänien, wurde in ihre alten Rechte wiedereingesetzt und für die Flußdonau wurde die Internationale Donaukommission „CID", in der neben den Mitglieder der „CED" auch alle Uferstaaten vertreten waren, geschaffen, die ihre Tätigkeit in den folgenden Jahren mit einigem Erfolg

[3]) Peter Berger, Die internationale Donau und das neutrale Österreich, in „Der Donauraum" Heft 1—2 1965, S. 75/76.

ausübte und sich vor allem um die Schiffbarmachung bzw. Schiffbarerhaltung in der Kataraktenstrecke bemühte, für die ein eigenes Subkomitee geschaffen wurde. Obwohl Österreich so wie Ungarn und Bulgarien an den Verhandlungen über das Statut nur in beratender Funktion mitwirken konnte, nahm es doch an der Unterzeichnung teil. Der Sitz der CID wurde im Jahre 1927 sogar nach Wien verlegt. Ihre Auflösung begann im Jahre 1936, als das Deutsche Reich im Kampf gegen den Versailler Vertrag seine Vertreter aus der Kommission zurückzog.

1. 3 Die Erfolge der Donauregelungen bis zum 2. Weltkrieg

Parallel mit dieser Entwicklung des rechtlichen Status der Donau ging eine steile Aufwärtsbewegung ihres wasserbautechnischen Ausbaues und ihrer wirtschaftlichen Bedeutung einher. Die CED beseitigte die Hindernisse an der Mündung und schuf eine Schiffahrtsrinne, die sogar Seeschiffen die Einfahrt etwa bis Braila ermöglichte .Ungarn baute gegen Ende der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts die Kataraktenstrecke durch Felssprengungen und Kanalisierungsarbeiten für die sich rasch entwickelnde Schiffahrt aus, während die Regulierung der Donau bei Wien in den Jahren 1869 bis 1875 auch diesen Sektor wesentlich verbesserte. Allerdings setzten der Weltkrieg und die Weltwirtschaftskrise hierauf der Entwicklung Grenzen, so daß z. B. die Errichtung von Kraftwerken, für die seit etwa 1900 die ersten Pläne vorlagen, unterbleiben mußte. Die politische Entwicklung seit 1936 und der 2. Weltkrieg zerschlugen dann nicht nur die Rechtsstruktur des Donauregimes, sondern zerstörten auch weithin die technischen Einrichtungen, die der Schiffahrt dienten. So wurde ein neuer Beginn nötig.

1. 4 Die Situation an der Donau nach dem 2. Weltkrieg

Der 2. Weltkrieg hatte entlang der gesamten Donau eine grundlegende Änderung der Machtverhältnisse mit sich gebracht. Die Sowjetunion beherrschte von Enns abwärts den ganzen Lauf, die USA den ganzen Lauf von Passau aufwärts, während von dem kurzen Stück zwischen Passau und Enns die Russen das linke Ufer, die Amerikaner das rechte Ufer besetzt hielten. Die Sowjetunion wurde durch die Rückgliederung Bessarabiens neuerlich Donaustaat, wenn auch nur für eine verhältnismäßig kurze Strecke am linken Ufer der schiffbaren Donau. Alle anderen Donaustaaten, mit Ausnahme Jugoslawiens sahen zunächst ihre Souveränität eingeschränkt. In dieser Zeit, in der wie nach 1918, die Staaten, für die die Donau ein Lebensinteresse darstellt, in ihrer politischen Handlungsfreiheit weitgehend ausgeschaltet waren, wurden die ersten Aktionen zur Schaffung eines neuen Donauregimes gesetzt. Die USA gingen in ihrer Politik von dem Grundsatz einer „freien und unbehinderten Schiffahrt auf den Inlandswasserstraßen“ [4]) aus und

[4]) Bericht Präsident Truman's über die Potsdamer Konferenz zit. in Stephen Gorove Law and Politics of the Danube, Den Haag 1964, S. 78.

versuchten, sie mit ihren idealistischen Vorstellungen über eine internationale Zusammenarbeit im Rahmen der Vereinten Nationen zu verbinden. Dieses Konzept entsprach gleichzeitig auch ihren unmittelbaren strategischen Interessen, die gegen einen Übergang des Donauraumes in den ausschließlichen sowjetischen Macht- und Interessenbereich gerichtet waren. Die beiden europäischen Alliierten, Frankreich und Großbritannien, traten für die Weitergeltung des Status von 1921 ein, das ihrer Meinung nach trotz der Vorgänge während des Krieges seine Gültigkeit behalten hatte. Im Gegensatz zu den USA hätten sie damit automatisch ihren Einfluß an der Donau zurückgewonnen. Die Sowjetunion hatte alles Interesse, den militärisch von ihr eroberten Donauraum im möglichst ausschließlich eigenen Einfluß- und Interessenbereich zu halten. Ihr Gesamtkonzept beruhte auf der Einrichtung eines eng mit ihr verbundenen Systems kommunistischer Staaten, innerhalb dessen die Donau sowohl verkehrsmäßige, als auch kommerzielle und energiepolitische Funktionen zu erfüllen hatte. In den grundsätzlichen Stellungnahmen gegenüber den westlichen Alliierten berief sich der sowjetische Außenminister Molotov jedoch vor allem auf die Notwendigkeit der Wahrung der Souveränität der Donaustaaten und die Notwendigkeit der Abwehr imperialistischer Einflußnahmen [5]). Auch in diesem Falle vermischten sich die eigenen Interessen sehr wohl mit Überlegungen, die auch den Donaustaaten gelegen sein mußten, hatte sich doch Rumänien in der ganzen Zwischenkriegszeit bis zur Konferenz von Sinaia im Jahre 1938 gegen die Einschränkung seiner Souveränität auf der Seedonau durch die CED gewehrt, es war nicht einzusehen, warum nur auf der Donau Nichtuferstaaten in der Verwaltung mitzureden hatten. Vor diesem Hintergrund müssen die Ereignisse gesehen werden, die schließlich zur Belgrader Konferenz vom 30. Juli 1948 und zum Abschluß der *Belgrader Konvention* führten. Dieser Konferenz war ein zähes Ringen um die Aufnahme von Bestimmungen betreffend das Donauregime in die Friedensverträge mit Ungarn, Bulgarien und Rumänien vorangegangen. Einer Empfehlung der Plenartagung der Friedenskonferenz mit diesen Staaten folgend, beschloß der Rat der Außenminister, der vom 4. November bis 12. Dezember 1946 in New York tagte, einen Passus in die Friedensverträge aufzunehmen, demzufolge „die Schiffahrt auf der Donau für die Angehörigen, die Handelsschiffe und die Waren aller Staaten auf Grundlage der Gleichstellung bezüglich der Hafen- und Schiffahrtsgebühren und der Bedingungen für die Handelsschiffahrt frei und offen sein soll", eine Formel, die mit der von Molotov durchgesetzten Ergänzung, wonach diese Bestimmung nicht auf den Verkehr zwischen Häfen desselben Staates anzuwenden sei (kleine Cabotage) später zum Artikel 1 der Belgrader Donaukonvention avancierte. Er findet sich im übrigen auch im Artikel 31 des Staatsvertrages mit Österreich vom 15. Mai 1955. Gleichzeitig einigten sich die Außenminister am 6. Dezember 1946 auf die am 12. Dezember 1946 veröffentlichte Viermächteerklärung, wonach binnen sechs Monaten nach Inkrafttreten der Friedensverträge eine Konferenz unter Teilnahme der Großen Vier, Bulgariens, Rumäniens, Jugoslawiens, der Tschecho-

[5]) St. Gorove, a. a. O. Seite 81.

slowakei, Ungarns und der Ukrainischen Sowjetrepublik einberufen werden sollte, mit dem Ziele der Erstellung eines neuen internationalen Donauregimes. Die Teilnahme Österreichs wurde vom Abschluß des österreichischen Staatsvertrages abhängig gemacht, während über eine deutsche Teilnahme wohl mit Rücksicht darauf, daß es zu diesem Zeitpunkt keinen deutschen Staat gab und der Abschluß eines Friedensvertrages mit Deutschland überhaupt nicht abzusehen war, nichts ausgesagt wurde. Mit dieser Einigung war es den Westmächten gelungen, von der Sowjetunion die grundsätzliche Anerkennung des internationalen Prinzips der Freiheit der Schiffahrt auf der Donau zu erlangen. Diese jedoch hatte erreicht, daß dieses Prinzip eine Einschränkung auf den zwischenstaatlichen Verkehr erfährt, daß mit dem Abgehen vom Kreis der Signatarstaaten des Pariser Status von 1921 (Belgien, Italien und Griechenland wurden nicht mehr eingeladen, die USA kamen hinzu) ein Schritt in Richtung zu einer Beschränkung auf den Kreis der Anrainerstaaten gemacht wurde, und schließlich war es ihr gelungen, sich für die bevorstehende Konferenz die Mehrheit zu sichern.

2. 1 Die Belgrader Donaukonvention von 1948 [6])

Bevor die Konferenz am 30. Juli 1948 in Belgrad zusammentrat, gab es jedoch noch ein zähes Ringen um die Ausgangsposition. Einerseits versuchten die westlichen Alliierten die Teilnahme Österreichs als Vollmitglied zu erlangen, scheiterten jedoch daran, daß es der Sowjetunion gelungen war, den Abschluß des Staatsvertrages und damit die in der Erklärung von New York gesetzte Bedingung zu verzögern. Anderseits versuchte die Sowjetunion einen ihr besonders günstigen Vertragsentwurf bei den ihr befreundeten kommunistischen Staaten durchzusetzen. Hierbei stieß sie auf den Widerstand Jugoslawiens, das die Befugnisse der Kommission zugunsten der Souveränität der Mitgliedstaaten eingeschränkt sehen wollte und entsprechende Abänderungen für den Entwurf vorschlug. Erst als diese von der Sowjetunion weitgehend angenommen waren, konnte der sowjetische Entwurf als gemeinsamer Entwurf der Donaustaaten der Konferenz unterbreitet werden [7]). Da dieser Entwurf eine einfache Mehrheit bei Abstimmung vorsah, kam es für die Erhaltung der Souveränität der Staaten tatsächlich darauf an, welche konkreten Befugnisse die Konvention der Kommission zuerkannte.

Während der Konferenz konzentrierten sich die Auseinandersetzungen zwischen den östlichen und westlichen Teilnehmern vor allem auf folgende Punkte: die Teilnahme Österreichs als Vollmitglied, die Einbeziehung von donaufremden Staaten in die Konvention, die Weitergeltung des Status von 1921 und den Entwurf der USA, demzufolge das neue Donaustatut in den Rahmen der Satzungen der Vereinten Nationen eingebaut werden sollte. Die Sowjetunion war jedoch

[6]) Konvention über die Regelung der Schiffahrt auf der Donau, ÖBGBl. Nr. 40 v. 16. 2. 1960.
[7]) St. Gorove a. a. O. Seite 98 ff.

entschlossen, ihren Entwurf durchzusetzen und so endete die Konferenz mit der Annahme der Konvention so wie sie von ihr vorgeschlagen worden war, nachdem nur einige kleinere Abänderungen aufgrund westlicher Vorschläge vorgenommen worden waren. Der Block der mit der Sowjetunion geschlossen stimmenden Uferstaaten setzte sich über die drei westlichen Alliierten hinweg, von denen die USA dagegen stimmten, während Großbritannien und Frankreich an der Abstimmung nicht teilnahmen, jedoch einen Rechtsvorbehalt einlegten [8]).

So ist die Belgrader Konvention aus einer Reihe sich widersprechender politischer Zielsetzungen entstanden. Die Diskussion der technischen und administrativen Bestimmungen hatte während der Konferenz praktisch keine Rolle gespielt. In dieser Hinsicht scheint man weitgehend auf die Erfahrungen und Bestimmungen ihrer Vorgänger zurückgegriffen zu haben. Der Text selbst zeigt ein Instrument, das das Schwergewicht der Zuständigkeiten und Verpflichtungen den Uferstaaten zuweist, deren Souveränität höchstens durch die Regel der Mehrheitsabstimmung beeinträchtigt werden könnte, wenn innerhalb der Kommission eine starke Blockbildung entstünde. Allerdings sind auch für diesen Fall die Befugnisse der Kommission sehr begrenzt und gerade dort, wo sie in die Angelegenheiten eines Staates unmittelbar eingreifen könnte, wie z. B. bei der Durchführung von Arbeiten auf fremden Staatsgebiet, ist eine Überstimmung des Staates der Gebietshoheit nicht möglich.

2. 2 Die Entwicklung bis zum Beitritt Österreichs im Jahre 1960

In den ersten Jahren scheint es Versuche der Sowjetunion gegeben zu haben, sich bei der Erstellung der Geschäftsordnung und der Zusammensetzung des Sekretariates einen dominierenden Einfluß zu sichern. Darüber gab es zähe Auseinandersetzungen mit Jugoslawien. Die zunächst von der Sowjetunion verfolgte Politik, gemeinsame Schiffahrtsunternehmungen der kleineren Donaustaaten und der Sowjetunion zu schaffen, scheint auch in die Richtung eines Hegemoniestrebens zu deuten. Diese Tendenzen haben jedoch auf Grund jugoslawischer Gegenvorschläge und in Übereinstimmung mit der allgemeinen politischen Entwicklung in der Mitte der Fünfziger Jahre nachzulassen begonnen [9]), um schließlich in eine normale zwischenstaatliche Zusammenarbeit zu münden. Spätestens mit dem im Jahre 1960 vollzogenen Beitritt Österreichs war diese Sturm- und Drangperiode der neuen Donaukommission auch nach außen hin definitiv beendet. Die Zu-

[8]) *Conférence Danubienne*, Receuil des Documents. Edition du Ministère des Affaires Etrangères de la République Populaire Fédérale de Yougoslavie, Beograd 1949.
Stephen Gorove, a. a. O. Seite 124 u. ff.
Für die Einstellung der den sowj. Entwurf unterstützenden Staaten siehe: *Le Régime International du Danube*, Recueil, Academie Bulgare des Sciences, Institut des Sciences Juridiques, Sofia 1964; (Evg. Kamenov), Le Régime International du Danube et la Conférence du Danube de 1948, Resumé en français Seite 63 und P. Radoinov, Le Régime International de la Navigation sur le Danube, Resumé en français, Seite 128.

[9]) Stephen Gorove a. a. O. Seite 124 ff.

gehörigkeit zu einem politischen oder sozialen System konnte nicht mehr als Voraussetzung für die Mitgliedschaft in der Kommission betrachtet werden. Die entscheidende Voraussetzung blieb einzig und allein die Anrainerschaft; dieses so lange umstrittene Prinzip hat sich somit endgültig durchgesetzt.

Die politische Entwicklung entsprach durchaus der wirtschaftlichen, da infolge des zunehmenden Handels in Europa auch zwischen den Staaten mit verschiedenen gesellschaftlichen Systemen und dem damit verbundenen Anstieg des Verkehrs auf der Donau die Notwendigkeit gut funktionierender gemeinsamer Regeln und einer engeren Zusammenarbeit zwischen den Anrainerstaaten immer stärker in den Vordergrund trat. Dies war auch der Grund für den Beitritt Österreichs, das seine Schiffahrtsbeziehungen bis dahin durch bilaterale Verträge mit den Anrainerstaaten geregelt hatte [10]). Es ist der Konvention im Jahre 1960 aus denselben Erwägungen heraus beigetreten, die es seinerzeit zum Beitritt zum Donau-Statut von 1921 bewogen haben: „unausgeglichene Gegensätze zu mildern und einer freieren Auffassung bei allen beteiligten Staaten bahnzubrechen, sowie um österreichische Wünsche zur Geltung zu bringen und für ihre Berücksichtigung einzutreten" [11]). Die Richtigkeit dieser Motive hat in den vergangenen zehn Jahren ihre Bestätigung gefunden.

2. 3 Aufgaben, Struktur und Arbeitsweise der Donaukommission

Die Donaukommission ist heute das unbestrittene Instrument für die Regelung der die Schiffahrt betreffenden Fragen auf der Donau. Sie hat ihre eigene Arbeitsweise und ihren eigenen Stil entwickelt. Sie hat eine ganze Reihe von nautischen, wasserbautechnischen, hydrometereologischen und rechtlichen Fragen geregelt und damit viel dazu beigetragen, daß die Schiffahrt in den 20 vergangenen Jahren einen ungeahnten Aufschwung nehmen konnte. Von 7 Millionen Tonnen im Jahre 1950 konnte der Gesamtgüterverkehr auf ungefähr je 50 Millionen Tonnen in den beiden Jahren 1968 und 1969 gesteigert werden. Der reguläre West-Ostverkehr erreichte 1950 nur einen Umschlag von etwa 350 Tonnen; 1968 waren es hingegen 5,42 Millionen Tonnen; bei einer Beteiligung Österreichs in Höhe von 4,5 Millionen Tonnen [12]).

Hier scheint mir nun der Moment gekommen, um die Struktur der Donaukommission, ihre Aufgabenstellung und ihre Arbeitsweise darzustellen. Wahrscheinlich zurückgreifend auf das Vorbild ihrer Vorgängerinnen und mit Rücksicht auf die souveränen Rechte der Mitgliedstaaten wurde im Artikel 5 der Konvention eine Kommission vorgesehen, die sich aus je einem Vertreter (Repräsentant) der Do-

---

[10]) Erläuternde Bemerkungen zur Regierungsvorlage betreffend die Konvention über die Regelung der Schiffahrt auf der Donau, Seite 22.

[11]) Erläuternde Bemerkungen zur Regierungsvorlage betreffend die Konvention über die Regelung der Schiffahrt auf der Donau, Seite 28.

[12]) KR. Dr. W. F. Polaschek, Donauschiffahrt zwischen Ost und West in Schiffahrt und Strom, Informationsdienst d. Öst. Kanal- und Schiffahrtsvereines 1969. Folge 7/8, Seite 2.

naustaaten zusammensetzt. Sie wählt aus ihrer Mitte für jeweils 3 Jahre einen Präsidenten, einen Vizepräsidenten und einen Sekretär. Die Kommission tritt einmal im Jahr, in den letzten Jahren jeweils im März, zu einer ordentlichen Plenartagung in Budapest zusammen und kann unter gewissen Voraussetzungen auch zu außerordentlichen Tagungen zusammengerufen werden. Obwohl bei den Plenartagungen jedes Land jeweils durch eine ganze, mitunter bis zu 15 Mitgliedern umfassende Delegation von Beratern und Experten vertreten ist, konzentriert sich dennoch die ganze Vertretungs- und Entscheidungsgewalt auf die sogenannten Repräsentanten, die allein stimmberechtigt sind und sich nur durch einen mit eigener Vollmacht des Außenministers versehenen Stellvertreter vertreten lassen können. Sie haben stets Botschafterrang und setzen sich meistens aus den in Ungarn akkreditierten Chefs der diplomatischen Missionen ihres Landes zusammen. Ihr besonderer Charakter, der vielleicht jenem der Ständigen Vertreter der 6 Mitgliedstaaten bei den Europäischen Gemeinschaften ähnlich ist, geht auch daraus hervor, daß sie jeweils vor den Plenarsitzungen zur Besprechung der vor allem politisch und für den allgemeinen Verlauf der Arbeiten der Donaukommission wichtigen Fragen zusammentreten und damit innerhalb der Plenartagung eine Art Leitungsfunktion ausüben. Diese Funktion führen sie auch während des Jahres in Form von gelegentlichen informellen Kontaktnahmen weiter. Der Präsident und der Sekretär vertreten die Donaukommission nach außen und überwachen die Arbeiten des Sekretariates. Sie treffen auch die nötigen administrativen Entscheidungen im Rahmen des jährlich von der Plenartagung aufzustellenden Arbeitsplanes. Der Präsident leitet die Plenartagungen und beruft die außerordentlichen Tagungen ein. Wie schon erwähnt, werden Präsident, Vizepräsident und Sekretär jeweils für 3 Jahre gewählt, wobei die Staaten sich in diesen Fuktionen abwechseln. Derzeit stellt Österreich mit Botschafter Enderl den Präsidenten, die Tschechoslowakei den Vizepräsidenten und Jugoslawien den Sekretär.

Die Kommission beschließt jeweils am Ende ihrer Plenartagung das Arbeitsprogramm für das bevorstehende Jahr sowie die Tagesordnung der nächsten Plenartagung. Sie bildet im Tagesablauf Arbeitsgruppen, in denen meistens die Berater und Experten das Wort führen. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen werden der Plenartagung vorgelegt, die ihrerseits dann die formellen Beschlüsse faßt. Meistens werden für bedeutendere Fragen Expertengruppen eingesetzt, die während des Jahres zu Tagungen zusammentreten und die Sachfragen für die Arbeitsgruppen bzw. die Plenartagung beratungs- und entscheidungsreif vorbereiten. Die Einberufung von nicht im Arbeitsprogramm vorgesehenen Expertengruppen ist nicht möglich. Ein neues Problem kann in der Plenartagung nur behandelt werden, wenn es von einem Staat vier Wochen vor Beginn der Tagung zur Aufnahme in die Tagesordnung vorgeschlagen wurde, oder bis drei Tage vorher mit Zustimmung der Kommission [18]).

[18]) Règles de Procédure de la Commission du Danube, Commission du Danube, Budapest, 1961, Seite 55 u. f.

Hier muß noch einmal kurz auf die Frage der Beschlußfassung mit Stimmenmehrheit eingegangen werden. Artikel 11 sieht eine einfache, beziehungsweise in gewissen Fällen eine qualifizierte Mehrheit vor. Von dieser Möglichkeit wurde in den ersten Jahren beispielsweise in der Frage der Errichtung einer Sonderstromverwaltung für den gemeinsamen tschechisch-ungarischen Sektor Rajka-Gönyü Gebrauch gemacht. In diesem Falle allerdings sogar unter Überschreitung der von der Konvention gewährten Zuständigkeit (Ausdehnung des Geltungsbereiches der Verwaltung auf den doppelten in der Konvention vorgesehenen Abschnitt), weshalb dieser Beschluß nach jugoslawischer und österreichischer Rechtsauffassung von Anfang an nichtig war; tatsächlich wurde er auch nicht in Wirksamkeit gesetzt. Seit einiger Zeit ist man jedoch stillschweigend dazu übergegangen, nur einstimmige Beschlüsse zu fassen. Eine Entwicklung, die ähnlich jener des Ministerrates der Europäischen Gemeinschaften ist. Auch dort wird seit dem Luxemburger Kompromiß vom Jänner 1966 in allen wesentlichen Fragen vom Mehrheitsrecht nicht mehr Gebrauch gemacht. Vom Standpunkt einer speditiven Arbeitsweise mag dies vielleicht zu bedauern sein, von einem den tatsächlichen politischen, wirtschaftlichen und administrativen Verhältnissen angemessenen Gesichtspunkt entspricht es nur der politischen Vernunft. Die Befugnisse und Eingriffsmöglichkeiten der Donaukommission sind nicht so weitgehend, als daß sie gegen den Willen eines Staates die Durchführung einer konkreten Maßnahme auf dessen Gebiet erzwingen könnte. Um den Beschlüssen die gewünschte Wirksamkeit zu verleihen, bedarf es fast immer der gleichzeitigen und gleichmäßigen Durchführung in allen Mitgliedstaaten. Nun sind aber die Verhältnisse in den einzelnen Staaten meistens so verschieden, daß sich auch bei bestem Willen aller Beteiligten die Verwirklichung eines Beschlusses nur dann erreichen läßt, wenn alle dazu bereit und in der Lage sind. Ein Erzwingen durch Mehrheitsbeschluß würde nur zu Streit und politischen Spannungen führen und den machtpolitisch jeweils schwächsten benachteiligen. In allen wesentlichen Fragen kann man von der Annahme ausgehen, daß sich der Sachzwang mit der Zeit so weit bemerkbar macht, daß es früher oder später zu einer Lösung kommt, die schließlich von allen angenommen werden kann. In der Praxis wird der allgemeine Druck auf einen ungerechtfertigt Unwilligen bald zunehmen, in Fällen, in denen selbst das nicht zu einer Haltungsänderung führt, würde auch ein Mehrheitsbeschluß nur an die Stelle eines versteckten, einen offenen Konflikt setzen.

Die Kommission wird in ihren Aufgaben durch ein Sekretariat unterstützt, das unter der Leitung eines Direktors steht und seinen Sitz in Budapest hat. Es setzt sich aus sechs Sektionen zusammen, die Allgemeine Fragen der Korrespondenz und des Veröffentlichungsdienstes, der Verwaltung, Technische, Nautische und Hydrometerologische Probleme, sowie Fragen der Planung und Statistik behandeln. Hiezu kommt noch eine Buchhaltung. Insgesamt beschäftigt das Sekretariat derzeit etwa 30 Personen. Auf Grund eines während der letzten Plenartagung gefaßten Beschlusses wird es im Jahre 1972 eine neue Struktur erhalten, die bei gleichzeitigen personellen Einsparungen eine Intensivierung der Arbeit herbei-

führen soll. Dieser Apparat mag im Vergleich zur Rheinzentralkommission überdimensioniert erscheinen, doch muß man bedenken, daß hier besondere Verhältnisse vorherrschen. Die Donaukommission hat zwei Amtssprachen, keine zwei der derzeitigen Mitglieder haben die gleiche Landessprache, die Distanzen zwischen den Hauptstädten sind groß und der Unterschied zwischen den politischen, wirtschaftlichen und administrativen Systemen der einzelnen Mitgliedstaaten beträchtlich.

Das Sekretariat hat neben der laufenden Verwaltungsarbeit eine ganze Reihe wertvoller Arbeiten geleistet. So gibt es jährlich ein recht instruktives Statistisches Jahrbuch heraus, in dem die wichtigsten Daten über die nautischen Bedingungen auf der Donau, den Flottenstand, die Warenbewegungen und die Personenschifffahrt nach Mitgliedstaaten aufgeschlüsselt, enthalten sind. Ferner sind das hydrologische Jahrbuch und die verschiedenen für die Schiffahrt herausgegebenen Befehle, wie Pilotenkarten für alle Teile der Donau zu erwähnen. Die Publikationen über die von der Donaukommission erlassenen Entscheidungen und Zusammenstellungen über die in den Einzelstaaten in Kraft stehenden die Schifffahrt betreffenden gesetzlichen Bestimmungen haben sich ebenfalls als wertvoll erwiesen [14]).

2. 4 Die Leistungsbilanz der Donaukommission in den vergangenen 20 Jahren

Was hat die Donaukommission in den zwanzig Jahren ihres Bestehens nun konkret geleistet? Da die Konvention in ihren Artikeln 3 und 34 die Durchführung und Finanzierung der für die Erhaltung und Verbesserung der Schiffahrtsbedingungen nötigen Arbeiten den Staaten auferlegt und die Kommission als solche gem. Art. 4 und 8c bzw. 34 Absatz 2 in diesen Aufgabenbereich unmittelbar nur dann eingeschaltet werden kann, wenn ein Mitgliedstaat nicht selbst zur Ausführung der Arbeiten in der Lage ist, eine Bestimmung, von der bisher noch nie Gebrauch gemacht wurde, hat sich ihre Tätigkeit auf die Festlegung des Rahmens für diese Arbeiten konzentriert. In den ersten Jahren ging es hauptsächlich um die Wiederherstellung der Schiffbarkeit im Vorkriegsrahmen, seit etwa 1960 verlagert sich jedoch die Tätigkeit der Mitgliedstaaten zunehmend auf den Ausbau und die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse [15]). Hiefür hat die Donaukommission die Richtlinien erarbeitet. Zuerst wurde der Regulierungsniederwasserstand normiert und hierauf in den frühen 60er Jahren gemäß Artikel 8b der Konvention der allgemeine Plan über die großen Arbeiten an der Donau ausgearbeitet. Dabei handelt es sich um einen Rahmenplan, innerhalb dessen die Mitgliedstaaten bei ihren Regulierungs- und Ausbauarbeiten vorzugehen haben. Von besonderer Bedeutung ist hierfür die Empfehlung der Donaukommission aus

[14]) Commission du Danube, Renseignements Généraux, Budapest 1967, Seite 21 u. f.

[15]) Für die Zeit bis 1960 siehe die Rede des Präsidenten der Donaukommission, Karel Stelzl, anläßlich der feierlichen Sitzung zum 10. Jahrestag der Donaukommission, Procès-Verbaux de la Commission du Danube, Bd. 18, CD/SES 18, Seite 246 u. f.

dem Jahre 1963, durch die die Abmessungen der Schiffahrtsrinne und der sonstigen Wasserbauten an der Donau im Hinblick auf die zu erwartende Entwicklung des Donauverkehrs und der Donauflotte, festgelegt wurden. Nach dieser Empfehlung soll der Ausbau der Donau zur Großschiffahrtsstraße in zwei Etappen erfolgen. Die erste Etappe soll durch herkömmliche Regulierungsarbeiten und die zweite Etappe nach Fertigstellung der geplanten Donaukraftwerke erreicht werden.

Die Ausbaunormen enthalten Angaben über die Tiefe, Breite und Krümmungsverhältnisse der Schiffahrtsrinne, Mindestmaße für die Durchfahrt unter Brücken und sonstigen Bauten und Leitungen, die den Strom queren, sowie Mindestabmessungen für die im Zusammenhang mit dem Kraftwerksbau zu errichtenden Schiffsschleusen. Diese Normen sind abschnittsweise, dem Flußregime entsprechend, verschieden [16]). In der 1. Etappe vor der Kanalisierung ist für die Strecke von Regensburg bis Wien eine Mindesttiefe von 20 dm, von Wien bis Braila von 25 dm und von Braila bis zur Mündung von 73 dm vorgesehen. In der zweiten Etappe, die nur durch eine Kanalisierung durchführbar ist, sollen von Regensburg bis Wien 27 dm, von Wien bis Braila 35 dm und von dort bis zur Mündung 73 dm erreicht werden [17]). Die erste Etappe dürfte bis etwa 1972 mit Ausnahme des Sektors Rajka-Gönyü und einer Seichtstelle im bulgarischen Bereich erfüllt werden können. Die zweite Etappe ist bzw. wird bereits dort vollendet, wo Wasserkraftwerke errichtet werden. Es ist dies der Sektor zwischen Vilshofen und Ybbs-Persenbeug mit den Kraftwerken Passau, Jochenstein, Aschach, dem seit vorigem Dezember in Bau befindlichen Ottensheim sowie Wallsee und Ybbs-Persenbeug, zu dessen Schließung es noch eines Kraftwerkes bei Mauthausen bedarf, durch das auch der Hafen Linz in die Kanalisierung einbezogen würde. Ab dem Ende des nächsten Jahres wird die bisher schwierigste Strecke, nämlich die Kataraktenstrecke durch das jugoslawisch-rumänische Kraftwerk am Eisernen Tor überstaut werden und damit die Kanalisierung für 240 km vom Eisernen Tor aufwärts bis zur Theißmündung vollzogen sein. Jugoslawien und Rumänien planen danach zwei Kraftwerke unterhalb des Eisernen Tores anzuschließen. Die Wirksamkeit dieser Kanalisierungsmaßnahmen wird sich für die Schiffahrt jedoch nur dann voll auswirken, wenn es gelingt, die Kanalisierung durchgängig auszuführen. Der Vollausbau wird allerdings gar nicht so einfach sein, da vom Standpunkt der Energiegewinnung eine ganze Reihe der benötigten Staustufen nicht interessant ist. Dies gilt für die Strecke Regensburg — Passau ebenso wie für manche Stufe im österreichischen Abschnitt, das Mittelstück der Donau und wahrscheinlich auch für gewisse Strecken im Unterlauf. Die Erlangung der Ziele der zweiten Etappe, für die ein Zeitpunkt weder festgesetzt wurde noch mit Rücksicht auf die Kosten festgesetzt werden kann, wird daher ganz davon abhängen, ob die Mitglieds-

---

[16]) MR Dipl.-Ing. H. Müllner; Die Donau im Rahmen des Europäischen Wasserstraßennetzes in Österreichs Wasserwirtschaft, Jhg. 21 1969, Heft 1/2, Seite 2.

[17]) Recommandations relatives à l'établissement des gabatits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube. Commission du Danube, Budapest 1963.

staaten bereit sein werden, vorwiegend oder nur im Interesse der Schiffahrt beträchtliche finanzielle Mittel zu investieren.

Der zweite große Aufgabenbereich ist der nautische. Hier hat die Donaukommission allgemeine Richtlinien für die Schiffahrt auf der Donau, Regeln für eine einheitliche Flußüberwachung und ein einheitliches System der Schiffahrtszeichen ausgearbeitet. Gerade in diesem Bereich hat am 1. April d. J. ein neuer Zeitabschnitt der Donauschiffahrt begonnen, denn an diesem Tag wurde in allen Mitgliedstaaten gleichzeitig und übereinstimmend auf Grund einer Empfehlung der Donaukommission aus dem Jahre 1967 ein neues Verkehrsregelement eingeführt, wodurch die rechtlichen und nautisch-technischen Vorschriften auf der Donau mit den am Rhein in Kraft befindlichen weitgehend in Übereinstimmung gebracht wurden [18]). Damit wurde ein bedeutsamer Schritt der Vorbereitung für die in den achtziger Jahren zu erwartende Vereinigung des Donauweges mit dem westeuropäischen Wasserstraßensystem durch den Rhein-Main-Donaukanal bereits jetzt vollzogen.

Neben diesen vielleicht wichtigsten Aufgaben hat sich die Donaukommission auch erfolgreich mit der Intensivierung der hydrometeorologischen Zusammenarbeit der Donaustaaten befaßt, einem Arbeitsbereich, der durch die Kanalisierung sogar an Bedeutung gewinnt, da diese wesentliche Veränderungen im Wasserregime und seinem Ablauf herbeiführen wird. Weiters wäre noch die Ausarbeitung von Regeln der sanitären, veterinären und phytosanitären Überwachung sowie von Verfahren für die Zollabfertigung zu erwähnen [19]). Nicht vergessen werden soll auch die Zusammenarbeit auf statistischem Gebiet, da der Ausbau und die Verbesserung der statistischen Unterlagen eine wichtige Voraussetzung für alle Arbeitsbereiche darstellt [20]). Schließlich wären noch die vielseitigen von der Kommission erarbeiteten und vom Sekretariat herausgegebenen nautischen Behelfe zu erwähnen.

3. 1 Ökonomische Probleme der Donauschiffahrt im Rahmen der Donaukonvention

Bis hierher ist nichts gesagt worden über die ökonomischen Probleme der Schiffahrt und ihrer Stellung im Rahmen der Volkswirtschaften der Donaustaaten. Die Konvention ist eben in erster Linie eine Konvention zur Regelung der Schiffahrt und der Bedingungen, unter denen diese Schiffahrt steht. Sie hat nicht die Aufgabe, sich mit der geschäftlichen Tätigkeit der Schiffahrtsunternehmungen und

[18]) Dispositions Fondamentales relatives à la Navigation sur le Danube, Commission du Danube Budapest 1968.

[19]) Commission du Danube, Renseignements Généraux Budapest 1967, Seite 32.

[20]) Eine übersichtliche Darstellung der geleisteten Arbeiten, von denen ein großer Teil wegen Raummangels hier nicht erwähnt werden kann, findet sich in der Ansprache des Präsidenten der Donaukommission V. Bogdanov anläßlich der feierlichen Jubiläumssitzung zum 20. Jahrestag der Unterzeichnung der Konvention am 12. 3. 1968 in Budapest, Procès-Verbaux de la Commission du Danube, Bd. 26; Procès verbal N 136 Seite 184 und ff, Sekretariat der Donaukommission, Budapest 1968.

mit der Handelspolitik zu befassen. Dennoch hat sie auch Wirkungen in ökonomischer Hinsicht dadurch, daß sie für die Schiffahrt die Voraussetzungen schafft, unter denen sie wirkt. Darunter befinden sich die verschiedenen Diskriminierungsverbote und das Prinzip der Gebührenfreiheit, wie sie in den Artikeln 1 und 26, 40 und 41 enthalten sind; weiters der Grundsatz, daß für die Aufrechterhaltung, Sicherung und Verbesserung der Schiffahrtsbedingungen in erster Linie die Staaten aufzukommen haben und eine Überwälzung dieser Kosten auf die Schiffahrt oder die Mitgliedstaaten nur bei tatsächlich erwiesener Unfähgkeit eines Staates stattfinden darf. Ferner ist das Recht der Schiffahrt zu erwähnen, die vorhandenen Anlagen, wie z. B. die Häfen zu verwenden (Artikel 24 und 41). Auch der Artikel 25, der die Beförderung von Waren und Passagieren innerhalb eines Staatsgebietes (Cabotage) der Regelung des jeweiligen Staates überläßt, setzt ein ökonomisches Datum für die nationalen Schiffahrtsunternehmungen.
Keinen Einfluß hat die Kommission jedoch auf die materiellen Voraussetzungen, unter denen die Schiffahrt jeweils in ihrem Heimatland steht. Es ist nämlich ein wesentlicher Unterschied, ob sie als Unternehmen im Staatseigentum ohne Rücksicht auf die Rentabilität oder ob sie nach Rentabilitätserwägungen geführt wird, jedoch ein allfälliges Defizit vom Staat übernommen wird, ob sie privaten Unternehmungen angehört und einer strikten Rentabilitentsrechnung unterworfen ist, oder im Rahmen eines Konzerns Teile ihrer Kosten auf andere Geschäftsbereiche überwälzen kann. Daraus resultierende Wettbewerbsverzerrungen könnten derzeit infolge des Vorhandenseins von verschiedenen ökonomischen Systemen in den Mitgliedstaaten nur durch die direkte Zusammenarbeit der Schiffahrtsunternehmungen zu einer für alle tragbaren Lösung gebracht werden. Der Versuch wird im Rahmen des Bratislavaer Abkommens von 1955 gemacht, dem von zehn im internationalen Verkehr tätigen Donauschiffahrtsunternehmungen nunmehr 9 angehören. Wenn es ihnen gelingt, eine vernünftige Tarifpolitik zu vereinbaren und vor allem auch einzuhalten, durch die der Wettbewerb nicht ausgeschaltet, jedoch verhindert wird, daß wettbewerbsverfälschende Elemente das Wettbewerbsklima und Niveau übermäßig beeinflussen, wäre auch hier die Voraussetzung geschaffen, daß sowohl die ökonomischen Interessen der Schiffahrt als auch der Volkswirtschaften gewahrt werden [21]).

3. 2 Die Belgrader Konvention von 1948 in der Sicht von heute

Lassen Sie mich nun von der ökonomischen Bedeutung der Donau ausgehend eine allgemeine und insbesondere auch politische Bewertung der Belgrader Konvention und ihrer derzeit wichtigsten Probleme vornehmen. Der Schiffsverkehr auf der Donau hat von 1952 bis 1966 um das 6,4fache zugenommen, während die Zu-

[21]) Mehr West-Ost-Zusammenarbeit auf der Donau, DDSG-Donau-Kurier Folge 9. Jänner 1970 S. 4 Bericht über die Direktorenkonferenz der Schiffahrtsgesellschaften des Bratislavaer Abkommens in Wien.

nahme am Rhein nur 25 % betrug. Der Donauverkehr beläuft sich derzeit auf ungefähr 50 Millionen Tonnen pro Jahr, davon etwa 18 bis 19 Millionen im internationalen Verkehr [22]). Der Zuwachs von 1968 auf 1969 betrug etwa 10 %. Für ein Land wie Österreich geht die Bedeutung der Donau daraus hervor, daß im Jahre 1968 24 % des gesamten österreichischen Außenhandelsvolumens auf den internationalen Donauverkehr entfallen sind [23]). Diese Bedeutung der Schiffahrt wird im Zuge der zunehmenden Industrialisierung der Donaustaaten weiterhin zunehmen. Wenn auch das Verhältnis des Frachtaufkommens zwischen Berg- und Talverkehr noch sehr zu Lasten des Talverkehrs geht und gemessen am Rheinverkehr die Zusammensetzung des Frachtgutes noch nicht der einer hochentwickelten Industrieregion entspricht, so beginnt sich auch auf der Donau eine solche Entwicklung anzubahnen, und zwar in dem Maße, in dem die wirtschaftliche Zusammenarbeit der Donaustaaten wächst. Daß eine solche ständige Zunahme des Donauverkehrs und der gleichzeitig erfolgenden rapiden technischen Modernisierung der Donauflotte beobachtet werden kann, spricht doch dafür, daß die technischen und rechtlichen Verhältnisse auf der Donau günstig sind. Dafür kann man gewiß der Donaukonvention und ihrem Instrument, der Donaukommission, einiges gutschreiben.

Diese Konvention, die im Streite zwischen Ost und West entstanden ist und von der man zunächst befürchten mußte, daß sie zum einseitigen Instrument der Zusammenarbeit einer politisch und ideologisch geschlossenen Staatengruppe werden könnte; die in den ersten Jahren den Eindruck vermittelte, daß in ihr die Sowjetunion einen dominierenden Einfluß ausüben würde, hat sich im Laufe der Jahre zu einem Fundament der Zusammenarbeit im Donauraum auch zwischen Staaten verschiedener Gesellschaftsordnung entwickelt. Die Sowjetunion ist bestrebt, den Rahmen einer solchen Zusammenarbeit nicht durch ihr Gewicht als Weltmacht zu sprengen und ihre Interessen innerhalb der Bestimmungen der Konvention so zu verfolgen, wie es allen Mitgliedstaaten in gleichem Maße zusteht. Auf diese Weise hat sich eine gute, weithin freundschaftliche Zusammenarbeit der Staaten und ihrer Delegationen entwickelt, obwohl es gelegentlich auch zu Spannungen und harten Auseinandersetzungen kommt. Das soll übrigens auch in anderen internationalen Organisationen, selbst zwischen Staaten gleicher gesellschaftlicher Systeme vorkommen. Gerade dadurch, daß man allseits bestrebt ist, die Grenzen der Konvention weder zu überschreiten noch einzuengen, gelingt es, dem in der Präambel der Konvention geäußerten Wunsch der Signatarstaaten gerecht zu werden, „die freie Schiffahrt auf der Donau gemäß den Interessen und den Souveränitätsrechten der Donaustaaten zu sichern sowie die wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen der Donaustaaten untereinander und mit den anderen Staaten zu festigen".

---

[22]) Dr.-Ing. Erich Seiler, Der ECE-Bericht zur Rhein-Main-Donau-Verbindung in Schiffahrt und Strom, Folge 5/6/1969 S. 6 sowie Annuaire Statistique de la Commission du Danube pour 1969, Budapest.

[23]) Dr. Franz Pisecky, Österreich und die Donau in Schiffahrt und Strom, Folge 5/6 1969 S. 1 ff.

3. 3 Ausblick auf die Zukunft

Ist damit gesagt, daß die Konvention in ihrer derzeitigen Fassung den Anforderungen von morgen voll entsprechen wird? Auch darauf soll eine offene Antwort gegeben werden. Gewiß sind manche Bestimmungen zu vage oder den Verhältnissen einer Wasserstraße, die sich in der Entwicklung von einem naturgegebenen Flußlauf zu einem überwiegend künstlich ausgebauten und geregelten Schiffahrtssystem befindet, nicht mehr ganz angepaßt. Wahrscheinlich wird man sich in einigen Jahren überlegen müssen, was zu tun sein wird, wenn einzelne Staaten nicht in der Lage oder interessiert sein sollten, die großen Investitionen für eine oder mehrere Staustufen aus eigenem zu tragen. Die Bestimmungen der Konvention sind für solche Fälle nicht ganz geeignet, da sie die Beteiligung der Staaten praktisch nur in Form einer Übernahme der Arbeiten durch die Kommission gemäß Artikel 4 und 34 vorsehen, obwohl diese nicht über den erforderlichen technischen und administrativen Apparat für eine so vielfältige Aufgabe verfügt und im Hinblick auf den Mehrzweckcharakter solcher Anlagen auch nicht dafür in Frage kommt. Eine Überwälzung der Kosten auf die Schiffahrt durch Gebühren wäre auch problematisch, da dadurch nicht nur die Schiffahrt in einem vielleicht untragbarem Maß belastet würde, sondern auch jene Staaten benachteiligt wären, die auf ihrer Strecke alle Ausbaukosten selbst tragen. Die Diskussion um die Absicht der CSSR und Ungarns für den Sektor Rajka-Gönyü (bei der letzten Plenartagung wurde der Antrag auf Gabcikovo-Gönyü eingeschränkt) entsprechend dem Annex II der Konvention, eine Sonderstromverwaltung einzuführen und Gebühren von der Schiffahrt einzuheben, hat die Problematik der Überwälzung der Kosten deutlich werden lassen. Auch die Beendigung des Sonderregimes (Sonderstromverwaltung) im Eisernen Tor durch den bevorstehenden Vollstau und die von Jugoslawien und Rumänien geforderte Beteiligung der Schiffahrt bzw. der Staaten an den Kosten der Schiffahrtseinrichtungen im Rahmen des Kraftwerksbaues am Eisernen Tor stellt eine Reihe von grundsätzlichen und rechtlichen Problemen, obwohl der unmittelbar für die Schiffahrt zu erwartende Nutzen dergestalt ist, daß die ökonomische Seite einer Kostenüberwälzung in diesem Falle weniger problematisch erscheint.

Schließlich wird man sich überlegen müssen, ob für den Augenblick des Zusammenwachsens der Donau mit dem westeuropäischen Schiffahrtssystem durch die Fertigstellung des Rhein-Main-Donaukanals um 1980 zusätzliche Regeln nötig sein werden. An dem bewährten Prinzip wird jedoch unbedingt festzuhalten sein, daß für das Schicksal der Donau nur die Donaustaaten und nur sie allein zuständig sind, daß aber die internationale Donauschiffahrt den Schiffen aller Staaten auf der Grundlage der Gleichstellung frei und offen steht.

Dafür, daß diese Verbindung in einer für alle vorteilhaften Weise vor sich geht, wird gerade die BRD eine große Verantwortung tragen. Sie arbeitet dabei nicht nur an einem technisch großartigen Werk, sondern auch an einer großen Aufgabe im Sinne einer zunehmenden Verbesserung der wirtschaftlichen Kooperation in

Europa und damit im Interesse besserer politischer Beziehungen zwischen Ost und West. Österreich war daher stets der Meinung, daß die Mitgliedschaft der BRD in der Donaukommission von Vorteil für die Donaukommission selbst und die Donaustaaten insgesamt wäre. Experten des Bundesverkehrsministeriums der BRD arbeiten ja seit langer Zeit mit viel Erfolg in den technischen Organen der Kommission in beratender Funktion mit. Wir freuen uns, daß sich nunmehr der Eindruck verstärkt, daß der Zeitpunkt der Vollmitgliedschaft nicht mehr fern sein dürfte. Wir glauben, daß der Beitritt nicht mehr eine Frage grundsätzlicher Natur ist, sondern nur eine solche der Prozedur. Die Konvention hat ihn ja nicht ausgeschlossen, wenn sie zwar in Artikel 2 von der Anwendung der Konvention auf die Strecke von Ulm bis zur Donaumündung und in Artikel 3 von der Zusammensetzung der Kommission aus Vertretern der Donaustaaten spricht, jedoch im Gegensatz zu Österreich, dessen Beitritt im Annex 2 geregelt war, über die Form des Beitritts nichts aussagt.

So darf ich zum Schluße kommen und feststellen: Die Donaukonvention und die von ihr geschaffene Kommission haben sich als ein wertvolles Instrument der Zusammenarbeit im Donauraum erwiesen. Die Schiffahrt und mit ihr der Warenverkehr auf der Donau haben in gegenseitiger Förderung kräftig zugenommen. Die ständige Zusammenarbeit der Regierungsvertreter und der Experten der Donaustaaten haben viel zum gegenseitigen Verständnis aber auch zur Entwicklung moderner Einrichtungen im und am Strom geführt. Natürlich gibt es offene Fragen und auch gegensätzliche Interessen und Standpunkte, aber gerade zu deren Überwindung ist eine solche Institution ja da. Wir glauben daher mit der Art und Weise, in der sich Konvention und Kommission in den vergangenen Jahren entwickelt haben, recht zufrieden sein zu können.

SATZUNG

des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau

in der Fassung vom 6. 4. 1970.

§ 1

Name, Sitz und Geschäftsjahr

Der Verein führt den Namen: Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V. Nürnberg.
Er hat seinen Sitz in Nürnberg und ist unter Nr. XX/48 in das Vereinsregister beim Amtsgericht Nürnberg eingetragen.
Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

§ 2

Vereinszweck

Der Verein verfolgt unmittelbar und ausschließlich den gemeinnützigen Zweck, den Wasserstraßenverkehr des Rhein-Main-Donaustromgebietes zu fördern, insbesondere

a) für den Bau einer leistungsfähigen Großschiffahrtsstraße vom Rhein über den Main zur Donau einzutreten,
b) die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung, die Schiffahrt, den Verkehr, die Wasserwirtschaft und die Landeskultur in den Stromgebieten des Mains und der Donau zu fördern,
c) das Verständnis für den Wert einer leistungsfähigen Schiffahrt auf gut ausgebauten Wasserwegen im allgemeinen und der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau zu wecken.

§ 3

Mitgliederkreis

Als Mitglieder können dem Verein angehören natürliche und juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts des In- und Auslandes.
Die Mitgliederversammlung kann auf Vorschlag des Vorstandes Persönlichkeiten, die sich um die Förderung des Vereinszweckes besonders verdient gemacht haben, zu Ehrenmitgliedern ernennen.

§ 4

Erwerb und Verlust der Mitgliedschaft

Die Mitgliedschaft des Vereins wird auf Antrag durch Zustimmung der Vorsitzenden erworben.

Die Mitgliedschaft erlischt:

1. durch den Tod des Mitglieds bzw. durch Erlöschen der Firma,
2. durch freiwilligen Austritt,
3. durch Beschluß des Vorstandes bei gröblicher Verletzung der Pflichten gegenüber dem Verein oder ehrenrührigem Verhalten.

Die Mitgliedschaft kann nur durch einen an den Verein gerichteten eingeschriebenen Brief, spätestens am 30. 6. zum Schluß des Geschäftsjahres, gekündigt werden.

§ 5
Vereinsbeiträge

Die Kosten des Vereins werden durch Beiträge der Mitglieder gedeckt.

Der Vorsitzende oder der Geschäftsführer ist berechtigt, mit einem neu aufzunehmenden Mitglied dessen Beitrag zu vereinbaren. Richtlinie hierfür soll das Interesse des neuen Mitglieds an der Arbeit des Vereins und seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit sein.

Erfolgt das Ausscheiden während des Geschäftsjahres, so ist der Beitrag für das ganze laufende und, wenn die Kündigung nach dem 1. 7. erfolgt, auch für das folgende Geschäftsjahr zu entrichten.

§ 6
Gemeinnützige Tätigkeit

Gemäß den gemeinnützigen Zielen erstrebt der Verein keine Gewinne. Etwaige Überschüsse des Vereins dürfen nur für die satzungsmäßigen Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten keine Anteile davon und in ihrer Eigenschaft als Mitglieder auch keine sonstigen Zuwendungen aus Mitteln des Vereins. Sie erhalten bei ihrem Ausscheiden oder bei Auflösung oder Aufhebung des Vereins keine Ansprüche auf das Vereinsvermögen.

Es darf keine Person durch Verwaltungsaufgaben, die den Zwecken des Vereins fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.

§ 7
Organe des Vereins

Die Organe des Vereins sind:

Der Vorstand
Der Beirat
Der Verwaltungsrat
Die Mitgliederversammlung.

§ 8
Der Vorstand

Der Vorstand des Vereins besteht aus einem Vorsitzenden, zwei stellvertretenden Vorsitzenden und mindestens zehn, höchstens zwanzig weiteren Vorstandsmitgliedern, sowie dem Geschäftsführenden Vorstandsmitglied, falls ein solches ge-

mäß § 13 bestellt ist. Der Vorstand wird von der Mitgliederversammlung auf drei Jahre gewählt. Die Wahl erfolgt durch geheime Abstimmung oder, sofern niemand widerspricht, durch Zuruf. Wiederwahl ist zulässig. Der Vorstand bleibt so lange im Amt, bis ein neuer Vorstand ordnungsgemäß bestellt ist, jedoch längstens bis zum Schluß des Kalenderhalbjahres, das dem letzten Amtsjahr folgt.

Zu den Aufgaben des Vorstandes gehören insbesondere
die Einsetzung von Arbeitsausschüssen,
die Bearbeitung von Vorschlägen an die Mitgliederversammlung,
die Erstellung des jährlichen Etats sowie
die Vorprüfung der Jahresabrechnung und Vorlage an die Mitgliederversammlung.

Vorstandssitzungen finden mindestens zweimal jährlich statt. Sie sind außerdem vom Vorsitzenden oder einem stellvertretenden Vorsitzenden einzuberufen, wenn drei Vorstandsmitglieder es verlangen. Die Einladung hat unter Angabe der Tagesordnung im Regelfalle zwei Wochen vorher zu erfolgen.

Der Vorstand ist beschlußfähig, wenn mindestens ein Drittel der Vorstandsmitglieder anwesend ist. Die Beschlüsse des Vorstandes werden mit Stimmenmehrheit der erschienenen Vorstandsmitglieder gefaßt. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag.

Über die Beschlüsse des Vorstandes ist ein Protokoll aufzunehmen und von dem Vorsitzenden der betreffenden Sitzung zu unterzeichnen.

Vorstand im Sinne des § 26 BGB ist der Vorsitzende, in dessen Verhinderung einer der stellvertretenden Vorsitzenden. Die Verhinderung bedarf keines Nachweises.

§ 9
Der Beirat

Der Beirat besteht aus dem Vorstand, den Vorsitzenden der Ausschüsse und den Mitgliedern, die von der Mitgliederversammlung gewählt werden. Auf Vorschlag des Vorstandes können auch Nichtmitglieder, die sich in Praxis und Wissenschaft um die Ziele des Vereins verdient gemacht haben, in den Beirat gewählt werden. Der Beirat wird durch den Vorsitzenden des Vereins bei Bedarf oder auf Antrag von mindestens einem Drittel der Beiratsmitglieder einberufen. Die Einladung hat unter Angabe der Tagesordnung zwei Wochen vorher zu erfolgen. Es obliegt ihm die Bearbeitung (Beratung und Beschlußfassung) aller ihm von den Vorsitzenden oder dem Vorstand unterbreiteten Vereinsangelegenheiten von besonderer Bedeutung. Die Zugehörigkeit zum Beirat endigt nach den in § 4 angeführten Tatbeständen für das Erlöschen der Mitgliedschaft des Vereins.

§ 10
Der Verwaltungsrat

Der Beirat wählt aus seinen Mitgliedern einen Verwaltungsrat zur raschen und wirksamen Unterstützung des Vorstandes in der Führung der Vereinsgeschäfte.

Die Anzahl der Mitglieder des Verwaltungsrats soll dreißig nicht überschreiten. Der Verwaltungsrat wählt aus seinen Reihen einen Vorsitzenden und zwei stellvertretende Vorsitzende. Die Sitzungen des Verwaltungsrates werden vom Vorsitzenden des Verwaltungsrates im Einvernehmen mit dem Vereinsvorsitzenden einberufen. Die Einladung hat unter Angabe der Tagesordnung zwei Wochen vorher zu erfolgen. Die Zugehörigkeit zum Verwaltungsrat endigt nach den im § 4 angeführten Tatbeständen für das Erlöschen der Mitgliedschaft des Vereins.

§ 11
Beschlußfähigkeit des Beirats, Verwaltungsrats und der Ausschüsse

Der Beirat, der Verwaltungsrat und die Arbeitsausschüsse sind beschlußfähig bei mindestens einem Drittel ihrer Mitglieder. Sie beschließen mit einfacher Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Wenn ein Drittel der Mitglieder des Beirats bzw. des Verwaltungsrats es verlangt, muß der Vorstand eine Beirats- bzw. Verwaltungsratssitzung einberufen. Über die Beschlüsse ist ein Protokoll aufzunehmen und von dem Vorsitzenden der betreffenden Sitzung zu unterzeichnen.

§ 12
Mitgliederversammlung

Die Mitgliederversammlung wird vom Vorsitzenden regelmäßig einmal im Jahre einberufen. Die Mitglieder sind spätestens 14 Tage vorher unter Mitteilung der Tagesordnung schriftlich zu laden. In dringenden Fällen kann der Vorstand unter Einhaltung einer kürzeren Frist außerordentliche Mitgliederversammlungen einberufen; er muß sie einberufen, wenn mindestens ein Drittel der Mitglieder, der Beirat oder der Verwaltungsrat kraft Beschlusses dies unter Angabe der zur Beratung zu stellenden Punkte schriftlich beantragen.

Jedes Mitglied hat eine Stimme. Die Beschlüsse werden, soweit diese Satzung nicht etwas anderes bestimmt, mit einfacher Stimmenmehrheit gefaßt. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden, im Falle einer Wahl entscheidet das Los. Über die Verhandlung ist ein Protokoll aufzunehmen und vom Vorsitzenden und dem Geschäftsführer zu unterzeichnen.

Die Mitglieder können sich in der Mitgliederversammlung unter Vorlage schriftlicher Vollmacht vertreten lassen.

Die Mitgliederversammlung beschließt vornehmlich über:

1. die Wahl des Vorstandes und seines Vorsitzenden,
2. die Wahl der Beiratsmitglieder,
3. die Festsetzung des Jahresetats,
4. die Änderungen der Satzung,
5. den Jahresabschluß,
6. die Entlastung des Vorstandes und der Geschäftsführung,
7. die Wahl von Kassenprüfern,
8. die Auflösung des Vereins.

§ 13

Geschäftsführung

Der Vorstand kann einen oder mehrere Geschäftsführer anstellen, von denen einer zum Hauptgeschäftsführer oder zum Geschäftsführenden Vorstandsmitglied bestellt werden kann.

§ 14

Satzungsänderungen

Eine Änderung der Satzung des Vereins kann von der Mitgliederversammlung nur mit einer Mehrheit von 3/5 der erschienenen Mitglieder beschlossen werden.

§ 15

Auflösung

Die Auflösung des Vereins kann von der Mitgliederversammlung nur mit einer Mehrheit von 4/5 der erschienen Mitglieder beschlossen werden.
Bei Auflösung des Vereins fällt das Vereinsvermögen dem Bundesverkehrsministeriums zur Verwendung im Interesse der weiteren Förderung des Wasserstraßengedankens im Sinne des § 2 zu.

DIE VORSTANDSGREMIEN

des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau

nach dem Stand vom 6. 4. 1970

Die Vorsitzenden:

1. Vorsitzender:

Urschlechter Dr. Andreas
Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
8500 Nürnberg, Wolff'sches Rathaus, Tel.: 20 25 23 00

stellvertretende Vorsitzende:

Kost Dr. h. c. Heinrich
Bergassessor a. D., Generaldirektor i. R.
4135 Kapellen über Moers, Agnetenhof, Tel.: 0 28 41 / 6 11 44-45

Lienau Dipl.-chem. Rainer
Vorstandsmitglied der Süd-Chemie AG.
8000 München, Lenbachplatz 6, Tel.: 08 11 / 55 84 21

Vorstandsmitglieder:

Brand Konrad
1. Vorstand der Mainschiffahrts-Genossenschaft eGmbH.,
8700 Würzburg, Alter Hafen, Tel. 5 01 47

Doni Dr. Wilhelm
berufsmäßiger Stadtrat, Stadtverwaltung Nürnberg, Referat VII,
8500 Nürnberg, Rathaus am Hauptmarkt 18, Tel. 20 25 22 70

Dümmler Dr. Hans W.
Vorsitzender des Vorstandes der Bayerischen Versicherungsbank AG. i. R.
8000 München-22, Ludwigstr. 21, Tel. 2 30 22 00

Ernstberger Dr. A.
Mitglied des Vorstandes der Bayerischen Hypotheken- und Wechselbank,
8000 München-2, Theatinerstr. 11, Tel. 22 85 81

Fay Dr. Wilhelm
Bürgermeister der Stadt Frankfurt,
6000 Frankfurt/M., Rathaus Römer, Tel. 21 23 103

Fischer Dr. Arnold Th.
Generaldirektor der Kalle AG.,
6202 Wiesbaden-Biebrich, Rheingaustr. 190, Tel. 681 **

Fuchs Dr.-Ing., Dr.-Ing. e. h. Heinz
Vorsitzender des Vorstandes der Rhein-Main-Donau AG.
8000 München-23, Leopoldstr. 28, Tel. 3 80 71

Geile Dr. Wilhelm
Präsident des Zentralvereins für die deutsche Binnenschiffahrt e. V.,
5000 Köln-51, Ulmenallee 1b, Tel. 38 20 29

Hoevels Dr.-Ing., Dr.-Ing. e. h. Werner
Bergrat a. D., Vorsitzender des Vorstandes der Saarbergwerke AG.
6600 Saarbrücken, Trierer Str. 1, Tel. 405-32 00

Laub Walter
Mitglied des Vorstandes der Rhein-Main-Donau AG.
8000 München-23, Leopoldstr. 28, Tel. 3 80 71

Merk Dr. Bruno, Staatsminister
Bayerisches Staatsministerium des Innern,
8000 München-22, Odeonsplatz 3, Tel. 28 02 21

Pöhner Dr. Konrad, Staatsminister
Bayerisches Staatsministerium der Finanzen
8000 München-22, Odeonsplatz 4, Tel. 2 30 61

Pschor Dipl.-Ing. Rupprecht
Präsident der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Regensburg,
8400 Regensburg, Kumpfmühler Str. 6, Tel. 3 07 51

Renner Dipl.-Ing. Emil
Präsident der Wasser und Schiffahrtsdirektion Würzburg,
8700 Würzburg, Wörthstr. 19, Tel. 59 00 24

Scharlach Dr. Fritz
Präsident der Industrie- und Handelskammer für Mittelfranken,
8500 Nürnberg, Fichtestr. 41, Tel. 53 31 41

Schuth Erich
Gerichtsassessor a. D., Vorstandsmitglied der Fendel Schiffahrts-AG. i. R.
6800 Mannheim, Schopenhauerstr. 9, Tel. 4 37 48

Schweiger Dr. German
Mitglied des Vorstandes der Bayerischen Vereinsbank,
8000 München-2, Kardinal-Faufhaber-Str. 14, Tel. 29 42 43

Seeling August
Altoberbürgermeister der Stadt Duisburg,
4100 Duisburg, Friedenstr. 92, Tel. 2 12 00

Seiermann Dr. Max
Hauptgeschäftsführer i. R.
8400 Regensburg, Wittelsbacherstr. 7c, Tel. 2 36 09

Voit Dr. Richard
Senator h. c., Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Bayerischen Bauindustrieverbandes e. V.,
8000 München-2, Oberanger 32, Tel. 24 20 31

Wind Dr. Heinrich
Mitglied des Vorstandes der Bayerischen Raiffeisen-Zentralkasse eGmbH. und der Bayerischen Warenvermittlung landwirtschaftlicher Genossenschaften AG.,
8000 München-2, Türkenstr. 16, Tel. 22 83 91

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied:

Geer Prof. Dr. Johann Sebastian
berufsmäßiger Stadtrat i. R.
8500 Nürnberg, Hubertusstr. 8a, Tel. 59 22 06

Die Vorsitzenden des Verwaltungsbeirates:

Vorsitzender:

Schedl Dr. Staatsminister Otto
Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr
8000 München-22, Prinzregentenstr. 28, Tel.: 2 16 21

stellvertretende Vorsitzende:

Mühlbauer Prof. Dipl.-Ing. Eduard
Mitglied des Vorstandes der Siemens-AG. i. R.
8000 München-81, Titurelstr. 10, Tel.: 48 18 53

Neumann Dr.-Ing. e. h. Ulrich
Vorsitzender des Vorstandes der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg i. R.
8100 Garmisch-Partenkirchen, Gsteigstr. 48, Tel.: 48 16

Geschäftsstelle des Vereins:

8500 Nürnberg, Marienplatz 4/II.
Tel. 20 44 41, Telex: 0 62 22 75 (VBMI)
Vereinssekretär: Dipl.-Kfm. Reiner Hofmann

Oberfinanzdirektion Nürnberg

Nürnberg, 13. März 1970
Anschrift: 8500 Nürnberg 23, Krelingstraße 50/492
Fernsprecher: Durchwahl (0911) 5395 - .....
Vermittlung (0911) 53951
Fernschreiber: 0622257

Az.: S 1292 - 2/St 22
(Im Antwortschreiben bitte angeben)

An den

Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau e.V.

8500 N ü r n b e r g
Marienplatz 4

Betr.: Anerkennung als gemeinnützige, besonders förderungswürdige Vereinigung gem. § 48 Abs. 4 EStDV (§ 25 Abs. 4 KStDV)

Vorgang: Ihr Schreiben vom 20.2.1970

Sehr geehrte Herren!

Die Bundesregierung hat auf Grund der Ermächtigungsvorschrift des § 48 Abs. 4 EStDV bzw. des § 25 Abs. 4 KStDV die Zuwendungen i.S. des § 10 b EStG und des § 11 Ziff. 5 a KStG an den Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. als steuerbegünstigt anerkannt (vgl. Abschnitt 37 Abs. 3 Ziff. 37 LStR 1970). Steuerbegünstigt sind auch Mitgliedsbeiträge. Für die Abzugsfähigkeit der Mitgliedsbeiträge als Spenden i.S. des § 10 b EStG und des § 11 Ziff. 5 a KStG genügt der Nachweis, daß es sich um Mitgliedsbeiträge handelt; eine besondere Empfangsbescheinigung unter Angabe des Verwendungszwecks ist nicht erforderlich. Es steht Ihnen jedoch frei, in der Beitragsrechnung oder in der Beitragsquittung auf die Abzugsfähigkeit der Mitgliedsbeiträge als Spenden i.S. des § 10 b EStG und des § 11 Ziff. 5 a KStG besonders hinzuweisen.

Hochachtungsvoll
Im Auftrag

(Schroth)