

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 1972 - Nr. 11



Der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. feierte bei der Eröffnung des Staatshafens Nürnberg und des Europakanals Rhein-Main-Donau bis Nürnberg sein 80jähriges Bestehen mit einem Internationalen Rhein-Donau-Tag. Bei einem Festakt am 22. September 1972 in der Nürnberger Meistersingerhalle konnte der Vorsitzende des Vereins, Oberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter, viele Persönlichkeiten aus dem In- und Ausland als Ehrengäste begrüßen.

An der Jubiläumsveranstaltung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V. nahmen teil:

der Österreichische Kanal- und Schiffahrtsverein, repräsentiert von seinem Präsidenten, Bundesminister a. D. Dr. Kotzina,

die Internationale Binnenschiffahrts-Union (U.I.N.F.) in Brüssel mit seinem Präsidenten Dr. van Gunsteren,

die Schweizerische Schiffahrtsvereinigung in Basel mit seinem Ehrenpräsidenten Dr. Jaquet,

die Vereinigung "Central Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart" Rotterdam mit seinem Präsidenten Tukker,

die Rotterdamer Hafenorganisation mit dem Direktor der Rotterdamer Häfen van Schaick,

die Union der rheinischen Handelskammern mit seinem Präsidenten Kommerzialrat Rhomberg,

die französische Studiengesellschaft der Verbindung Nordsee und Mittelmeer, repräsentiert von seinem Präsidenten Minister a. D. Sudreau,

die bulgarische Flußschiffahrt mit Generaldirektor Botev, zugleich derzeit Vorsitzender der Bratislaver Direktorenkonferenz,

das Donaueuropäische Institut, Wien, mit seinem Generalsekretär Granser,

die Südosteuropa-Gesellschaft, München, mit dem Vorsitzenden des Kuratoriums, Staatssekretär a. D. Dr. Vogel,

der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e.V. mit seinem Präsidenten Dr. Geile,

der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen e. V. mit Präsident Dr. Huber,

der Oberrheinische Wasserstraßen- und Schiffahrtsverband e. V. mit seinem 1. Vorsitzenden Oberreg.-Baudir. a. D. Koch,

der Bundesverband der deutschen Binnenschiffahrt e.V. mit seinem Präsidenten Direktor Hüttner, der Verband öffentlicher Binnenhäfen mit dem 1. Vorsitzenden Hafendirektor Königshofen,

sowie die Industrie- und Handelskammern von Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Straßburg und Nürnberg.

Das große Ereignis der Hafeneröffnung in Nürnberg war begleitet von einer Reihe von Tagungen und Kongressen, bei denen mehr oder weniger deutlich die Zukunft des Handels auf den Binnenwasserstraßen und der Binnenschiffahrt selbst angesprochen worden ist. Heute schon bewegt die Anliegerstaaten an Rhein, Europakanal und Donau die Frage, wie sich ihre Beziehungen gestalten werden, wenn die Wasserstraße lückenlos von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer führt.

Die Aufsätze in diesen Blättern, teilweise selbst am Festtag als Vorträge gehalten, wollen auch einen Beitrag dazu leisten. dieses Problem zur Diskussion zu stellen.



Die beiden Festredner beim Internationalen Rhein-Donau-Tag in der Nürnberger Meistersingerhalle: Der Generalsekretär des Europarates Minister a. D. Dr. Lujo Toncic-Sorinj (links) und der Vorsitzende des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins, Oberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter.

Eröffnungsansprache zum Internationalen Rhein-Donau-Tag

am 22. September 1972

Von Dr. Andreas Urschlechter

1. Vorsitzender des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau

Es ist sicher ein glücklicher Zufall, daß das Vereinsjubiläum mit der Hafeneröffnung in Nürnberg zusammenfällt, denn die einstige Reichsstadt hat jahrhundertelang eine große Rolle gespielt, wenn Gedanken einer Kanalverbindung zwischen den beiden Stromsystemen gehegt worden sind. Schließlich stand auch die Wiege des "Vereins zur Hebung der bayerischen Fluß- und Kanalschiffahrt" in Nürnberg, an der sich 29 Städte und Gemeinden, 13 Handelskammern und andere kaufmännische Korporationen und 286 Firmen oder Einzelpersonen am 6. November 1892 versammelten. In der langen Geschichte des Vereins ist die

Gefolgschaft aus Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft stets größer, der Name einige Male geändert worden, aber der Sitz stets Nürnberg geblieben.

Der Kanalverein war von Männern mit Weitblick in einer Zeit gegründet worden, als gerade der alte Ludwig-Donau-Main-Kanal an der Konkurrenz des neuen Verkehrsmittels Eisenbahn scheiterte. Es hatte sich jedoch herausgestellt, daß der Wasserweg den Wettbewerb mit der Schiene nicht allgemein zu fürchten braucht, denn die preußische Regierung hatte den Main bis Frankfurt hinauf kanalisiert und dadurch Frankfurt in einen Rheinhafen mit bedeutendem Umschlag verwandelt. Daher setzte sich Prinz Ludwig von Bayern, der Sohn des Prinzregenten, im Jahre 1891 in einer vielbeachteten Rede vor der Kammer der Reichsräte dafür ein, die bayerische Flußschiffahrt wieder zu beleben und den Hauptfehler des Kanals künftig zu vermeiden, "daß er in einen Fluß (Main) mündet, der sich für die große Schiffahrt nicht eignet".

Trotz des Zuspruchs der Krone und der Staatsregierung für ein Projekt Schiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau lehnte die Kammer der Abgeordneten gegen die Stimmen der "kleinen sozialdemokratischen Fraktion" und von drei bürgerlichen Abgeordneten ab, dafür Mittel in den Haushalt einzustellen. Zwei weitere Anträge des Vereins fielen dem gleichen Schicksal anheim. Aber das vermochte den Panalverein in seiner Tatkraft nicht zu erschüttern. Er errichtete ein eigenes "Technisches Amt", das die notwendigen Untersuchungen vorbereitete; es wurde mit Spenden von Mitgliedern und anderen Interessenten finanziert. Später kam ein zweites Technisches Amt für Südbayern hinzu, das den Anschluß der Städte München und Augsburg an die Wasserstraße prüfen sollte.

Die Ergebnisse der zwei Ämter sind in drei Veröffentlichungen, die der Verein herausgab, niedergelegt: 1903 in der "Denkschrift über die Donau-Main-Wasserstraße von Kelheim bis Aschaffenburg"

und 1905 in der "Denkschrift über die Verbesserung der Schiffbarkeit der bayerischen Donau und die Durchführung der Großschiffahrt bis Ulm" und 1913 über "Die Main-Dona-Wasserstraße mit Anschluß der Städte München und Augsburg".

Zu den drei technischen Denkschriften trat schließlich noch 1908 eine den wirtschaftlichen Auswirkungen der Großschiffahrtsstraße gewidmete Schrift "Der wirtschaftliche Wert einer Bayerischen Großschiffahrtsstraße".

Die vier Veröffentlichungen des Vereins bewirkten, daß auch die Kammer der Abgeordneten einer ernsthaften Diskussion über die Großschiffahrtsstraße nicht mehr ausweichen und ohne Beschlußfassung zur Tagesordnung übergehen konnte. Die Kammer nahm schließlich den Antrag der Regierung einstimmig an, technisch und wirtschaftlich zu prüfen, ob der Main von Aschaffenburg aufwärts schiffbar gemacht werden kann. Der Verein buchte einen vollen Erfolg.

Dennoch waren längst nicht alle Widerstände ausgeräumt, zumal der Erste Weltkrieg neue Hindernisse mit sich brachte. Trotz Niederlage und Revolution, Zusammenbruch und Aufständen konnten die Ausschüsse des sogenannten "Stromverbandes" ihre Arbeiten Mitte 1919 weitgehend abschließen, weil der Kanalverein die Akten seiner technischen Vereinsämter uneigennützig und unentgeltlich übergeben hatte. Und sie stellten einen Grundstein für den "Vertrag über

die Ausführung der Main-Donau-Wasserstraße" dar, der im Juni 1921 in Berlin unterschrieben wurde und zur Gründung der Rhein-Main-Donau AG führte. Die Geburtsstunde des Europakanals Rhein-Main-Donau war gekommen. Und mit Stolz darf ich feststellen, daß es ohne Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein den Europakanal nie gegeben hätte. Das ist das geschichtlich belegte Verdienst der Mitglieder dieses Vereins.

Mit der Rhein-Main-Donau AG erwachte nach dem Zweiten Weltkrieg auch der frühere Kanalverein zu neuem Leben. Am 28. Oktober 1948 wurde er in Nürnberg wiedergegründet und gab sich zwei Jahre später bei einer Vorstandssitzung in Linz den Namen "Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau". Je weiter der Europakanal in das fränkische Land vordrang, desto stärker mehrten sich zweifelnde Stimmen an seinem Sinn und Zweck. Wieder aber war es der Verein, der unermüdlich für den Wasserweg von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer eintrat und eintritt. Der Jubilar von 80 Jahren wird sich auch nicht damit zufrieden geben, daß nun Nürnberg erreicht ist. Er hält an einer lückenlosen Verbindung bis Regensburg fest.

Und dann? Wenn das große Werk vollendet ist, stellen sich dem Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein neue, große Aufgaben, denn der Europakanal soll nicht nur durch 13 europäische Staaten führen, sondern ein festes Bindeglied zwischen ihnen werden. Wir in Nürnberg fühlen uns berufen, dabei eine Mittlerrolle zu übernehmen. Sie fällt uns zu, denn die Stadt liegt — wenn die beiden Stromsysteme Rhein-Main und Donau endgültig verbunden sind — beinahe genau in der Mitte zwischen Ost und West.

Als Vorsitzender des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins mit Sitz in dieser Stadt lade ich sie alle aus den Ländern Europas ein, künftig alle zwei Jahre zu einem Europa-Tag nach Nürnberg zu kommen. Dabei soll es nicht darum gehen, Beschlüsse zu fassen, oder Regierungen zu verpflichten, sondern Probleme zu erörtern und Gedanken auszutauschen.

Der Verein möchte damit einen Gedanken aufgreifen, der seit Beginn dieses Jahrhunderts gehegt, in den Wirren der Zeit aber wieder vergessen worden ist. Vor dem Ersten Weltkrieg haben die Länder Europas einschließlich Deutschland die Projekte eines großen europäischen und deutschen Wasserstraßensystems verfolgt. Und dieser Gedanke ist keineswegs veraltet. Was schließlich als Kanal gebaut wird, ist ein Teilstück der damals projektierten Werke. Er kann und darf jedoch nicht isoliert gesehen werden. Mit dem Zusammenwachsen Europas beginnen die Pläne eines weitreichenden europäischen Wasserstraßennetzes wieder an Bedeutung zu gewinnen. Es gilt nun, die Bestrebungen auf das ganze Wasserstraßennetz zu richten. Diesem Ziel soll unser Zusammentreffen in der Zukunft dienen. Ich darf Sie alle aus den Ländern im Westen und Osten Europas noch einmal sehr herzlich zum ersten Europa-Tag in Nürnberg begrüßen.

Der Europakanal, Symbol und Aufgabe, steht damit im Mittelpunkt des heutigen Internationalen Rhein-Donau-Tags. Der Generalsekretär des Europarats in Straßburg, Herr Dr. Toncic-Sorinj, hat es übernommen, hierzu den Festvortrag zu halten. Ich darf Herrn Minister Dr. Toncic-Sorinj ganz besonders herzlich in unserer Mitte begrüßen und erteile ihm hiermit das Wort.

Der Europakanal - Symbol und Aufgabe

Vortrag anläßlich des Internationalen Rhein-Donau-Tages in Nürnberg

Von Minister a. D. Dr. Lujo Toncic-Sorinj Generalsekretär des Europarates, Straßburg

"Das Schiffsheer segelte durch die kyanischen Felsen gerade nach dem Istros, fuhr den Fluß zwei Tagesreisen weit vom Meer hinauf und schlug über die schmale Stelle des Flusses dort, wo sich der Istros in zwei Mündungen teilt, eine Brücke... Ehe Darius aber an den Istros kam, bezwang er zuerst die Goten, die an die Unsterblichkeit glauben."

So lautet eine Stelle im Bericht Herodots über den Feldzug des persischen Großkönigs Darius in das Land der Skythen. Damit hat Herodot zum ersten Mal nach einigen vagen Andeutungen Hesiods in seinem Werk Theogonia - die Donau erwähnt, und zwar unter ihrem klassischen Namen Istros, lateinisch Ister. Die Stelle, wo die Brücke erbaut wurde, dürfte östlich des heutigen Isaccea zu suchen sein. Der im übrigen völlig erfolglose Feldzug des Darius hat wahrscheinlich im Jahre 514 v. Chr. stattgefunden. Herodot meint, daß dieser Strom ganz Europa durchfließe und bei der Stadt "Pyréné" entspringe, daß aber ungeheure Bienenschwärme eine Fahrt vom Unterlauf stromaufwärts unmöglich machen. Die beiden hauptsächlichen Nebenflüsse hießen Alpis und Karpis. Der erste Angehörige des römischen Kulturkreises, der nachweislich die mittlere Donau mit eigenen Augen gesehen hat, war der römische Feldherr C. Scribonius Curio, der im Jahre 75 v. Chr. einen Feldzug gegen die Dardaner unternahm. Eutropius schreibt, daß Curio die Dardaner besiegte und bis zur Donau vordrang. Vielleicht haben die Römer damals die keltische Bezeichnung des Stromes gehört und ihn dann "Danuvius" latinisiert. Cäsar nennt das Wort zum ersten Mal in einer Stelle des bellum Gallium. Diodor schreibt, daß sich die Donau in den Ozean ergieße, also in das Mare Hyperboreum, woraus ersichtlich ist, daß die Kenntnisse des Griechen Herodot über die Kontinuität des Stromes verloren gegangen sind. Curio dürfte beim heutigen Petronell an die Donau gekommen sein, und die ausgedehnten Sümpfe in der heutigen Batschka und im westlichen Banat haben möglicherweise Anlaß zu der Annahme gegeben, daß dies die letzten südlichen Ausläufer des Mare Hyperboreum seien. Die Verwirrung über den Lauf der Donau wurde noch durch einen anderen Irrtum verstärkt: der Schriftsteller Apollonius Rhodius (250 v. Chr.) schreibt in seinem Buch über die Argonauten, daß diese vom Pontus durch den Ister in das Adriatische Meer fuhren. Dieser Irrtum setzte sich über Eratosthenes und Hipparch bis zu Pomponius Mela (43 n. Chr.) fort. Dieser meint, die Strömung des Po wirke in der nördlichen Adria so lange fort, bis der Ister auf sie trifft, der vom gegenüberliegenden Ufer mit ebensolcher Kraft entgegenströmt. Möglicherweise beruht das alles auf mißverstandenen Informationen über den Birnbaumer Sattel zwischen Ober-Laibach und der Wippach, über den angeblich kleinere Schiffe auf einem Walzensystem von der Adria zur Ljublijanica geschleppt wurden. Daß noch im Mittelalter die Dinge unklar waren, beweist der Byzanthiner Eusthatius im 12. Jahrhundert, der schreibt: "Der Ister kommt von den Hercynischen Bergen herab, ein von der Quelle an schiffbarer Fluß. Er teilt sich und mündet mit einem Arm in den Pontus, mit dem anderen in die Adria."

Lange vorher aber wurde das letzte Rätsel des Stromes gelöst, nämlich seine Quelle. Mit der Eroberung Galliens durch Cäsar war es klar geworden, daß sich die Donauquelle irgendwo östlich des Rheines befinden müsse. Im Jahre 15 v. Chr. unterwarf Tiberius die Vindeliker am Bodensee. Darüber schreibt Strabo: "Nahe dabei sind die Quellen der Donau und des Rheines. Zwischen ihnen liegt ein See sowie Sümpfe, die der Rhein bildet. Der See hat über 300 Stadien Umfang. Die Fahrt über ihn ist 200 Stadien lang. Auch weist er eine Insel auf, deren sich Tiberius in der Seeschlacht gegen die Vindeliker als festen Stützpunkt bediente. Er liegt südlicher als die Donauquellen und als der Hercynische Wald . . . Als Tiberius vom See eine Tagesreise entfernt war, sah er die Donauquellen". Strabo erwähnt ausdrücklich, daß Tiberius Quellen, nicht eine Quelle entdeckt hat. Das weist darauf hin, daß Tiberius entweder die beiden Quellflüsse Brigach und Brege erreichte, oder wenigstens von ihnen hörte, da er eine Entfernung von 60 km unmöglich, wie Strabo schreibt, mit nur einer Tagesreise erreichen konnte. Somit ist Tiberius als Entdecker der Donauquellen anzusprechen. Plinius der Altere, im ersten nachchristlichen Jahrhundert, faßt das hydrographische Bild der Donau folgendermaßen zusammen: "Der Ister entspringt auf dem Gebirge Abnoba (Schwarzwald) in Germanien gegenüber der gallischen Stadt Rauriacum (Augst bei Basel), viele tausend Schritte jenseits der Alpen. Unter dem Namen Danuvius fließt er durch eine zahllose Menge von Völkerstämmen mit gewaltig zunehmender Wasserfülle, erhält bei Eintritt in Illyrien den Namen Ister und mündet, nachdem er 60 Flüsse aufgenommen hat, von denen die Hälfte schiffbar ist, durch sechs weite Mündungen ins Schwarze Meer."

Die Quelle der Brege bei Furtwangen liegt in 1000 m Höhe nur ca. 100 m von der Wasserscheide zwischen Nordsee und Schwarzem Meer entfernt. Hier beginnt der Lauf der Donau: 2860 km bis zum Meer. Das gesamte Einzugsgebiet des Stromes umfaßt mehr als 800 000 km². Der Rhein hat ab Reichenau eine Länge von 1162 km bis zur Nordsee, wozu allerdings noch die 56 km des Hinterrheines und die 92 km des Vorderrheines gezählt werden müssen. Das gesamte Stromgebiet umfaßt ca. 224 000 km², also ca. ein Viertel des Stromgebietes der Donau. Aber der Rhein hat einen wilderen Ursprung: als Vorderrhein aus 2344 m Höhe und als Hinterrhein gar aus 2904 m. Der Rhein ist ein Strom der Germanen und Romanen, die Donau ein Strom der Germanen, der Slaven, der Magyaren, der Rumänen und der Türken. Das Schicksal des Rheins ist der Westen, das Schicksal der Donau der Osten. Die Donau wies den Heerscharen des Ostens den Weg nach Zentraleuropa. Nur zwei Mal in ihrer ganzen Geschichte stand die Donau unter der Herrschaft einer westlichen Großmacht: zur Zeit des römischen Reiches, vor allem unter Trajan im zweiten nachchristlichen Jahrhundert,

und zur Zeit der Donaumonarchie der Habsburger etwa von 1718, dem Frieden von Passarowitz, bis zum Ende des Reiches 1918. Nur kurz waren die Epochen eigenständiger unabhängiger Nationalstaaten der kleineren Donauvölker: das Großmährische Reich, das böhmische Königtum, das Reich der ungarischen Krone im Mittelalter, die Königreiche der Kroaten, Serben und Bulgaren, Moldau und Wallachei, alles bis zur türkischen Invasion im 14.—15. Jh. Dazu kommt die kurze Ära zwischen den beiden Weltkriegen in unserer Zeit. Ansonsten waren es östliche Reiche, die die Donau beherrschten: das Reich Attilas im 5. Jh., die Mongolen im 13. Jh., die Türken vom 14. bis zum 19. Jh. und die Sowjetunion im 20. Jh.

Ein kurzlebiges Reich verdient hier besondere Erwähnung: das Reich der Avaren im 7. und 8. Jh. mit dem Zentrum im heutigen Ungarn. Das Reich Karls des Großen war gegen Ende des 8. Jh. in einer schweren Krise begriffen. Nach der Niederlage in Spanien und nach den endlosen Kämpfen mit den Sachsen, wurde auch der Südosten des Reiches von den ständigen Einfällen der Avaren bedroht. Da faßte Karl der Große einen Plan, dessen Grandiosität ihm vielleicht selbst nicht bewußt war. Wahrscheinlich führten Rhein und Donau, wie alle Flüsse zu seiner Zeit, viel mehr Wasser als in den späteren Jahrhunderten, schon allein deshalb, weil es damals viel mehr Wälder gab. So beschloß Karl der Große zum leichteren und schnelleren Transport der Truppen nach dem Osten zwischen der Rezat und das Altmühl in der Nähe des heutigen Treuchtlingen einen Kanal zu bauen, die berühmte Fossa Carolina. Der Kanal sollte eine Länge von 2-3 km und eine Breite von schätzungsweise 100 m haben. Die Arbeiten begannen 792 und endeten ein Jahr später mit einem völligen Mißerfolg. Wie Einhard berichtet, verhinderten unendwegte Wolkenbrüche die Durchführung des Unternehmens. Was am Tage aufgehäuft worden war, schwemmten die Regen des nachts wieder hinweg. Noch heute sieht man deutlich die Überreste des Kanals, der, stünde es dafür, derzeit mit Leichtigkeit zu verwirklichen wäre. Überdies läßt sich zweifeln, ob die Naturgewalten den Bau des Kanals damals wirklich hätten verhindern können. Wir sind wohl der Wahrheit näher, wenn wir annehmen, daß er dieses doch sehr kostspielige und für die damalige Zeit zu ambitiöse Unternehmen aufgab, weil es nicht mehr notwendig war. Es gelang seinem Sohn Pippin in mehreren Kriegszügen, die Macht der Avaren durch Eroberung ihres Zentralsitzes vollkommen zu vernichten. Das wenige, das von ihnen erhalten blieb, wird heute ausgegraben, als Volk verschwanden sie und der Weg für das Reich der Karolinger nach Südosten war frei. Allerdings nicht für lange. Den Avaren folgten die Magyaren und Szekler, deren Vordringen im 10. Jh. zwar eingedämmt wurde, die aber als christanisiertes Volk in Pannonien erhalten blieben. Der Kanalbau Karls des Großen war offensichtlich niemals als Unternehmen zur Förderung des Verkehrs oder des Transports von Gütern gedacht. Es ist fraglich, ob Karl dem Großen die große Vision einer Verbindung von Rhein und Donau, eine Ostwestverkehrsachse, tatsächlich vor Augen schwebte. Karl der Große war ein Realist, der in militärischen Kategorien dachte, und der sein riesenhaftes Reich — kaum zu kontrollieren und noch weniger in allen seinen Dimensionen zu beherrschen - von überall her bedroht sehen mußte. Allerdings läßt sich aus dem Versuch erkennen, daß die Schiffbarkeit von Altmühl und Donau einerseits,

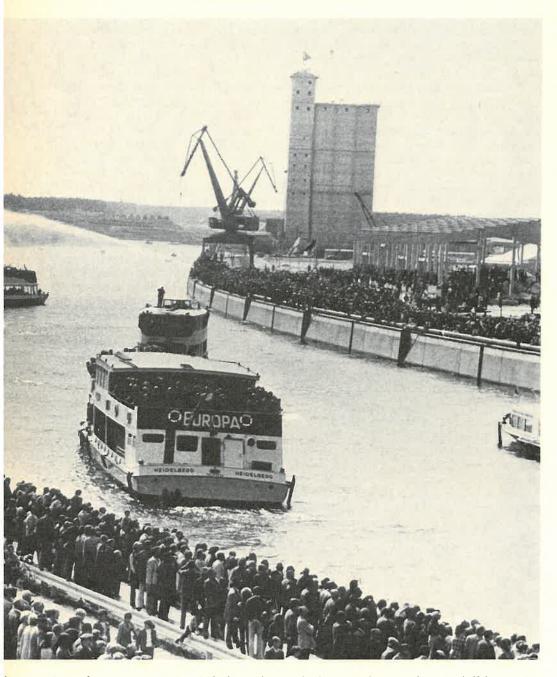
Rezat, Regnitz und natürlich Rhein andererseits, offensichtlich außer Zweifel stand, und daß sehr genaue hydrographische Kenntnisse über die Flußsysteme Zentraleuropas bereits vorhanden gewesen sein müssen, was natürlich nicht bedeutet, daß genaue Kenntnisse über den weiteren Verlauf der Donau im Bereich des Byzantinischen Reiches vorhanden waren.

In dem darauffolgenden Jahrtausend tauchen nie mehr wieder Pläne zur Schaffung eines Kanals zwischen Donau und Rhein auf, zumindest nicht im Lichte praktischer Versuche. Erst König Ludwig I. von Bayern, eine umstrittene Persönlichkeit, der großartige Leistungen vollbrachte, seiner Zeit aber weit voraus war, obwohl er für das Mittelalter schwärmte, erkannte die wirtschaftliche Bedeutung einer Verbindung zwischen Rhein bzw. Main und Donau. Der Kanal wurde in den Jahren 1836-1845 erbaut und ist 178 km lang. Im Grunde genommen war es der gleiche topographische Bereich wie bei Karl dem Großen. Er führt von der Altmühl zur Regnitz, und die Idee, ihn bei Kehlheim in die Donau münden zu lassen, ist vom derzeitigen Rhein-Main-Donau-Projekt übernommen worden. Der Kanal mußte ein völliger Mißerfolg werden, da er viel zu viele Schleusen hat, diese viel zu eng sind und das Kanalbett zu schmal, auch die Tiefe ist völlig ungenügend. Kurz gesagt: eine richtige Idee litt von allem Anfang unter Fehleinschätzung technischer und wirtschaftlicher Realitäten. Eine große Lehre für alle Kanalplanungen späterer Zeit: Nichts ist riskanter, nichts unwirtschaftlicher, als zu bescheiden zu planen. Nur ein Kanal, der von allem Anfang an die größtmögliche Verkehrsexpansion in der Zukunft von vornherein berücksichtigt, kann seine Aufgabe erfüllen und wirtschaftlich ertragreich werden. Das wesentliche am König-Ludwig-Kanal ist in dem Impuls zu sehen, in dem Versuch, eine Idee — wenn auch durch eine kühne Fehlplanung — in die Realität überzuführen. Die darauffolgende Entwicklung hat bewiesen, daß der Plan nicht mehr aufgegeben wurde und sich der vor mehr als hundert Jahren geträumte Traum heute verwirklicht.

Inzwischen aber waren auf beiden Strömen Entwicklungen eingetreten, die für den kommenden Rhein-Main-Donau-Kanal schicksalhaft werden sollten. Auf dem Kongreß zu Rastatt hat das französische Direktorium Ende des 18. Jh. die Freigabe der Schiffahrt auf dem Rhein gefordert. Im Jahre 1804 wurde von Napoleon mit dem damaligen Kurerzkanzler eine Octroi-Convention beschlossen, die eine gewisse Regelung in Zollangelegenheiten brachte. Einen weiteren Schritt tat Napoleon im Jahre 1810, als in Holland die Schiffahrt freigegeben wurde. Nach 1815 trat aber ein Rückschritt ein, erst der Deutsche Zollverein brachte gewisse Erleichterungen. Weitere Ermäßigungen wurden durch die Konvention der Rheinstaaten im Jahre 1860 erreicht, aber der Durchbruch kam erst nach dem Jahre 1866, also zur Zeit des sogenannten Norddeutschen Bundes. Nach Verhandlungen zwischen Preußen, Baden, Bayern und Hessen wurde am 17. Oktober 1868 die Mannheimer Rheinschiffahrtsakte unterzeichnet, die in ihrem Artikel 1 Abgabenfreiheit unter Beachtung gewisser Bestimmungen erbrachte. Die ursprünglichen Mitglieder der Mannheimer Akte waren die deutschen Anliegerstaaten des Rheins, Frankreich und die Niederlande. Später kam Belgien dazu. Die Schweiz, Großbritannien, Italien und zeitweise auch die Vereinigten Staaten von Amerika arbeiteten in der Zentralkommission mit, ohne deswegen



Die feierliche Übergabe der Kanalstrecke Fürth-Nürnberg und die Eröffnung des Staatshafens Nürnberg in nahmen am Schiffskorso mit dem MS "EUROPA" teil. (Vordergrund Mitte). Unser Bild zeigt den Schiffs die ankommenden



am 23. September 1972 statt. Die Mitglieder und Freunde des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins von der Einfahrt in den Hafen, in dem Tausende von Nürnbergern an den Ufern und Kaimauern engäste begrüßen.

Vertragspartner der Mannheimer Akte zu werden. Dies ist erst, mit Bezug auf die Schweiz und Großbritannien, durch das Revisionsabkommen vom 20.11.63 erreicht worden und erst nach Hinterlegung der letzten Ratifikationsurkunde am 14. April 1967 in Kraft getreten. Das wesentliche der Mannheimer Akte ist die Freiheit der Rheinschiffahrt für Fahrzeuge aller Nationen zum Transport von Waren und Personen. Die Mannheimer Akte gilt auch auf dem Main, nicht jedoch auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal von Bamberg bis Kehlheim. Das geht argumento a contrario aus dem Artikel 1 des von der Verkehrskonferenz von Barcelona 1921 angenommenen Regimes hervor, das nämlich feststellt, daß sich die Ausdehnung dieses Regimes nur auf als Teile des Flusses anzusehende Seitenkanäle erstreckt: "Les canaux latéraux établis en vue de suppléer aux imperfections d'une voie d'eau rentrant dans la définition ci-dessus sont assimilés à cette dernière". Strupp folgert daraus in seinem "Wörterbuch des Völkerrechtes", daß Kanäle, die nicht einen natürlichen Wasserlauf ergänzen oder ersetzen sollen, sondern im Land gezogen werden, um zwei Flußsysteme miteinander zu verbinden, den Regeln des internationalen Flußrechtes selbst dann nicht unterstehen, wenn es sich um internationalisierte Flußsysteme handelt. Es bedurfte daher einer eigenen Verpflichtung Deutschlands aus den Artikeln 331 Abs. 2 und 353 des Versailler Friedensvertrages von 1919, den Rhein-Main-Donau-Kanal den Bestimmungen des Vertrages über internationale Flüsse zu unterwerfen. An diese Artikel ist die Bundesrepublik Deutschland nicht mehr gebunden, da durch den Krieg vertragliche Vereinbarungen zwischen Deutschland und den mit ihm in Krieg befindlichen Staaten erloschen sind, überdies die einseitige Aufkündigung dieser Verpflichtung durch das Deutsche Reich im Jahre 1936 von den Signataren des Versailler Friedensvertrages hingenommen wurde. In die Vereinbarungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Westmächten nach dem Zweiten Weltkrieg wurde eine derartige Verpflichtung nicht mehr aufgenommen. Völlig anders verlief die Entwicklung auf der Donau. Die Internationalisierung der Donau war ein Vorgang, der sich parallel mit dem langsamen Zurückweichen der Macht des Ottomanischen Reiches vollzog. Die ersten Versuche kamen vom Oberlauf her. Durch Jahrhunderte hindurch war der Verkehr auf der Donau mindestens mit ebenso drückenden Zöllen belastet wie auf dem Rhein. Erst der Teschener Friede 1779 zwischen Osterreich und Bayern bestimmte eine gemeinsame Nutzung von Donau, Inn und Salzach durch beide Staaten. Dieser Vertrag wurde im Jahre 1816 erneuert. Bald darauf wurde die Osterreichische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gegründet, und im Jahre 1851 wurde der Vertrag zwischen Osterreich und Bayern revidiert. Die Türkei schloß sich dieser Entwicklung an und räumte 1854 Waren und Schiffen aus dem bayrischen und württembergischen Teil der Donau die gleichen günstigen Bedingungen wie denen aus dem östlichen Teil ein. Zwei Jahre später, im Pariser Frieden vom 30. März 1856, wurden die Bestimmungen der Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815, also das auf Humboldt zurückgehende Flußschiffahrtsrecht, in den Artikeln 108-116 auf die Donau ausgedehnt. Art. 109 dieser Verfassungsurkunde des Europäischen Flußschiffahrtsrechts bestimmte, daß der gesamte Schiffsverkehr eines internationalen Stromes der Handelsschiffahrt aller Staaten und Flaggen offenstehen soll. Durch den Artikel 15 des Pariser Friedens, der alle Abgaben oder sonstigen

Hindernisse auf der Donau beseitigte, wird die Donauordnung als "ein Teil des öffentlichen europäischen Rechtes" erklärt. Die damals geschaffenen Einrichttungen, nämlich die Europäische Kommission und die Uferstaaten-Kommission, die auch Permanente Kommission genannt wurde, prägten das rechtliche und verkehrspolitische Profil der Donau für ein Jahrhundert. Die Internationalisierung des gesamten danubischen Stromsystems erreichte ihren Höhepunkt durch das "Übereinkommen, betreffend das endgültige Donaustatut" (Statut définitif du Danube) vom 23. Juli 1921, das am 1. Oktober 1922 in Kraft trat. Die Internationalisierung wurde auf die Nebenflüsse March, Thaya, Drau, Save, Theiß und Marosch ausgedehnt. Die Sowjetunion war ausgeschaltet, aber dafür den Westmächten ein stärkerer Einfluß eingeräumt. In den beiden darauffolgenden Jahrzehnten bewährte sich die getroffene Regelung, und der Strom erreichte eine wirtschaftliche Bedeutung größer als je zuvor. Die völlige Liberalisierung und Internationalisierung der Donau fand zur gleichen Zeit statt, zu der die einzelnen Donauvölker ihre volle Souveränität erhielten, eine kurze Spanne Zeit, in der aber die Donauvölker historisch gesehen eine große Chance versäumt haben. Statt organisiert zusammenzuarbeiten - der letzte Versuch war der sogenannte Tardieu-Plan - erschöpften sie sich in gegenseitigen Rivalitäten; Deutschland war damals schwach, ebenso die Sowjetunion, Frankreich war der Protektor der damaligen Lage im Donauraum. Diese zwanzig Jahre beweisen aber, daß eine Gefahr für die Internationalisierung der Donau nicht von den kleinen Uferstaaten kommt, sondern immer dann, wenn eine angrenzende Großmacht die Vorherrschaft an der Donau erwirkt. Kurz vor und im Zweiten Weltkrieg war es die Macht des nationalsozialistischen Reiches und anschließend die Sowjetunion, die zur Beendigung der echten Selbständigkeit der Donauvölker und Aufhebung der Internationalisierung ihres Stromes führten. Der Widerruf der Gültigkeit der Bestimmungen des Artikels 347 des Staatsvertrages von St. Germain durch Deutschland wurde von den Mächten wiederum hingenommen. Damit setzte eine Agonie ein, die ihren Abschluß im Jahre 1940 mit dem Ende der Europäischen Donaukommission fand.

Die Belgrader Konvention über die Regelung der Schiffahrt auf der Donau samt Zusatzprotokoll trat am 11. Mai 1949 zwischen der Sowjetunion, Bulgarien, Jugoslawien, Rumänien, der Tschechoslowakei, Ungarn und der Ukraine in Kraft. Österreich folgte erst mehrere Jahre später. Die Bundesrepublik Deutschland ist bis heute nicht beigetreten. Die Konvention legt ein Flußschiffahrtsrecht fest, das von der Grenze bei Passau bis zum Schwarzen Meer gilt, nicht mehr aber auf den früher genannten Nebenflüssen der Donau. Die Donaukommission setzt sich nur aus Vertretern der Uferstaaten zusammen. Obwohl es aus dem Wortlaut der Konvention nicht auf den ersten Blick hervorgeht, ist es doch so, daß die Freiheit der Schiffahrt auf der Donau nur im Hinblick auf Hafenbenützung und Schiffahrtsgebühren gilt. Die Freiheit der Handelsbetätigung, die am Rhein gilt und nach Auffassung der westlichen Staaten einen wesentlichen Teil des Begriffes "Freiheit der Schiffahrt" darstellt, ist jedoch auf der Donau nicht gegeben. Ein eventueller Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zur Donaukonvention in der Zukunft müßte diesem Umstand Rechnung tragen.

Am Ende des Ersten Weltkrieges und nach dem Scheitern des König-Ludwig-Kanales stand Deutschland, insbesondere Bayern, vor der Frage, ob das Projekt aufgegeben werden solle, oder ob ein neuer, besser geplanter und auf weite Sicht abgestellter Versuch zur endgültigen Errichtung des Kanales gemacht werden soll. Es sprach für die Initiative der damaligen Reichsregierung, daß sie am 13. Juni 1921 einen Vertrag mit Bayern und Baden über die Errichtung des Kanales schloß. Es mag dabei auch eine Rolle gespielt haben, daß die Erfahrungen anderer Länder mit Binnenkanälen doch letzten Endes nicht schlecht gewesen sind. Das gilt nicht nur für die Niederlande, sondern auch für England. Dort wurden bereits im Jahre 1755 Kanalbauten in Angriff genommen und mit verstärkter Intensität vor allem bis 1825 fortgesetzt. Frankreich begann sein sehr groß ausgebautes Kanalnetz bereits am Anfang des vergangenen Jahrhunderts. Aber auch Preußen gehörte dazu, das bis um die Mitte des vergangenen Jahrhunderts bereits 800 km Kanäle gebaut hatte. Der Main aber wurde erst seit gegen Ende des vergangenen Jahrhunderts ausgebaut, er war bis zum Jahre 1921 erst bis Aschaffenburg befahrbar. Eine ähnliche schwierige Situation entstand für Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg, doch auch damals wurde der Beschluß gefaßt, das begonnene Unternehmen nicht abzubrechen, sondern, im Gegenteil, fertigzustellen. Am 29. November 1967 beschloß der Bundestag das Gesetz über den rechtlichen Status der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße zwischen dem Main und Nürnberg und über die damit zusammenhängenden Eigentumsverhältnisse. Der genannte Abschnitt wurde zur Bundeswasserstraße erklärt und durch die Konvention von Duisburg im Jahre 1969 zwischen der Bundesregierung und der Bayerischen Regierung die näheren Einzelheiten bestimmt und eine Fertigstellung des Kanales von Nürnberg bis Regensburg bis zum Jahre 1981 vorgesehen. Damit wurde ein dritter Rechtsbereich mit einbezogen, nämlich ausschließlich deutsches Binnenrecht für den Abschnitt Main bis — das kann man wohl sicher sein — zur Donau. Die Frage, ob für den gesammten Kanal das Verkehrsrecht der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft eine Rolle spielt, hat derzeit nicht viel Aktualität, Selbst Art. 234 Abs. I des EWG-Vertrages setzt für die Vertragsparteien den Vorrang früherer vertraglicher Bedingungen fest. Das gilt also sowohl für die Mannheimer Akte als auch für bilaterale Verträge, wie beispielsweise der Vertrag zwischen der BRD und Jugoslawien über die vorläufige Regelung der Donauschiffahrt von 1954, sowie für den Vertrag zwischen Österreich und der Bundesrepublik über das Donaukraftwerk Jochenstein von 1952. Sicherlich wird das EWG-Recht für die Zukunft dann eine Rolle spielen, wenn dies im Sinne der politischen Zielsetzungen der Staaten der Europäischen Gemeinschaften liegt. Eine nähere Untersuchung der im übrigen sehr kasuistischen Rechtslage wird aber wohl zu dem Ergebnis führen, daß es Aufgabe der Bundesrepublik sein werde, je näher die Fertigstellung des Kanales heranrückt, und je größer das Interesse der westlichen und vor allem der östlichen Staaten am Kanal wird, eine klare Rechtslage für den gesamten Kanal in allen ihren Aspekten zu schaffen. Sicherlich ist es richtig, daß das Völkerrechtssubjekt BRD zu dieser Rechtssetzung berufen ist, aber es ist ebenso richtig, daß diese Rechtssetzung im Geiste europäischer Zusammenarbeit getroffen werden muß, daß damit die größtmögliche wirtschaftliche Expansion

des Kanales Ziel sein soll, und daß die Entwicklung der Gesamteuropäischen Zusammenarbeit wohl als letzte Richtschnur schwieriger Entschlüsse wird dienen müssen.

Sehr viel steht dabei auf dem Spiel. Der Endhafen des ganzen Flußsystems, Rotterdam, ist mit 215 Mill. Tonnen an der Spitze aller Seehäfen der Welt. Gegen Ende des Jahrhunderts mag sich der Güterumschlag verdreifachen. Der Duisburger Hafen ist der größte Binnenhafen Europas mit 70 Mill. Tonnen Umschlag im Jahr. Aber auch auf der Donau sind bemerkenswerte Entwicklungen im Gange: von 1950 bis 1970 stieg die Güterbeförderung auf der gesamten Donau von 10 Mill. auf 54 Mill. Tonnen. Von 1960 bis 1970 stieg der Güterverkehr zwischen der Sowjetunion und den übrigen Donaustaaten um 190 %, womit sich der Anteil der Sowjetunion am gesamten Donauverkehr auf fast 50 % erhöhte. Die Umschlagleistung der Donauhäfen betrug im Jahre 1950 16 Mill. Tonnen, im Jahre 1968 waren es 75 Mill. Tonnen. Auf den österreichischen Donauhäfen erhöhte sich die Umschlagsleistung in den letzten zwanzig Jahren auf mehr als das Sechsfache. Die größte Donauschiffahrtsgesellschaft ist derzeit die Sowjetunion mit 765 Tausend Tonnen Tragfähigkeit, gefolgt von der jugoslawischen mit 630 Tausend Tonnen, der rumänischen mit 408 Tausend Tonnen, der ungarischen mit 264 Tausend Tonnen und der bulgarischen mit 227 Tausend Tonnen. Es folgen die österreichische Donauschiffahrt, die Tschechoslowakei und mit ziemlichem Abstand die Donauschiffahrt der Bundesrepublik Deutschland. Die Erfahrung hat ergeben, daß Schätzungen nicht nur auf den Flüssen, sondern auch auf den Kanälen immer zu gering eingesetzt wurden. Es wurde beispielsweise die Verkehrsintensität auf der Mosel 21/2 mal unterschätzt, und wer hätte gedacht, daß auf der Donau 7 1/2 mal mehr befördert würde als vor dem Kriege. Es ist daher schwer zu sagen, wie viel nun letzten Endes auf dem Kanal transportiert werden wird. Daß der Kanal bis zum Jahre 1981 bis Regensburg fertig sein wird, bedeutet zwar viel, man muß aber berücksichtigen, daß der Kanal erst dann in seiner vollen Kapazität verwendet werden kann, wenn die weiteren Schleusen zwischen Regensburg und der österreichischen Grenze errichtet wurden, was bis 1989 dauert. Bis zu diesem Jahre dürften auch die Bauten in Osterreich bis Wien abgeschlossen sein, womit 85 % der österreichischen Donau erfaßt sind. Bis 1995 soll die tschechische Grenze erreicht werden. Man darf annehmen, daß spätestens bis dahin auch die noch notwendigen Bauten in den übrigen Donauländern abgeschlossen sein werden. Es liegt eine Schätzung vor, daß im Jahre 1986 20 Mill. Tonnen zwischen Bamberg und Kehlheim befördert werden. Aber wahrscheinlich sind diese Schätzungen zu niedrig, und überdies hängt das von vielen noch heute schwer voraussagbaren Komponenten ab. Auf eine dieser Komponenten möchte ich besonders hinweisen: die Bahn. Die Bahn ist ihrer Natur nach ein Konkurrent der Straße, des Flusses und des Kanals. Sicherlich hat die Tarifpolitik der Bahn der wirtschaftlichen Auswertung der Kanäle in der Vergangenheit da und dort sehr geschadet. Dies ist natürlich auch möglich beim neuen Rhein-Main-Donau-Kanal. Das ist meiner Auffassung nach eine große Gefahr, und ich glaube, hier liegt die Hauptverantwortung beim Staat. Nur eine sinnvolle Verkehrspolitik, die auch von Seiten der Bahn her die maximale Entwicklung des Kanals ermöglicht, trägt den großen verkehrspolitischen und politischen Zielsetzungen des Kanales Rechnung. Wie so vieles ist eben auch der Kanal eine letzten Endes politische Aufgabe. Es hat keinen Sinn, eine Tür mit einer Hand öffnen zu wollen, während man sie mit der anderen Hand zuhält.

Es stehen noch viele Jahre bevor, in denen der Kanal fertiggestellt werden muß, und in denen sich die volle Schiffahrt entwickeln kann. Das Interesse in West und Ost wird ein ungeheures sein, und der Europakanal hat die innere Potenz, eine große Rolle zu spielen. Dies nicht nur in der westeuropäischen Wirtschaft, sondern in den wirtschaftlichen Beziehungen zwischen West- und Osteuropa, und damit in den politischen Beziehungen der beiden Hälften unseres Kontinentes. Es wurde mit Recht hervorgehoben, daß eine der größten Schwierigkeiten in der Zukunft die Tarifpolitik der östlichen Länder darstellen werde, die starken Subventionen, die die östlichen Schiffahrtsgesellschaften genießen und die daraus resultierende wirtschaftliche Offensive des Ostens am Kanal und durch den Kanal. Natürlich kann man dieser Offensive mit wirtschaftlichen Maßnahmen begegnen, und auf diese Art und Weise eine echte Chancengleichheit herzustellen. Aber möglicherweise wir dies trotz aller Interessen des Ostens am Kanal zu wirtschaftlichen und etwaigen anderen Maßnahmen führen, die mindestens zeitweise, den Verkehr am Kanal schwer beeinflussen können. Im Guten wie im Bösen, beim Rhein-Main-Donau-Kanal wird die Donaukomponente durch ihre Problematik schicksalhafter werden als die Rheinkomponente. Das liegt in der Natur der Sache und in der Geschichte der Entwicklung: Der Rhein ist ein historisch weitgehend stabilisierter Strom, nicht die Donau. Die aus dieser Divergenz entstehenden Probleme und Gefahren in der Zukunft werden sich nur durch eine politische Absprache im Zuge weitgehender größerer politischer gesamteuropäischer Vereinbarungen regeln lassen. Wenn die Wasser von Rhein und Donau und ihrer Nebenflüsse sich vermischen, werden ungeahnte Möglichkeiten eröffnet, aber es werden sich Gefahren auftun von vielleicht weittragenden Dimensionen. Die Schatten der Vergangenheit werden nur in den Hintergrund weichen, wenn wir alle den Europakanal im Geiste gesamteuropäischer Verantwortung erbauen und in der Zukunft gestalten. Manchmal stehen wir Menschen, aber auch Völker, im Augenblick der Verwirklichung eines Traumes wie erschreckt vor seiner Erfüllung. Erfüllte Visionen blenden. Die daraus entstehenden Aufgaben kann man aber nur dann meistern, wenn zu der Erfüllung eine neue, weitergesteckte Vision tritt. Diese aber heißt in unserer Zeit, daß wir, und das scheint der letzte politische Sinn des Europakanales zu sein, den Schritt in die Zukunft wagen zur Zusammenarbeit und zur Verständigung aller Völker Europas.

* * *

Verkehrsrechte in der Binnenschiffahrt*)

Von Dr. Joachim Hübener Ministerialrat im Bundesverkehrsministerium, Bonn

In der Bundesrepublik Deutschland genießen Binnenschiffe, die dort beheimatet sind, Verkehrsfreiheit, d. h. sie dürfen auf allen für die Schiffahrt zugelassenen Wasserstraßen fahren und ohne besondere verkehrsreich Güter befördern. Binnenschiffe, die nicht in ein deutsches Binnenschiffsregister eingetragen sind (ausländische Schiffe) dürfen in das Hoheitsgebiet der BRD nur einfahren und dort Güter befördern, wenn ihnen dies allgemein durch ein Abkommen mit ihrem Heimatstaat (multilateral oder bilateral), gewohnheitsrechtlich, oder im Einzelfall durch den Bundesverkehrsminister, der dem Ausland gegenüber die Verkehrshoheit ausübt, gestattet ist.

Dies ergibt sich aus allgemeinem Völkerrecht, wonach souveräne Staaten in Ausübung ihrer Verkehrshoheit, die sich aus der Gebietshoheit ableitet, bestimmen können, ob und unter welchen Bedingungen ausländische Binnenschiffe in ihr Hoheitsgebiet einfahren und dort am Verkehr teilnehmen dürfen.

Ein grenzüberschreitender Verkehr mit Binnenschiffen entwickelte sich zuerst zwischen Staaten am gleichen Fluß. Inwieweit dafür Genehmigung der Landesherren oder örtlicher Gewalten erforderlich waren, ist schwer festzustellen. Man wird davon ausgehen können, daß diese sich darauf beschränkten, durch Erhebung von Abgaben der verschiedensten Art aus diesem Verkehr Nutzen zu ziehen.

Das zunächst nur geringe Aufkommen an Transportgütern, die Vielzahl kleiner Staaten an den Flüssen, insbesondere in Westeuropa eine entsprechende Zahl Abgaben fordernder Stellen und das schiffahrtstechnisch unbefriedigende Treideln (die Schiffe mußten stromauf mit Pferden auf besonderen Leinpfaden gezogen werden) ließen jedoch eine internationale Flußschiffahrt nur langsam in Gang kommen. Erst als sich im liberalen 19. Jahrhundert der Freihandel zwischen den westeuropäischen Staaten entwickelte, der Beginn der Dampfschiffahrt die Leistungsfähigkeit der Schiffe beträchtlich steigerte und die beginnende Industrialisierung den Transport von Massengütern erforderte, entstand das Verlangen, den billigen Wasserweg besser zu nutzen und grenzüberschreitenden Verkehr ohne Genehmigung, Abgaben und sonstige behördlich Hemmnisse durchzuführen.

Der Wiener Kongreß (1815) stellte daher den allgemeinen Grundsatz auf, daß die Schiffahrt auf internationalen Strömen, d. h. Strömen, die mehrere Staaten berühren oder durchfließen, frei sein soll und daß die Uferstaaten der einzelnen

^{*)} Wir bringen diesen Beitrag — mit Genehmigung des Verfassers und Verlages — aus der "Zeitschrift für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen" 1972, Nr. 9, Seite 402—406 —, weil es uns auf einige Teilfragen, die in diesem Heft gestellt werden, Antwort zu geben scheint.

Ströme Stromkommissionen zur Förderung der internationalen Flußschiffahrt bilden sollten. Die Stromkommissionen traten bald zusammen, benötigten aber viele Jahre dauernde Verhandlungen, um die Rechtsordnung (Regime) auf den einzelnen Strömen festzulegen. Schließlich entstanden 1821 die erste Elbschifffahrtsakte, 1831 die erste Rheinschiffahrtsakte, 1857 die erste Donauschiffahrtsakte und mit der Schiffbarmachung der Mosel 1956 die Moselschiffahrtsakte.

Alle Stromakte gehen vom Grundsatz der Flußschiffahrtsfreiheit aus. Ihr wesentlichster Inhalt ist die Verkehrsfreiheit. Diese umfaßt das Recht zum Befahren des ganzen Stromes und das Recht zur Güterbeförderung im Transitverkehr und im Verkehr zwischen den Uferstaaten. Das Recht auf Güterbeförderung zwischen Häfen eines Landes (Kabotage) ist im allgemeinen in der Verkehrsfreiheit nicht mit eingeschlossen. Artikel 1 des Belgrader Donau-Abkommens hat die Kabotage ausdrücklich den im einzelnen Uferstaat beheimateten Schiffahrtsunternehmen vorbehalten. Die Additional-Akte zur Elbschiffahrtsakte vom Jahre 1844 sieht in § 3 vor, daß jeder Staat die Kabotage seinen Untertanen vorbehalten kann. In der Revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868 — Mannheimer Akte — ist die Kabotage im Gegensatz zur Rheinschiffahrtsakte von 1831 nicht angesprochen. Daraus wird z. T. im Schrifttum gefolgert, daß die Kabotage frei ist. Demgegenüber. haben die jeweiligen deutschen Regierungen, obwohl sie die Kabotage im Interesse der freundnachbarlichen Beziehungen zu den Rheinuferstaaten duldeten, ein Recht ausländischer Schiffe auf Kabotage zwischen den deutschen Rheinhäfen nie anerkannt. Dementsprechend ist z.B. der Güterverkehr mit polnischen Schiffen zwischen deutschen Rheinhäfen gemäß Art. 2 Abs. 3 der Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Minister für Schiffahrt der Volksrepublik Polen vom 5. Februar 1971 (deutsch-polnische Vereinbarung über den Binnenschiffahrtsgüterverkehr) nur mit einer verkehrsrechtlichen Genehmigung, die vom Bundesminister für Verkehr im Einzelfall erteilt wird, gestattet.

Die durch die einzelnen Stromakte gewährte Verkehrsfreiheit gilt nur auf internationalen Flüssen. Sie erstrekt sich nicht auf die mit ihnen in Verbindung stehenden nationalen Wasserstraßen. Wenn im Rheingebiet die Verkehrsfreiheit von den Rheinuferstaaten auch auf den Nebenflüssen Neckar, Main und Mosel in Anspruch genommen wird, so beruht die Berechtigung dazu nicht auf der Mannheimer Akte. Die genannten Nebenflüsse des Rheins berührten einst mehrere souveräne deutsche Staaten. Sie galten deshalb als internationale Flüsse, die nach Anhang 16 B der Schlußakte des Wiener Kongresses die gleiche Schiffahrtsfreiheit haben sollten wie der Rhein. Für den Neckar wurde diese allgemein postulierte Schiffahrtsfreiheit durch die von den Uferstaaten Baden, Hessen und Württemberg 1842 erlassene Neckarschiffahrtsordnung ausdrücklich festgelegt. Für den Main kam eine entsprechende Regelung nicht zustande und für die Mosel erst mit ihrem Ausbau im Jahre 1956. Belgien und den Niederlanden wurde jedoch Verkehrsfreiheit (ohne Kabotagerecht) auf allen deutschen Wasserstraßen und damit auch für Neckar, Main und Mosel durch Handels- und Schiffahrtsverträge ') ein-

¹⁾ Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen den Staaten des Deutschen Zoll- und Handelsvereins und Belgien vom Jahre 1844 sowie der deutsch-niederländischen Handels- und Schiffahrtsvertrag vom Jahre 1851.

geräumt. Als später die deutschen Uferstaaten ihre Souveränität und der Neckar und der Main ihren internationalen Charakter verloren, entfiel die Grundlage für die auf den Wiener Kongreß zurückgehenden multilateralen Regelungen. Die Verkehrsfreiheit wird aber seitdem — im Gegensatz zur Abgabenfreiheit, die einen anderen wesentlichen Bestandteil der Schiffahrtsfreiheit bildet — weiter praktiziert. Sie beruht heute für den Neckar und den Main auf den genannten bilateralen Verträgen 1) und im Verhältnis zu den Staaten, mit denen Verträge nicht bestehen, entweder auf Völkergewohnheitsrecht, das sich nach verbreiteter Ansicht im Schrifttum im Gefolge der Wiener Kongreßbeschlüsse und der langen Praxis entwickelt hat, oder auf stillschweigendem bilateralen Einvernehmen mit den einzelnen Uferstaaten auf der Grundlage der Gegenseitigkeit. Nach Artikel 76 des EWG-Vertrages, der eine rechtliche oder tatsächliche Schlechterstellung der Verkehrsunternehmer anderer Mitgliedstaaten gegenüber inländischen Verkehrsunternehmen verbietet, ist diese Rechtslage im Verhältnis zu unseren EWG-Partnern bis auf weiteres festgelegt.

Mit seinem zentral in Westeuropa gelegenen umfangreichen und modern ausgebauten Wasserstraßennetz und seinem bedeutenden Ladungsaufkommen sind jetzt auch die nationalen Wasserstraßen der BRD, auf die z. Z. ein Viertel der insgesamt auf den Wasserstraßen der BRD geleisteten Tonnen-kilometer entfällt 2), für die benachbarten ausländischen Schiffahrtsunternehmen von besonderem Interesse. Dieses wird noch wachsen, wenn nach Fertigstellung des Main-Donau-Kanals ein durchgehender Verkehr von Rotterdam bis zum Schwarzen Meer möglich ist. Es ist deshalb verständlich, wenn die ausländischen Schiffahrtsunternehmen frühzeitig die für die Benutzung des Kanals und der nationalen Wasserstraßen erforderlichen Rechtsgrundlagen geklärt sehen möchten. Um diesem Interesse entgegenzukommen, haben Vertreter des BMV anläßlich der XXX. Vollversammlung der Donaukommission im April 1972 in Budapest erklärt, daß die BRD schon jetzt bereit ist, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit mit allen interessierten Staaten bilaterale Abkommen über die Benutzung nationaler Wasserstraßen der BRD abzuschließen. Bilaterale Abkommen wurden vorgeschlagen, weil sich in ihrem individuellen Rahmen die verschiedenartigen Interessen der einzelnen Vertragsstaaten am besten ausgleichen lassen.

Wesentlicher Bestandteil der mit den interessierten Staaten abzuschließenden Binnenschiffahrtsabkommen werden die gegenseitig zu gewährenden "Verkehrsrechte" sein. Bisher waren Verkehrsrechte — wenn man vom Kabotagerecht absieht — in der europäischen Binnenschiffahrt ohne praktische Bedeutung. Auf den internationalen Strömen herrschte — wie oben dargestellt wurde — allgemein Verkehrsfreiheit und auf den nationalen Wasserstraßen gab es keinen nennenswerten Verkehr ausländischer Schiffe, der eine Aufteilung der allgemeinen Verkehrsfreiheit in einzelne Verkehrsrechte rechtfertigte.

Mit dem fortschreitenden Ausbau der nationalen Wasserstraßen, der den Einsatz größerer Schiffe ermöglicht, dem entstehenden Verbund der europäischen Wasserstraßensysteme über die Wasserstraßen der DDR mit Polen und der Tschechoslo-

²⁾ Im Jahre 1971 wurden von den auf den Wasserstraßen der BRD insgesamt geleisteten 44,99 Milliarden Tonnenkilometern 11,71 Milliarden auf den nationalen Wasserstraßen erbracht.

wakei sowie über den Main-Donau-Kanal mit den Donaustaaten und dem zunehmenden Eindringen der Lash-Leichter in die Binnenwasserstraßen treffen verstärkt gegensätzliche Verkehrsinteressen aufeinander. Die verkehrswirtschaftliche Ordnung auf dem Binnenschiffahrtsmarkt der BRD und die Interessen ihrer Schiffahrtsunternehmen am Verkehr in das Ausland werden deshalb künftig nur durch ein ausgewogenes und vertraglich ausgehandeltes System von Verkehrsrechten gesichert werden können.

Für die abzuschließenden Verträge werden die Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der BRD und dem Minister für Schiffahrt der Volksrepublik Polen über den Binnenschiffsgüterverkehr vom 5. Februar 1971 ³) und der Vertrag zwischen der BRD und der DDR über Fragen des Verkehrs vom 3. Juni 1972 als Muster herangezogen werden können, Beide Verträge unterscheiden zwischen dem Befahrungsrecht und den Beförderungsrechten. Aufgrund des Befahrensrechts dürfen die Binnenschiffe der einen Seite die Binnenwasserstraßen der anderen Seite (ohne Ladung) befahren. Die Beförderungsrechte, die das Befahrungsrecht voraussetzen, gestatten ihnen, Güter auf bestimmten Verkehrsrelationen zu befördern.

Nach Artikel 2 der genannten Vereinbarung zwischen der BRD und Polen dürfen die Schiffe beider Seiten Güter befördern.

- a) im Verkehr zwischen dem eigenen und dem anderen Land (Wechselverkehr),
- b) im Verkehr durch das andere Land (Transitverkehr),
- c) auf dem Rückweg von einer Transitfahrt zwischen dem Land, in das die Transitfahrt geführt hatte, und dem anderen Land.

Die Beförderung von Gütern zwischen Häfen des anderen Landes (Kabotage) ist nur mit einer besonderen Genehmigung der zuständigen Behörden des anderen Landes gestattet. Die Beförderung von Gütern zwischen Drittländern und dem anderen Land ist — abgesehen vom Fall des Buchstaben c — grundsätzlich nicht gestattet. Die zuständigen Behörden können befristete Ausnahmegenehmigungen für einzelne Schiffe erteilen.

Der noch nicht in Kraft getretene Verkehrsvertrag zwischen der BRD und der DDR regelt die Verkehrsfreiheit zwischen beiden deutschen Staaten in den Artikeln 1, 17 und 18. Nach Artikel 1 in Verbindung mit Artikel 17 Abs. 2 ist das Befahren aller Wasserstraßen der anderen Seite frei. Bezüglich der Beförderungsrechte sind folgende Regelungen getroffen: Nach Artikel 1 haben sich die Vertragsparteien verpflichtet, den Verkehr in und durch ihre Hoheitsgebiete, also Güterbeförderungen im Wechsel- und im Transitverkehr auf der Grundlage der Gegenseitigkeit zu gestatten. Nach Artikel 18 Abs. 1 bedarf die Beförderung zwischen Häfen und Ladestellen des anderen Vertragsstaates (Kabotage) einer besonderen Genehmigung seiner zuständigen Behörden. Artikel 18 Abs. 2 gestattet Beförderungen aus einem Drittland in das Gebiet des anderen Vertrags-

³⁾ Bekanntgemacht im Bundesanzeiger Nr. 37 vom 24. Februar 1971.

staates, wenn sich das Schiff auf dem Rückweg von einer Transitfahrt befindet. Pendelverkehre zwischen Drittstaaten und dem anderen Vertragsstaat sind nach dem Vertrag nicht gestattet.

Auch beim Abschluß weiterer Verträge über den Binnenschiffsgüterverkehr sollten die gegenseitig zu gewährenden Verkehrsrechte unmißverständlich festgelegt werden. Das liegt im Interesse sowohl der eigenen wie auch der ausländischen Schiffahrt, die bei der Langfristigkeit ihrer Investitionen und der damit verbundenen Risiken die rechtlichen Grundlagen für ihre Verkehrsplanungen, insbesondere ihrer Verkehrsrechte, kennen muß.

Die Verkehrsrechte setzen sich, wie schon dargelegt wurde, aus Befahrens- und Beförderungsrechten zusammen. Die Befahrensrechte können allgemein oder in verschiedener Weise beschränkt gewährt werden. So kann z. B. ein Staat nur einzelne bestimmte Wasserstraßen für das Befahren freigeben, das Befahren zeitlichen Einschränkungen unterwerfen, nur bestimmte Schiffsgattungen auf seinen Wasserstraßen zulassen oder die Zahl der Schiffe kontingentieren.

Ebenso lassen sich die Beförderungsrechte differenzieren. Man unterscheidet sie nach Verkehrsarten. Die wichtigsten sind — wie in der deutsch-polnischen Vereinbarung festgelegt —

- a) der Wechselverkehr,
- b) der Transitverkehr,
- c) der Drittlandverkehr,
- d) die Kabotage.

Eine Kobination dieser Rechte ist möglich. Zur Vermeidung von Leerfahrten kann im Anschluß an eine Transitfahrt Drittlandverkehr oder Kabotage und im Anschluß an einen Wechselverkehr Kabotage gestattet werden. Die genannten Verkehrsarten können allgemein oder mit Einschränkungen gewährt werden. Denkbar sind z. B. Kontingentierungen der insgesamt für die Beförderung zugelassenen Güter, der Ausschluß bestimmter Güter und Beförderungssperren zwischen bestimmten Häfen.

Die Verkehrsrechte lassen sich also über die Befahrensrechte und über die Beförderungsrechte auf verschiedene Weise einschränken. Von der Möglichkeit der Einschränkung sollte jedoch mit Rücksicht auf die Wirtschaftlichkeit der Schiffahrt und wegen der für Überwachungsmaßnahmen der Behörden entstehenden Kosten nur aus zwingenden Gründen Gebrauch gemacht werden. Dennoch wird man davon ausgehen müssen, daß die Verkehrsfreiheit (die Zusammenfassung der einzelnen Verkehrsrechte) Grenzen hat, die jeweils im Verhandlungswege gezogen werden müssen.

Während Verträge über die Verkehrsrechte mit unseren westlichen Nachbarstaaten vom Stand der Verkehrsintegration innerhalb der EWG abhängen und Regelungen mit Österreich und der Schweiz wegen ähnlicher Marktbedingungen kaum Schwierigkeiten bereiten werden, wird der Umfang der Verkehrsrechte, den die BRD ihren östlichen Nachbarstaaten einräumen kann, von dem Umfang

und der Effektivität der Gegenrechte, sowie davon abhängen, inwieweit die in diesen Staaten und der BRD unterschiedlichen Bedingungen für den Wettbewerb der Schiffahrtsunternehmen durch Abmachungen über den Zugang zur Ladung und die Frachtenbildung ergänzt werden können.

Zusammenfassung:

Das Problem der Schiffahrtsfreiheit, das bisher in der Binnenschiffahrt vornehmlich im Zusammenhang mit dem Verkehr auf internationalen Strömen erörtert wurde, gewinnt mehr und mehr auch für den Verkehr auf nationalen Wasserstraßen an Bedeutung. Den Liberalisierungswünschen einzelner Länder stehen protektionistische Interessen anderer Länder gegenüber. Deshalb wird es zu Kompromissen über den Umfang der Schiffahrtsfreiheit auf nationalen Wasserstraßen kommen müssen. Hierbei muß die Schiffahrtsfreiheit in ihren wichtigsten Bestandteilen, der Verkehrsfreiheit und der Abgabenfreiheit gesehen werden. Die Verkehrsfreiheit besteht aus einzelnen Verkehrsrechten, die sich wiederum aus Befahrens- und Beförderungsrechten zusammensetzen. Ihr Wert ist verschieden. Sie müssen bilateral zwischen den interessierten Staaten ausgehandelt werden. Staaten mit verschiedenartigen Wirtschaftsordnungen müssen ausgehandelte Verkehrsrechte durch Vereinbarungen über den Zugang zur Ladung und über die Frachtenbildung ergänzen.

* * *