Mitteilungsblätter
Dezember 1983
Nummer 44

Deutscher Kanal-
und Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau e. V.
Nürnberg
Geschäftsstelle:
Marienplatz 4
8500 Nürnberg 1
Telefon:
09 11 / 22 66 46

Der Main-Donau-Kanal wird nun vollendet

Als Vorsitzender des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V. bedeutet es mir eine besondere Genugtuung, Ihnen mit diesem Mitteilungsblatt einige Beiträge vorzulegen, die in positiver Weise über die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals berichten.

In den zurückliegenden Jahren waren optimistische Berichte selten, weil der damalige Bundesminister für Verkehr, Dr. Volker Hauff, im Bündnis mit unterschiedlichen Gruppierungen der Kanalgegner die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals verhindern wollte.

Diese Bestrebungen sind überwunden. Allerdings bewirken sie eine verzögerte Vollendung; denn die früheren Verzögerungen lassen sich nicht mehr aufholen und auch nicht mehr erwirtschaften — das sollte man für andere Projekte lernen.

Der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein hat für die vor uns liegenden Jahre eine klare Perspektive, nicht nur - trotz aller Mittelknappheit - hinsichtlich des Baufortschrittes, sondern auch für den rechtlichen Status der Main-Donau-Wasserstraße, den der letzte Beitrag in diesem Mitteilungsblatt behandelt.

Oberbürgermeister
Dr. Andreas Urschlechter
Vorsitzender des Deutschen Kanal- und
Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V. Nürnberg

Die Wasserstraße bringt viele Vorteile

Statement von Dr. Werner Dollinger, Bundesminister für Verkehr, anläßlich der Journalistenreise zum Main-Donau-Kanal am 27. 9. 1983

Gestern und heute haben wir gemeinsam fertige und im Bau befindliche Anlagen und Streckenabschnitte der Main-Donau-Verbindung zwischen Nürnberg und Kelheim und des Donauausbaus zwischen Kelheim und Geisling in Augenschein genommen.

Für mich ist es nicht die erste Reise dieser Art. Ich bin der Auffassung, daß wer Entscheidungen über Wohl und Wehe eines solchen bedeutenden Vorhabens zu vertreten hat, sich auch über die Situation vor Ort angemessen informiert haben sollte.

Die Besichtigungen führten

- von der fertigen Schleuse Leerstetten
- über Hilpoltstein, wo in Kürze mit dem Schleusenbau begonnen wird,
- durch das Sulztal und das Ottmaringer Tal
- zur Schleusenbaustelle Dietfurt, weiter in das untere Altmühltal zu den fertigen Staustufen Riedenburg und Kelheim. Besonderes Augenmerk galt im Altmühltal der Streckenbaustelle bei Nußhausen sowie den Biotop- und Ausgleichsflächen bei Essing.
- Den Abschluß bildete die Reise per Schiff auf der seit 1978 staugeregelten Donau oberhalb Regensburg bis hin zur Baustelle der Staustufe Geisling.

Sie sollten sich nicht nur vom Umfang und vom Baufortschritt des Vorhabens überzeugen, im Vordergrund standen auch die Fragen des Umwelt- und Landschaftsschutzes. Im Altmühltal lassen die in fertiggestellten Teilstrecken vorgenommenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen in erfreulicher Weise erkennen, daß Umweltschutz beim Bau von Wasserstraßen realisierbar ist, und ich wage hinzuzusetzen: in vorbildlicher Weise.

Hierzu gehören

- Erhaltung von mindestens 40% der Altwässer, auch von Abschnitten des Ludwig-Donau-Main-Kanals,
- die Schaffung neuer Altwässer durch Verzicht auf die Aufschüttung tieferliegender Bereiche,
- die Verlagerung von Aushubmassen aus den großen Einschnittsbereichen auf Deponien außerhalb des Altmühltales,
- die differenzierte Gestaltung der Uferbereiche.

Nach dem Gesehenen darf mit Fug und Recht erwartet werden, daß die Integrierung der Baumaßnahmen im unteren Altmühltal, aber auch im Sulztal und im ökologisch zweifellos sensiblen Ottmaringer Tal ebenso umweltgerecht gelingt. Ich bin sogar überzeugt, daß der Kanal in weiten Teilen Natur und Landschaft bereichert.

Daß beim Donauausbau Probleme der Ökologie gegenüber denen des Landschaftsschutzes im Vordergrund stehen, bin ich mir bewußt. Hierzu ist zunächst festzustellen, daß mit der im Bau befindlichen Stauregelung der Donau zwischen Regensburg und Straubing nicht nur eine erhebliche Verbesserung der ungünstigen Schiffahrtsverhältnisse erreicht wird, sondern auch die weitere Eintiefung des Flußbettes in dieser Strecke infolge Sohlenerosion und das ökologisch nachteilige Absinken der Grundwasserstände auf Dauer zum Stillstand gebracht werden können.

Für die Ausbaustrecke zwischen Regensburg und Straubing sind der Bund als Auftraggeber und der für Wasserwirtschaft, Landeskultur und Umweltschutz zuständige Freistaat Bayern darin einig, daß auch hier außerordentliche Bemühungen wegen der ökologisch bedeutsamen Wechselfeuchtgebiete erforderlich sind.

Insbesondere muß ein angemessener Ausgleich der Interessen von Umweltschutz und Landwirtschaft getroffen werden. Ausgleichsmaßnahmen sollen aufgrund der Randbedingungen an der Donau vor allem schwerpunktmäßig und großräumig erfolgen, was zum Beispiel an der Strecke Regensburg—Straubing in den Bereichen Altwasser Donaustauf, Pfatterer Au, Gmünder Au und Öberauer Schleife möglich erscheint.

Dank meiner Initiative wurde die Dotierung des Bautitels verbessert und damit die Rhein-Main-Donau-AG in die Lage versetzt, in erheblichem Umfang Ersatzland aufzukaufen und somit die Voraussetzungen für weitergehende quantitative und qualitative ökologische Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen.

Dies vor Augen, konnte man sich an der seit mehr als fünf Jahren staugeregelten Donaustrecke Kelheim—Regensburg davon überzeugen, mit welcher Sorgfalt bisher beim Ausbau dieses Stromes mit der Natur umgegangen wurde.

Neben den Fragen des Landschafts- und Umweltschutzes ist mir daran gelegen, nochmals die wichtigsten Vorteile dieser Wasserstraßenverbindung in Erinnerung zu bringen:

— Die Verbesserung der Wettbewerbssituation strukturschwacher Gebiete Bayerns,
— die Verbesserung der Wirtschaftsbeziehungen Österreichs mit Bayern, der Bundesrepublik Deutschland und der EG,
— die Erleichterung des Warenaustausches der weiteren Donauanlieger mit dem industriellen Nordwesten Europas (die in diesem Zusammenhang befürchtete Dumpingkonkurrenz der Ostblockflotten halte ich für unbegründet, weil der Kanal als nationale Wasserstraße betrieben wird; die Bundesregierung ist bereit, seine Benutzung mit interessierten Staaten in bilateralen Binnenschiffahrtsabkommen zu regeln),
— die Überleitung von Donauwasser in das wasserarme Regnitz/Main-Gebiet, welches Industrie, Landwirtschaft und Wasserwirtschaft zugute kommt,
— die Verbesserung des Hochwasserschutzes im Altmühl- und Donautal,
— die umweltfreundliche Stromerzeugung an der Donau,
— schließlich die Erweiterung des Erholungsangebotes für Fremdenverkehr, Wassersport und Sportfischerei durch die Main-Donau-Verbindung und die angeschlossenen bayerischen Wirtschaftsprojekte.

Nach alledem und eingedenk der Tatsache, daß ein Abbruch der Bauarbeiten den Steuerzahler teurer als die Vollendung der Wasserstraße käme, kann es nur Sinn geben, das weit fortgeschrittene Vorhaben zügig zu vollenden. Ich werde mich weiterhin darum bemühen. Dieses sehe ich auch im Interesse der Region, welche nicht unbillig lange von den zweifellos mit den Baumaßnahmen einhergehenden Beeinträchtigungen betroffen sein sollte.

Ich möchte der Erwartung Ausdruck geben, daß alle Planungs- und Entscheidungsträger nicht nachlassen, sich mit höchster Umsicht und Hingabe insbesondere der ökologischen Probleme anzunehmen und bei unvermeidbaren Konflikten — zum Beispiel zwischen Ökologie und Landwirtschaft — tragfähige Kompromisse zu erarbeiten.

Gerade vor dem Hintergrund der Reiseeindrücke möchte ich für das bisher Geleistete ausdrücklich meine Anerkennung aussprechen. Dies gilt ebenso für den Mann auf der

Baustelle wie für die Rhein-Main-Donau-AG und die mitwirkenden Verwaltungen.

Die Verbände, welche sich den Schutz der Umwelt zur besonderen Aufgabe gestellt haben, möchte ich aufrufen, ihr Wissen und ihre Kritik konstruktiv einzubringen.

Ich darf zusammenfassend feststellen, daß ich das Projekt der Main-Donau-Wasserstraße mit den Zielvorstellungen der Bundesregierung in Einklang sehe: ökonomische und technische Grundbedingungen einerseits und die Erhaltung einer lebenswerten Umwelt andererseits erscheinen nicht als Gegensatz.

Schleuse, Wehr und Kraftwerk der Staustufe Geisling.

1979—1983: Entscheidende Jahre für die Fertigstellung der Main-Donau-Wasserstraße

Von Dr.-jur. Friedrich Eder, Vorstandsmitglied der Rhein-Main-Donau AG, München

Wir freuen uns, diesem Mitteilungsblatt ein Statement des amtierenden Bundesverkehrsministers Dr. Dollinger voranstellen zu können, das er anläßlich eines Besuches am Main-Donau-Kanal im Herbst dieses Jahres gegeben hat. Es erscheint uns als der deutliche Schlußpunkt einer schwierigen Zeit für unser Vorhaben, unser Unternehmen und nicht zuletzt unsere Mitarbeiter. Der Zeitraum zwischen 1979 und 1982 war überwiegend gekennzeichnet von einer kontroversen Diskussion um den Weiterbau der Main-Donau-Wasserstraße, die bis zu einer Diffamierung der Arbeit unserer Betriebsangehörigen führte.

Worum ging es?

Die Main-Donau-Wasserstraße war zum Symbol einer generellen Auseinandersetzung um die künftige Verkehrs- und Umweltpolitik geworden. Eben dieser symbolische Charakter der Diskussion überdeckte weitgehend die Fakten, die eindeutig für den Weiterbau dieses zu über 85 % fertiggestellten Verkehrsweges sprachen. Fragen des Verhältnisses der einzelnen Verkehrsträger in unserem Staate zueinander, der Kosten und der Nutzen öffentlicher Investitionsmaßnahmen und Fragen der Ökologie wurden im Zusammenhang mit unserem Vorhaben exemplarisch diskutiert. Es ist dem jetzigen Bundesverkehrsminister Dr. Dollinger zu verdanken, daß diese Diskussion, die insbesondere auch zu Lasten der von den Baumaßnahmen betroffenen Bürger an der Wasserstraße ging, beendet wurde. Er entschied die Frage des Fertigbaues oder der qualifizierten Beendigung der Main-Donau-Wasserstraße allein nach den vorliegenden Fakten, die wie die vorangegangene Bestandsaufnahme von Bund und Bayern ergeben hatte, ausweisen, daß es keine Alternative zur Herstellung der Main-Donau-Verbindung gibt.

So schwierig und in einzelnen Fällen so ungerecht diese Diskussion aus unserer Sicht auch war, so muß rückblickend doch festgestellt werden, daß sie einige interessante Tatsachen aufgedeckt hat. Insbesondere hinsichtlich der Frage der Kosten und Nutzen öffentlicher Investitionsmaßnahmen hat sie neue Erkenntnisse gebracht.

Die Ifo-Studie zur Main-Donau-Wasserstraße, die eine kritische Auseinandersetzung mit den vorangehenden Gutachten, insbesondere der PLANCO-Studie, enthält, ist auch aus wissenschaftlicher Sicht von besonderer Bedeutung. Es wurde deutlich gemacht, wie sehr das Ergebnis einer Kosten-Nutzen-Rechnung durch entsprechende Annahmen, aber auch Rechenvorgänge, beeinflußt werden kann. Auch im Bereich des Planungsrechts hat die Diskussion um unser Vorhaben einen wesentlichen Beitrag zur Förderung der Rechtsentwicklung geleistet. Die Feststellung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes, wonach bei einer Einstellung des Baues der Main-Donau-Wasserstraße, also bei einer Entwidmung, alle enteigneten oder unter dem Eindruck einer möglichen Enteignung verkauften Grundstücke in dem Zustand zurückgegeben werden müssen, in dem sie erworben wurden, ist planungsrechtlich von allergrößter Bedeutung.

Unsererseits haben wir während dieser Zeit gelernt, wie wichtig es ist, gerade bei der Durchführung von Großvorhaben eine umfassende Informationspolitik zu betreiben. Dies ist gerade im Hinblick auf die Bürger notwendig, die keine Gelegenheit für eine persönliche Inaugenscheinnahme der Baumaßnamen haben. Nicht zuletzt deswegen, war die schon erwähnte Bestandsaufnahme die von der Bundesrepublik Deutschland und dem Freistaat Bayern zum Bau der Main-Donau-Wasserstraße im Jahre 1982 durchge-

führt wurde, von großer Bedeutung. Diese kritische Bestandsaufnahme hat nämlich eine grundsätzliche Angleichung aller Zahlen und Fakten ermöglicht und es war interessant zu sehen, daß alle Beteiligten sich am Ende der Bestandsaufnahme auf die Fertigstellung der Main-Donau-Wasserstraße einigten.

Die kontroverse Diskussion hat aber nicht nur unsere Schwächen, sondern vor allen Dingen auch unsere Stärken aufgezeigt. Dies gilt vor allem hinsichtlich des besonderen Finanzierungskonzeptes der Main-Donau-Wasserstraße. Gerade zu einem Zeitpunkt, in dem ohne Rücksicht auf die technischen, juristischen und auch ökonomischen Notwendigkeiten die Haushaltsansätze radikal zurückgeschraubt wurden, erwies es sich als sowohl für den Bürger vor Ort wie auch für die mit dem Bau der Wasserstraße Beschäftigten als segensreich, daß die Rhein-Main-Donau-AG über entsprechende Finanzierungsmittel verfügte und so überwiegend Baueinstellungen vermeiden konnte. Immerhin haben es die inzwischen 52 Laufwasserkraftwerke und ein Pumpspeicherwerk unserer Gesellschaft und unserer Tochtergesellschaften ermöglicht, daß die Rhein-Main-Donau-AG von der Gesamtinvestition von 3,35 Mrd. RM/DM (einschließlich rund 480 Mio. DM Zinsen), bis Ende 1982 rund 1,33 Mrd. RM/DM selbst aufbringen konnte.

Bewährt haben sich aber auch die umfangreichen und kostenaufwendigen Maßnahmen, die wir von Anfang an im Bereich des Landschafts- und Umweltschutzes im weitesten Sinne durchgeführt haben. Gerade während der Kontroverse um unser Vorhaben konnten wir vielen unseren Kritikern beweisen, daß die geäußerte Kritik — jedenfalls im Bezug auf unser Vorhaben — ungerechtfertigt ist. Wir sind daher entschlossen, auf diesem Wege zum Wohle der Bürger und unseres Landes weiterzufahren.

Der Ausblick in die Zukunft kann uns heute optimistisch stimmen. Bundesregierung und Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages haben den Weiterbau der Main-Donau-Wasserstraße beschlossen. Die Haushaltsansätze wurden wieder angehoben. Neue Baulose können in Angriff genommen werden. Wir hoffen daher, die Verbindung von Main und Donau in einem knappen 10-Jahres-Zeitraum herzustellen. Wir als Rhein-Main-Donau-AG werden dafür alles tun, was in unserem Vermögen steht.

Die Verbindung von Main und Donau geht der Fertigstellung entgegen

Von Dipl.-Ing. Hans Peter Seidel,
Vorstandsmitglied der
Rhein-Main-Donau AG, München

Es ist erfreulich, daß ein Rückblick auf die vergangenen vier Jahre und ein Ausblick in die nahe Zukunft unter dieses Motto gestellt werden kann. Was den Rückblick auf die vergangenen Jahre betrifft, bietet sich freilich noch ein Untertitel an, nämlich: „Der Bau der Main-Donau-Wasserstraße ist auch in den vergangenen Jahren niemals zum Stillstand gekommen".

Die vergangenen Jahre waren von der Diskussion um den Bau der Main-Donau-Wasserstraße gekennzeichnet. Das Wort vom „dümmsten Bauwerk seit dem Turmbau von Babel" hat die Diskussion geprägt und es erscheint uns aus unserer Sicht als sehr erfreulich, daß es gelungen ist, trotz dieser so emotional geführten Kontroverse einen Baufortschritt zu erzielen, der sich sehen lassen kann.

In den vergangenen vier Jahren konnten die Schleuse Leerstetten und die dazugehörige Haltung nahezu fertiggestellt werden, der Bau der Schleuse Eckersmühlen wurde begonnen und zu etwa 70 %, die Schleuse Dietfurt zu mehr als 80 % erstellt, während die Bauarbeiten bei den Schleusen Riedenburg und Kelheim sowie die Haltung Kelheim bis auf einige Restmaßnahmen beendet werden konnten. In der Strecke Nürnberg—Kelheim wurde somit, sowohl leistungsmäßig als auch finanziell, ein Fertigstellungsgrad von über 50 % erreicht. Von 67 Kreuzungsbauwerken sind 41 schon fertiggestellt. Es gibt kaum noch große zusammenhängende Stücke entlang dieser Strecke, an denen nicht schon irgendwelche Baumaßnahmen für die Wasserstraße durchgeführt worden sind. Vollständig fertiggestellt und in Betrieb ist auch die Strecke Kelheim—Regensburg, die 1978 eröffnet wurde.

Auch beim Donauausbau in der Strecke Regensburg—Straubing konnte ein Fertigstellungsgrad von über 50 % erreicht werden. Die Arbeiten in Geisling gehen der Vollendung entgegen. Auch an der Schleuse Straubing konnten die Arbeiten zu einem wesentlichen Teil vorangetrieben werden.

Wie geht es nun weiter?

Dieser Tage wurde der Bau der Schleuse Hilpoltstein begonnen. Dies bedeutet, daß von den insgesamt neun Schleusenbauwerken nur zwei noch nicht im Bau sind. Mit der Schleuse Bachhausen hoffen wir 1985 und mit der Schleuse Berching 1987 beginnen zu können.

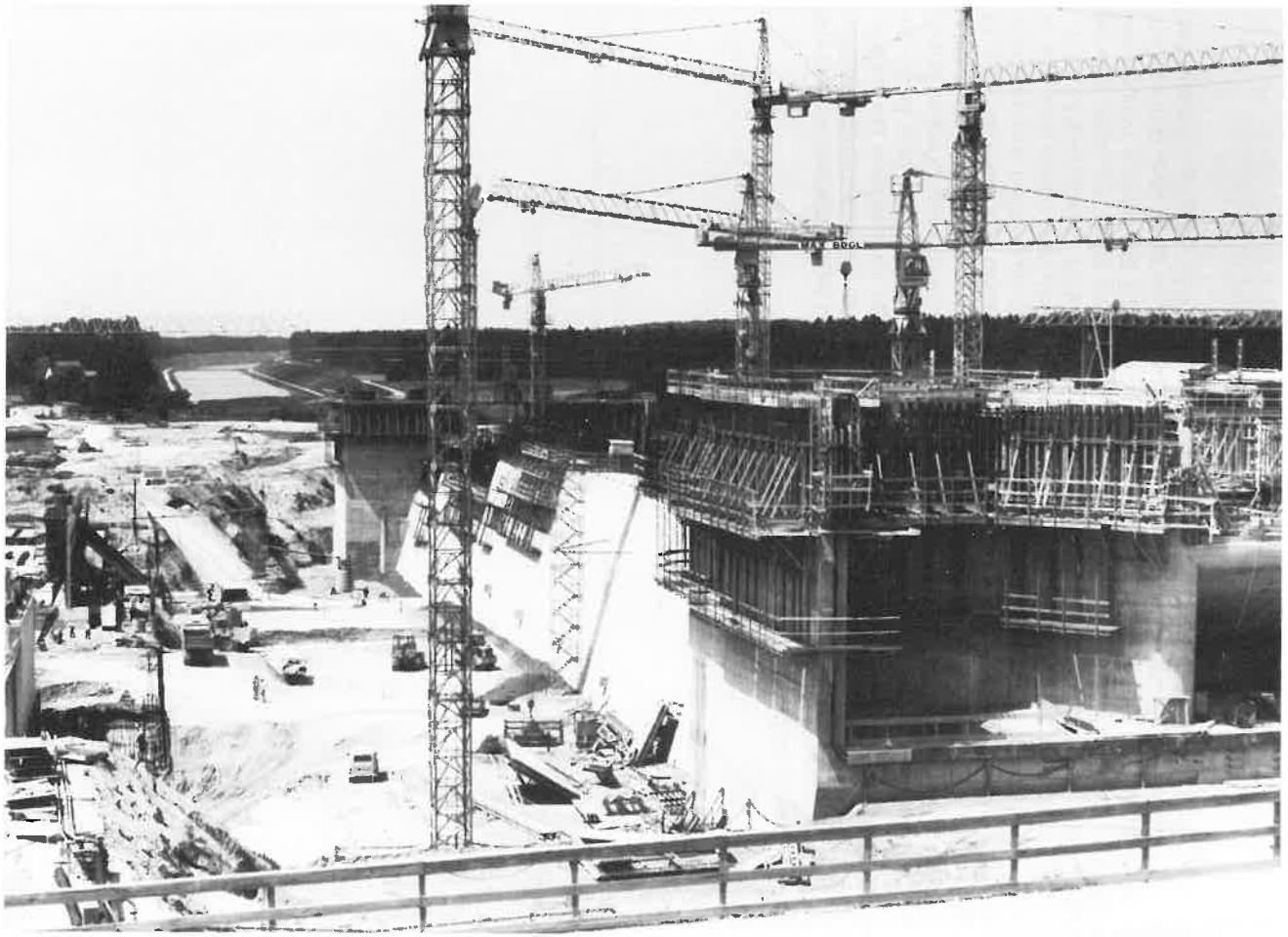
Im nächsten Jahr werden wir ein großes Stück der Scheitelhaltung ausführen. In Kelheim gehen die Vorarbeiten für den Ortsdurchgang zügig voran. Hier hoffen wir, Mitte nächsten Jahres mit den eigentlichen Arbeiten beginnen zu können. Außerdem streben wir an, in den Jahren 1985 und 1986 die letzten Abschnitte im Altmühltal zu beginnen.

Es ist daher keine Übertreibung, wenn aus heutiger Sicht davon ausgegangen werden kann, daß in einem knappen 10-Jahres-Zeitraum die Verbindung von Main und Donau hergestellt sein wird. Trotz unseres Zieles, zügig zu bauen, werden wir es uns aber weiterhin zur Aufgabe machen, so umweltfreundlich wie nur irgendmöglich zu bauen. Gerade in der Vergangenheit hat es sich gezeigt, daß sich unsere Anstrengungen, insbesondere im Altmühltal, gelohnt haben. Es wird auch in Zukunft unser erklärtes Ziel sein, mit den Ergebnissen unserer Bautätigkeit unsere Kritiker aus der Grünen Ecke zu widerlegen.

Erfreuliches läßt sich auch von dem Bereich des Kraftwerkbaues berichten. Hier konnten im Jahre 1981 das Kraftwerk Dillingen, im Jahre 1982 das Kraftwerk Höchstädt und 1983 das Kraftwerk Schwenningen fertigge-

stellt werden. Wir sind der Meinung, daß der weitere Kraftwerksbau, insbesondere aus wasserwirtschaftlichen Gründen gerade im Interesse der Erhaltung der Natur unausweichlich ist. Wir hoffen daher, auch die beiden von uns geplanten Kraftwerke unterhalb von Ingolstadt realisieren zu können. Die bisher gewonnenen Erkenntnisse über die vorhandene Eintiefungstendenz der Donau sprechen gerade in diesem Bereich eindeutig für den Bau von Staustufen.

Planung und Bauvorarbeiten nehmen heutzutage einen immer größeren Zeitraum in Anspruch. Die eigentliche Bautätigkeit tritt demgegenüber in den Hintergrund. Dies ist zu bedauern, da hierdurch die Gefahr besteht, daß die notwendige Flexibilität beim Bau verloren geht. Nicht zuletzt aus diesem Grunde war die Diskussion um unser Vorhaben für eine zügige Fertigstellung außerordentlich hinderlich und wir können stolz darauf sein, daß es uns gelungen ist, ein Erliegen unserer Bautätigkeit zu verhindern. Andererseits steht es aber außer Frage, daß wir Zeit verloren haben, die wir nicht ohne weiteres wieder aufholen können. Wir werden uns aber bemühen, die Wasserstraße so zügig wie nur möglich fertigzustellen, um die schon bisher gemachten Investitionen der beabsichtigten Nutzung zuzuführen.



Baustelle Sparschleuse Eckersmühlen. Im Hintergrund die fertige Haltung Leerstetter.

Kraftwerksbau der Rhein-Main-Donau AG — ein erfolgreiches Konzept

Von Dipl.-Ing. Anton Schweiger,
Vorstandsmitglied der
Rhein-Main-Donau AG, München

Die vergangenen vier Jahre waren für den Kraftwerksbau und Betrieb der Rhein-Main-Donau AG erfolgreiche Jahre. 1979 wurde mit dem Bau der Kraftwerkskette der Mittlere Donau Kraftwerke AG begonnen. Schon im Jahre 1981 konnte das Kraftwerk Dillingen, 1982 das Kraftwerk Höchstädt und in diesem Jahr das Kraftwerk Schwenningen als 52. Laufwasserkraftwerk der Rhein-Main-Donau AG und ihrer Tochtergesellschaften in Betrieb genommen werden.

Das nunmehr sechs Jahrzehnte alte Konzept des Wasserkraftausbaues der Rhein-Main-Donau AG wurde somit konsequent weiterverfolgt. Dies ist nicht zuletzt deswegen bemerkenswert, weil in der öffentlichen Meinung die Ansichten über den Wert der Wasserkraftwerke in der Vergangenheit durchaus geschwankt haben. Unmittelbar nach dem Krieg war die Wasserkraft eine tragende Säule unserer Energieversorgung. Es wurden einer Zeitungsmeldung zufolge im Oktober 1946 53 % der in der US-Zone verbrauchten elektrischen Energie aus Wasserkraft gewonnen, und bis über 1960 war es keine Frage, daß der Ausbau der Wasserkraft eine sinnvolle energiewirtschaftliche Aufgabe war. Dann kam die Zeit, in der man glaubte, mit Kernenergie Elektrizität so billig erzeugen zu können, daß Wasserkraft nicht mehr konkurrenzfähig ist.

Mit steigenden Ölpreisen und ständig wachsenden Auflagen für die Kernkraftwerke wurden aber später Wasserkraftwerke auch an relativ ungünstigen Stellen wieder wirtschaftlich und damit begehrt. Wir von der Rhein-Main-Donau AG haben diesen Stimmungswandel zu nutzen gewußt. Nicht nur an der mittleren Donau, wo im nächsten Jahr als viertes und letztes Laufwasserkraftwerk das Kraftwerk Donauwörth in Betrieb genommen wird, haben wir neue Kraftwerke geplant und gebaut, auch in Straubing und Geisling sind Kraftwerke im Bau.

Alle diese Kraftwerke helfen, das besondere Finanzierungskonzept für den Bau der Main-Donau-Wasserstraße zu verwirklichen und ermöglichen so eine Finanzierung, die auf zinslose Darlehen der öffentlichen Hand aufgebaut ist.

Sie tragen aber auch dazu bei, daß der hohe Anteil der Wasserkraft an der Erzeugung elektrischer Energie in Bayern von 25 % gehalten werden konnte.

So stolz wir darauf sind, daß wir in den vergangenen Jahren jeweils Erzeugungsrekorde in der Geschichte der Rhein-Main-Donau AG feiern durften, so soll dennoch nicht verschwiegen werden, daß heute mehr denn je für den Bau von Wasserkraftwerken nicht nur energiewirtschaftliche Gründe maßgebend sind.

Ging es in der Vergangenheit neben der reinen Energieerzeugung um die Schiffbarmachung der Flüsse, die gleichzeitig auch den Kraftwerksbau ermöglichte — das Passauer Kraftwerk Kachlet zum Beispiel entstand auf diese Weise —, so sind es heutzutage vor allen Dingen wasserwirtschaftliche Gesichtspunkte, die für einen weiteren Bau von Wasserkraftwerken sprechen.

Eine alte Wasserbauerweisheit besagt, daß bei einem Flußausbau nur der erste Schritt freiwillig ist; alle weiteren sind auf die Auswirkungen dieses ersten Schrittes abzustimmen. Auf die heutige Zeit übertragen heißt dies, daß die Auswirkungen der früheren Flußkorrekturen auf nicht mit Staustufen ausgebauten Strecken Probleme nach sich ziehen. Hierbei ist vor allen Dingen die Eintiefung der Flußsohle zu nennen. Sie wirkt sich nicht nur gefährdend auf Brücken aus, sondern verursacht auch ein Absinken des Grundwasser-

spiegels und damit ein Austrocknen der Auwälder.

Von allen Möglichkeiten, diese zu verhindern, ist der Wasserkraftausbau die wirtschaftlichste, sicherste und naturschonendste Methode. Letzteres wird am besten durch die Tatsache bewiesen, daß an den ausgebauten Strecken Landschafts- und Naturschutzgebiete entweder bereits ausgewiesen oder geplant sind. Mit den Stauräumen unserer Kraftwerke sind neue und gesicherte Lebensräume für Tiere und Pflanzen entstanden.

Der Flußausbau in Bayern muß allein aus wasserwirtschaftlichen Gründen zu einem stabilen Abschluß gebracht werden. Dies gilt insbesondere auch für die Donaustrecke unterhalb von Ingolstadt, an der wir zwei Laufwasserkraftwerke planen.

Wenn auch bei uns das Ende des Wasserkraftausbaues abzusehen ist, weltweit, speziell in Entwicklungsländern, ist der Ausbau der Wasserkraft als regenerierbare, importunabhängige Energie eine wichtige Möglichkeit, die für die Weiterentwicklung nötige Energie zu schaffen. Die Rhein-Main-Donau AG sieht daher in einer weltweiten Consultingtätigkeit für Wasserkraftwerke eine Chance, erworbenes Know-how im Bau und Betrieb von Wasserkraftwerken zum Nutzen von Entwicklungsregionen, aber auch zum Nutzen unseres eigenen Landes einzusetzen.

Juristische Aspekte der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße

Vortrag[1]) von Dr. Wolfgang Greif,
Leitender Ministerialrat a. D. vor der
Evangelischen Akademie Tutzing in Roth
am 13. 11. 1982

Juristische Aspekte der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße — was kann man darunter verstehen? Ein so ausgedehnter transkontinentaler Schiffahrtsweg kann selbstverständlich unter den verschiedensten rechtlichen Gesichtspunkten betrachtet werden, insbesondere wenn man sich vor Augen hält, daß er in verschiedene Abschnitte zerfällt — Rhein, Main/Regnitz, Main-Donau-Kanal, Donau —, von denen jeder eine eigene rechtliche Situation aufweist. Vom Thema der heutigen Tagung her gesehen, das ja letztlich der Frage der Bauwürdigkeit dieses Schiffahrtsweges nachgeht, kann aber wohl nur die völkerrechtliche Situation dieser Schiffahrtsverbindung relevant sein, denn nur von da her können sich Gründe gegen — oder auch für — den Bau dieses Verkehrsweges ergeben.

Als Argument gegen den Bau des Main-Donau-Kanals ist in der Tat bereits häufig vorgebracht worden, der Schiffahrtsweg ermögliche den „Roten Flotten" der östlichen Donauanliegerstaaten eine „Dumping-Konkurrenz" im Rheinstromgebiet und führe zum „Ruin der westlichen Binnenschiffahrt". Demgegenüber stehen die Hoffnungen und Erwartungen der Donauanliegerstaaten, den Schiffahrtsweg zwischen Rhein und Donau zu ihrem Vorteil nutzen zu können. Die hier zu erörternde Frage lautet also: Wie sind diese Befürchtungen und diese Hoffnungen im Lichte des Völkerrechts zu beurteilen, oder anders ausgedrückt: Welchen völkerrechtlichen Status wird der Main-Donau-Kanal haben, wird er der deutschen Souveränität und damit der Regelungs- und Zulassungskompetenz der Bundesrepublik unterstehen, oder ist diese Souveränität über den Kanal in irgendeiner Weise durch internationales Recht zugunsten der Donauanliegerstaaten eingeschränkt.

Die Darstellung dieser Problematik möchte ich in Anlehnung an die hierzu vorliegenden völkerrechtlichen Untersuchungen von Günther Jaenicke (erschienen 1973) und von Kurt Wilhelm Kippels (erschienen 1978) in drei Teilbereiche gliedern, nämlich einmal in die Darstellung der gegenwärtigen völkerrechtlichen Situation von Rhein, Main/Regnitz und Donau aufgrund des geltenden Völkervertragsrechts, daran anschließend speziell die Frage, ob sich aus den Bestimmungen des Versailler Vertrags von 1919 über die Rhein-Donau-Verbindung Auswirkungen ergeben, und schließlich die Frage, ob aus dem allgemeinen (nichtkodifizierten) Völkerrecht Einschränkungen der Souveränität der Bundesrepublik über den Main-Donau-Kanal hergeleitet werden können. Angesichts der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit ist selbstverständlich nur eine sehr geraffte Behandlung dieser im Detail mitunter recht komplizierten Fragenkreise möglich.

Die internationale Binnenschiffahrt auf dem Rhein besitzt ihre völkerrechtliche Grundlage in einem mehrseitigen internationalen Übereinkommen, nämlich in der mit einigen Änderungen bis heute geltenden Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, kurz Mannheimer Akte genannt, die ihrerseits auf die Schlußakte des Wiener Kongresses von 1815 zurückgeht. In der Wiener Schlußakte von 1815 sind in einer für die westeuropäische Rechtsentwicklung grundlegenden Weise die

---

[1]) Der Vortrag stützt sich im wesentlichen auf die Arbeiten von Günther Jänicke und Kurt-Wilhelm Kippels. (Jänicke: Die neue Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau — eine völkerrechtliche Untersuchung über dem rechtlichen Status der künftigen Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße, Frankfurt am Main, 1973; Kippels: Der völkerrechtliche Status des zukünftigen Europakanals und seine Auswirkungen auf das Rhein- und Donauregime, Berlin 1978)

Kriterien für eine zu gewährende Schiffahrtsfreiheit auf den von Natur aus schiffbaren Mehrstaatenflüssen normiert worden, die dann in der Mannheimer Akte speziell für den Rhein fixiert und konkretisiert worden sind. Die Mannheimer Akte garantiert auf dieser Grundlage die Freiheit der kommerziellen Schiffahrt auf dem Rhein, und zwar die Freiheit von jeder nationalen Zulassung, von Abgabenverpflichtungen und sonstigen fiskalischen Hemmnissen für alle Schiffe, die die Flagge eines Rheinuferstaates führen. Durch Artikel 356 des Versailler Vertrags von 1919 wurde diese Freiheit auf die Schiffe aller Nationen ausgedehnt, wovon allerdings bisher nur ganz sporadisch und nur im Mündungsbereich des Rheins Gebrauch gemacht wurde. Darauf, daß diese Ausdehnung der Schiffahrtsfreiheit auf dem Rhein auf alle Nationen der Welt im Hinblick auf die entstehende Schiffahrtsverbindung zwischen dem Rhein und der Donau wieder rückgängig gemacht wird, werde ich noch eingehend zurückkommen.

Das freiheitliche Schiffahrtsregime der Mannheimer Akte erstreckt sich in etwas eingeschränkter Form auch auf die natürlichen Nebenflüsse des Rheins, also auch auf den Main und das schiffbare Stück der Regnitz zwischen der Mündung in den Main und Bamberg. Auf diesen an sich nationalen, das heißt nur auf deutschem Territorium liegenden Flußstrecken, unterliegen fremde Schiffe zwar der Zulassung, soweit sie jedoch zugelassen sind, steht ihnen Abgabenfreiheit und Inländergleichbehandlung zu.

Da die Regnitz südlich Bamberg nie für die kommerzielle Schiffahrt geeignet war oder verwendet wurde, endete der Geltungsbereich der Mannheimer Akte seit jeher im Hafen Bamberg. Der südlich anschließende Main-Donau-Kanal wird als künstliche Wasserstraße von der Mannheimer Akte nicht erfaßt, da diese Konvention, abgesehen von den künstlichen Seitenkanälen des Rheins, nur die natürlichen Nebenflüsse des Rheins einbezieht. Festzuhalten bleibt daher, daß die Mannheimer Akte sich nicht auf den Main-Donau-Kanal erstreckt, daß sich also aus ihr keine Einschränkungen des nationalen Status dieses Kanals bzw. der Souveränität der Bundesrepublik Deutschland ergeben.

Der Main-Donau-Kanal — ausgehend von Bamberg — findet seinen anderen Endpunkt in Kelheim an der Donau. Die Donau unterliegt seit Mitte des vorigen Jahrhunderts und auch heute noch — jedenfalls für die jeweiligen Konventionsmitglieder — einem mehrseitigen internationalen Vertragsregime. Die internationale vertragsrechtliche Entwicklung an der Donau ist weitaus uneinheitlicher als am Rhein und braucht hier nicht im einzelnen nachgezeichnet zu werden. Wesentlich ist lediglich zu erwähnen, daß es eine internationale Konvention über die Donauschiffahrt vom 23. Juli 1921 gegeben hat, die sogenannte Pariser Konvention, in der Deutschland als Mitglied beteiligt war. Der Geltungsbereich dieser Konvention erstreckte sich auf die Donaustrecke von Ulm bis Braila und — ähnlich wie die Mannheimer Akte — auf die natürlich schiffbaren Nebenflüsse der Donau in diesem Bereich, nicht jedoch auf künstliche Kanäle. An dieser Konvention waren außer den Uferstaaten auch Großbritannien und Frankreich beteiligt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg schlossen die Siegermächte mit Bulgarien, Rumänien und Ungarn Friedensverträge, die in gleichlautenden Formulierungen eine Neuordnung der internationalen Donauschiffahrt auf der Grundlage der Gleichheit vorsahen. Diese neue Ordnung sollte an die Stelle der Pariser Konvention von 1921 treten. Auf einer nach Bel-

grad einberufenen Konferenz der Donauanliegerstaaten wurde am 18. August 1948 eine neue Donaukonvention angenommen, der später — 1960 — zwar Österreich, aber bis heute nicht die Bundesrepublik beigetreten ist. Die an der Konferenz von Belgrad teilnehmenden Westmächte Großbritannien, Frankreich und die Vereinigten Staaten lehnten die Konvention ab, da ihnen die kommunistischen Donauanliegerstaaten unter der Führung der Sowjetunion keinen Sitz in der neuzubildenden Donaukommission zubilligen wollten.

Während die Signatarstaaten der Belgrader Konvention in einem Zusatzprotokoll ausdrücklich feststellten, daß die Konvention von 1921 nicht mehr in Kraft sei, hielten die Westmächte an der Gültigkeit dieser Konvention fest. Die Situation zwischen den beiden Konventionen blieb nach 1948 lange Zeit in der Schwebe, doch besteht heute wohl Einigkeit, daß die Konvention von 1921 de facto nicht mehr in Kraft ist. Auch die Westmächte und die Bundesrepublik Deutschland berufen sich nicht mehr auf diese Konvention. Andererseits ergeben sich jedoch für die Bundesrepublik Deutschland auch keine völkerrechtlichen Konsequenzen aus der Belgrader Konvention von 1948, da sie in ihr — wie erwähnt — nicht Mitglied ist. Allerdings verhält sich die Bundesrepublik tatsächlich wie ein Mitglied der Konvention. Sie führt zum Beispiel die von der Donaukommission beschlossenen Schiffahrtsvorschriften auf ihrer Donaustrecke jeweils ein, arbeitet in der Donaukommission und ihren Ausschüssen mit und ist dort lediglich nicht stimmberechtigt.

Für den bei Kelheim an die Donau anschließenden Main-Donau-Kanal ergäben sich aus der völkerrechtlichen Situation an der Donau auch dann keine Auswirkungen, wenn die Bundesrepublik Mitglied der Konvention von Belgrad wäre, weil sich die Geltung dieses Übereinkommens auf die Donau selbst beschränkt und weder Nebenflüsse noch Kanäle einbezieht. Auch das internationale Donauregime erstreckt sich daher ebensowenig wie das internationale Rheinregime auf den Main-Donau-Kanal, das heißt die deutsche Souveränität über die Kanalstrecke unterliegt jedenfalls von daher keinerlei Einschränkungen.

Eine besondere Prüfung aber erfordert hier noch die Frage, ob sich aus den Bestimmungen des Versailler Vertrages von 1919 über die damals geplante Rhein-Donau-Verbindung heute noch Verpflichtungen für die Bundesrepublik Deutschland ergeben.

Die die Rhein-Donau-Verbindung betreffende Bestimmung in Artikel 353 des Versailler Vertrags lautet in Übersetzung wie folgt: „Sollte eine Rhein-Donau-Großschiffahrtsstraße („deep-draught Rhine-Danube navigable waterway") gebaut werden, so ist Deutschland verpflichtet, sie dem in den Artikeln 332 und 338 des Vertrages vorgeschriebenen (zu ergänzen: internationalen) Regime zu unterstellen."

Die Auslegung dieses Artikels bereitet im einzelnen gewisse Schwierigkeiten. Er kann jedoch wohl dahin interpretiert werden, daß die Siegermächte Deutschland verpflichten wollten, einen für große Binnenschiffe befahrbaren Kanal zwischen Bamberg und Kelheim nach seiner Fertigstellung zunächst einem vorläufigen internationalen Regime gemäß den Regeln der Artikel 332 bis 338 des Vertrages zu unterstellen bis eine von den Siegermächten angestrebte Ordnung des internationalen Flußschiffahrtsrechts im Sinne einer völligen Liberalisierung zustande gekommen wäre. In dieser geplanten weltweiten völkerrechtlichen Ordnung sollte Deutschland mit allen seinen schiffbaren Flüssen und der

künstlichen Schiffahrtsverbindung zwischen Bamberg und Kelheim gleichberechtigter Partner sein. Für den Beitritt zu dieser Ordnung war Deutschland im Versailler Vertrag eine Frist bis 1925 gesetzt.

Das von den Siegermächten angestrebte Übereinkommen über die internationale Flußschiffahrt wurde bereits am 20. April 1921 in Barcelona unterzeichnet. Es wurde jedoch nur von wenigen Staaten ratifiziert, insbesondere solchen, die daraus hätten Nutzen ziehen können. Die mitteleuropäischen Staaten einschließlich Deutschlands und die meisten anderen Staaten der Welt mit großen schiffbaren Flüssen traten dagegen dem Übereinkommen nicht bei, weil sie die Internationalisierung ihrer nationalen Wasserwege ablehnten. Das Übereinkommen von Barcelona ist daher nicht mehr in Kraft getreten.

Mit dem Scheitern der Konferenz von Barcelona und mit dem Ablauf der Deutschland von den Siegermächten gesetzten Beitrittsfrist (1925) war die Regelung des Versailler Vertrages bezüglich der Rhein-Donau-Verbindung praktisch gegenstandslos geworden. Auch wenn man dieser Auffassung nicht folgen wollte, wären diese Vertragsbestimmungen — zusammen mit den meisten anderen Deutschland betreffenden Bestimmungen des Versailler Vertrags — im Gefolge des Zweiten Weltkriegs weggefallen; sie wurden entsprechend der herrschenden Völkerrechtslehre wie alle anderen Verträge zwischen Deutschland und den kriegführenden Mächten durch den Kriegszustand suspendiert, jedoch im Gegensatz zu zahlreichen anderen vertraglichen Vereinbarungen nach dem Krieg weder von den Siegermächten noch später von der wieder souverän gewordenen Bundesrepublik in Kraft gesetzt.

Abgesehen davon aber wären auch die faktischen Grundlagen für eine Weitergeltung der erwähnten Bestimmungen des Versailler Vertrags entfallen, weil — wie bereits ausgeführt — die geplante internationale Ordnung des Flußschiffahrtsrechts, in die Deutschland die Rhein-Donau-Verbindung gewissermaßen einbringen sollte — nicht zustande gekommen war. Eine einseitige Internationalisierung der Main-Donau-Verbindung würde daher nunmehr im Gegensatz zu dem im Versailler Vertrag angestrebten Ziel lediglich eine einseitige und dauernde Diskriminierung Deutschlands begründen. Eine Weitergeltung der die Rhein-Donau-Verbindung betreffenden Bestimmungen des Versailler Vertrags kann daher unter allen rechtlichen Gesichtspunkten ausgeschlossen werden.

Wenn somit festgestellt werden kann, daß für die Bundesrepublik Deutschland keine vertraglichen Verpflichtungen bestehen, den Main-Donau-Kanal zwischen Bamberg und Kelheim einem internationalen Regime zu unterstellen, so muß nun noch auf die Frage eingegangen werden, ob sich eine solche Verpflichtung etwa aus dem allgemeinen Völkerrecht ergeben könnte.

Die heute — jedenfalls in Westeuropa — wohl überwiegend vertretene Auffassung der Völkerrechtslehre geht von dem in der Wiener Schlußakte von 1815 formulierten Postulat aus, wonach sich die Anlieger eines Mehrstaatenflusses gegenseitig Schiffahrtsfreiheit gewähren sollen. In neuerer Zeit wurde, zum Beispiel durch die sogenannte Helsinki-Rules von 1966, die Auffassung vertreten, daß eine Internationalität auch bei Mehrstaaten-Kanälen angenommen werden müsse.

Daß sich ein Völkergewohnheitsrecht im Sinne dieser Lehre gebildet hätte, muß angesichts der ganz entgegengesetzten Staatenpraxis wohl verneint werden. Selbst wenn dies aber der Fall wäre, würde jedenfalls der Main-Donau-Kanal von Bamberg nach Kel-

heim als nationaler Schiffahrtsweg angesehen werden müssen, da er allein auf deutschem Territorium liegt. Nach der in Osteuropa und in der Sowjetunion vertretenen Auffassung und Praxis setzt im übrigen die Gewährung von Schiffahrtsfreiheit in jedem Fall einen völkerrechtlichen Vertrag voraus. Fehlt ein solcher Vertrag, so steht nach dieser Auffassung auch ein Mehrstaatenfluß unter der Souveränität des jeweiligen Flußanliegers.

Ein Anspruch auf Internationalisierung des Main-Donau-Kanals kann auch nicht unter dem Gesichtspunkt geltend gemacht werden, der Schiffahrtsweg verbinde zwei internationale Stromgebiete. Ein Vergleich mit anderen künstlichen Wasserstraßen in einer entsprechenden geographischen Situation bestätigt dies. So ist zum Beispiel unstreitig, daß die im COMECON-Bereich geplante Donau-Oder/Elbe-Verbindung, wenn sie gebaut werden sollte, in den Teilen, die eine künstliche Wasserstraße darstellen, ein nationaler Schiffahrtsweg sein wird, obwohl internationale Ströme durch sie verbunden werden. Der sogenannte Albert-Kanal liegt ausschließlich auf belgischem Territorium, verbindet jedoch die beiden internationalen Flüsse Maas und Schelde. Der Kanal, der zu den verkehrsreichsten in Europa zählt und starken internationalen Verkehr aufweist, untersteht unbestritten ausschließlich belgischer Souveränität. Nationale Kanalverbindungen dieser Art bestehen weiterhin zwischen der Maas und dem Waal, einem Rheinmündungsarm, ferner zwischen der Donau und der Theiß. In Deutschland selbst verbindet ein ganzes Kanalnetz drei internationale Flüsse, nämlich der Mittellandkanal den Rhein und die Elbe, ferner der Elbe-Havel- und der Havel-Oder-Kanal die Elbe und die Oder. Auch die Siegermächte des Ersten Weltkriegs haben diese Kanalverbindungen nicht internationalisiert und sie unterstehen wie das gesamte übrige deutsche Kanalnetz unbestritten deutscher Souveränität.

Erwähnt sei ferner, daß für den Vorgänger des Main-Donau-Kanals, den Ludwigs-Donau-Main-Kanal niemals eine Internationalisierung gefordert worden ist. Mit Recht stellt Walter Kippels hierzu fest, daß die von den Siegermächten 1919 verlangte Internationalisierung der Rhein-Donau-Verbindung nicht Ausdruck einer Rechtsüberzeugung war, sondern einer nationalen Interessenpolitik dienen sollte.

Selbst bei Kanälen, die über mehr als ein Staatsgebiet verlaufen und Mehrstaatenflüsse verbinden, gibt es kein Beispiel für die Einräumung völkerrechtlicher Schiffahrtsfreiheit. Als Beispiel kann die Rhein-Schelde-Verbindung genannt werden, die ausschließlich unter der Souveränität der beiden Uferstaaten Belgien und den Niederlanden steht. Die durch den Vertrag von Schimonoseki im Jahre 1895 dem kaiserlichen China aufgezwungene Internationalisierung seiner Binnenverkehrswege dürfte in diesem Zusammenhang kaum ein geeignetes Gegenbeispiel darstellen.

Die sowjetischen Autoren Baskin und Tarasova haben 1977 den Versuch unternommen, den völkerrechtlichen Status durch einen Vergleich der Rhein-Donau-Verbindung mit den interozeanischen Kanälen zu ermitteln. Sie wollten hierdurch die Internationalität der Verbindung nachweisen. Hierzu ist zunächst einmal festzustellen, daß der Main-Donau-Kanal nicht Teile des Weltozeans miteinander verbindet, sondern Flüsse. Die Verfasser verkennen aber auch den völkerrechtlichen Status der interozeanischen Kanäle (Suez, Panama, Korinth und Kieler Kanal), die alle eindeutig unter der Souveränität der

jeweiligen Territoralherrn stehen. Die Zulassung der internationalen Durchfahrt beruht bei jedem dieser Kanäle auf einer entsprechenden Willenserklärung des jeweiligen Souveräns und kann nicht aus dem Völkergewohnheitsrecht begründet werden. Abgesehen davon ist die Funktion der interozeanischen Kanäle eine ganz andere als die von Binnenkanälen; sie dienen ausschließlich der Durchfahrt und nicht dem binnenländischen Waren- und Personentransport von Umschlagstelle zu Umschlagstelle. Dadurch ergeben sich sowohl für die beteiligten Staaten wie auch für die Schiffahrt und ihre Nutzer völlig unterschiedliche Interessenlagen. Die Ausführungen von Baskin und Tarasova müssen nach allem als der Versuch der Begründung einer politisch motivierten Zwecktheorie angesehen werden. Wollte man diese Theorie ernst nehmen, so würden sich im übrigen auch weitreichende und sicher nicht gewollte Konsequenzen für die meeresverbindenden Wasserstraßen innerhalb der UdSSR selbst ergeben.

Unzutreffend ist auch die ebenfalls von Baskin und Tarasova vertretene Auffassung, ein völkerrechtlicher Anspruch auf Internationalisierung des Main-Donau-Kanals ergebe sich aus der Wasserentnahme aus der Donau für die Kanalfüllung bzw. für das Wasserüberleitungssystem von der Donau nach Nordbayern. Es sei dazu nur darauf hingewiesen, daß die Wasserentnahme im Verhältnis zur gesamten Abflußmenge der Donau so gering ist, daß sie außerhalb der Bundesrepublik allenfalls noch in Österreich spürbar ist. Mit Österreich jedoch ist die Frage der Wasserentnahme aus der Donau bereits seit 1923 durch einen Notenwechsel geregelt, der durch das deutsch-österreichische Wiederanwendungsprotokoll von 1951 ausdrücklich aufrechterhalten worden ist. Bereits 1922 hatte die damalige internationale Donaukommission diese Wasserentnahme gebilligt. Selbst wenn man aber der Wasserentnahme aus der Donau völkerrechtliche Konsequenz über das Verhältnis zu Österreich hinaus zubilligen wollte, so könnte diese Konsequenz keinesfalls in der Internationalisierung der Main-Donau-Verbindung sondern allenfalls in irgendwelchen angemessenen wasserwirtschaftlichen Ausgleichsmaßnahmen bestehen. Auch aus dem internationalen Wasserrecht kann somit eine Internationalisierung der Main-Donau-Verbindung nicht hergeleitet werden.

Zu erwähnen sind der Vollständigkeit halber auch noch völkerrechtliche Durchgangsrechte für die sogenannte Landlocked States wie sie sich aus dem von Deutschland ratifizierten Durchgangsabkommen von Barcelona (1921) sowie aus dem GATT zugunsten der Donauanliegerstaaten ergeben könnten. Auch die in Vorbereitung befindliche UN-Seerechtskonvention, der die Bundesrepublik möglicherweise beitreten wird, statuiert ein solches Durchgangsrecht. Diese Durchgangsrechte können nur nach Maßgabe der einschlägigen Vorschriften desjenigen Staates ausgeübt werden, auf dessen Territorium der benützte Verkehrsweg liegt. Die Souveränität über den Verkehrsweg wird somit nicht eingeschränkt. Die Bundesrepublik hat im übrigen den Donauanliegerstaaten immer die Möglichkeit der Durchfahrt durch den Kanal angeboten, allerdings nur aufgrund zweiseitiger Verträge, durch die ihre Interessen gewahrt werden.

Als Ergebnis bleibt somit festzuhalten, daß der Main-Donau-Kanal zwar auch dem internationalen Verkehr aller Rhein- und Donauanliegerstaaten dienen soll und wird, daß die Bundesrepublik jedoch kraft ihrer Souveränität diesen Verkehr regeln und ihren nationa-

len Vorschriften unterwerfen kann. Im Interesse des übernationalen Interessenausgleichs und der Friedenssicherung hat die Bundesrepublik — wie erwähnt — den interessierten Staaten den Abschluß zweiseitiger Schiffahrtsverträge angeboten — der Vertrag mit Österreich ist bereits paraphiert — , die die Verkehrsrechte im einzelnen fixieren. Wesentlich sind dabei folgende vorgesehene Bestimmungen: Festlegung der beiderseitigen Wasserstraßen, die befahren werden dürfen, Möglichkeit der Festlegung von Höchstzahlen der Fahrten, Beteiligung der Schiffahrtsunternehmen beider Staaten je zur Hälfte am Ladungsaufkommen, Möglichkeit der Festsetzung auskömmlicher Frachtsätze auf Antrag eines Vertragsstaates, Teilnahme von Drittstaatenschiffen am Wechselverkehr nur mit Zustimmung des Partners, Drittstaatenverkehr nur aufgrund einer Vereinbarung der Vertragsparteien und im übrigen generell Gleichbehandlung der beiderseitigen Schiffahrt. Vorgesehen ist die Bildung gemischter Ausschüsse, denen die Überwachung der Ausführung der Verträge übertragen werden kann. Im Verhältnis zu Österreich wird dem Umstand Rechnung getragen, daß die österreichische Schiffahrt (DDSG) ebenso wie der Bayerische Lloyd als einzige deutsche Schiffahrtsgesellschaft auf der Donau nach marktwirtschaftlichen Prinzipien arbeitet.

Abgesichert in weiterem Sinne wird dieses System der geregelten internationalen Durchfahrt durch den Main-Donau-Kanal durch das Zusatzprotokoll Nr. 2 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868, das am 17. Oktober 1979 unterzeichnet wurde. Durch das Zusatzprotokoll werden die Artikel 2 Absatz 3 und 4 der Mannheimer Akte neu gefaßt. Nach dem Inkrafttreten der geänderten Bestimmungen werden nur noch zur Rheinschiffahrt gehörige Schiffe berechtigt sein, Transporte von Waren und Personen innerhalb des Rheinstromgebietes auszuführen. Andere Schiffe bedürfen hierzu dann einer Zulassung durch die Rheinzentralkommission. Für den Wechselverkehr mit Drittländern, also zum Beispiel den Donaustaaten, sind die Modalitäten in zweiseitigen Verträgen festzulegen, vor deren Abschluß die Rheinzentralkommission zu konsultieren ist. Nach dem Zeichnungsprotokoll zum Zusatzprotokoll Nr. 2 darf von den Mitgliedsstaaten der Mannheimer Akte nur solchen Schiffen eine Urkunde über die Zugehörigkeit zur Rheinschiffahrt erteilt werden, die tatsächlich in dem Vertragsstaat beheimatet sind, dessen Flagge sie führen, das heißt mehrheitlich im Eigentum von Staatsangehörigen dieser Vertragsstaaten. Gleichgestellt werden diesen Schiffen die Schiffe der anderen Mitgliedstaaten der EG.

Das Zusatzprotokoll Nr. 2 befindet sich zur Zeit noch im Ratifizierungsverfahren bei den Vertragsstaaten. Mit seiner Inkraftsetzung kann für 1983 gerechnet werden. Durch die Änderung der Mannheimer Akte in Verbindung mit den vorgesehenen zweiseitigen Schiffahrtsverträgen wird ein mit Sicherheit ausreichender Schutz der westlichen Schiffahrt vor jeder ruinösen Konkurrenz durch Schiffe der Ostblockstaaten erreicht werden. Für die Rheinschiffahrt wie aber auch für die Donauschiffahrt werden sich damit nach Fertigstellung des Main-Donau-Kanals zusätzliche Beschäftigungsmöglichkeiten ergeben, ohne daß die Beteiligung an den Verkehren im jeweils eigenen Stromgebiet geschmälert wird.

Herausgeber: Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg
Druck und Lithos: Verlagsdruckerei Schmidt GmbH, Neustadt/Aisch