Deutscher Kanalund Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau

Mitteilungsblätter





Mitteilungsblätter Juli 1987 Nummer 55

Deutscher Kanalund Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. Nürnberg Geschäftsstelle: Karl-Schönleben-Str. 65 8500 Nürnberg 50 Telefon: 09 11 / 8 55 09



Mitgliederversammlung 1987 in Aschaffenburg

Die Mitgliederversammlung 1987 des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. fand am Montag, 6. Juli im großen Sitzungssaal des Martinushauses in Aschaffenburg statt.

An der Mitgliederversammlung und der anschließenden Besichtigung des Staatshafens Aschaffenburg nahmen über 100 Mitglieder und Freunde des Kanalvereins teil. Vorsitzender, Oberbürgermeister Senator h.c. Dr. Andreas Urschlechter, begrüßte die Mitglieder und Freunde des Kanalvereins aus dem In- und Ausland. In seiner Begrüßung betonte er, daß der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein in diesem Jahr zum ersten Mal seine Mitgliederversammlung in Aschaffenburg abhalte. Damit solle gleichermaßen die Bedeutung der unteren Mainstrecke für

die Main-Donau-Verbindung wie die Verbundenheit des Kanalvereins auch zu dieser westlichen Region Bayerns unterstrichen werden.

Vorsitzender, Oberbürgermeister Dr. Urschlechter, brachte seine Genugtuung über den zügigen Weiterbau des Main-Donau-Kanals und den weiteren Ausbau des Mains zum Ausdruck. Er dankte in diesem Zusammenhang allen an diesem großen Werk Beteiligten, insbesondere der Rhein-Main-Donau AG mit ihrem Vorstand sowie der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd.

Den Mitgliedern und Freunden des Kanalvereins dankte er für die bisherige Unterstützung, die auch in der regen Teilnahme an der diesjährigen Mitgliederversammlung ihren Ausdruck gefunden habe. In diesen Dank



schloß er auch die in- und ausländischen Vertreter von Funk, Fernsehen und Presse ein. Im Anschluß an die Grußworte, welche auf den folgenden Seiten wiedergegeben werden, verlas Vorsitzender, Oberbürgermeister Dr. Urschlechter, den Bericht über das Geschäftsjahr 1986. Es folgte die Vorlage des Jahresabschlusses 1986 und des von den Rechnungsprüfern Dr. Georg Kottmann und Dipl.-Kfm. Wilhelm Schieder gefertigten Berichtes über die Prüfung der Buchhaltung 1986.

Der Jahresabschluß 1986 wurde von der Mitgliederversammlung 1987 einstimmig geneh-

migt; Vorstand und Geschäftsführung wurden entlastet.

Der Etatvoranschlag für 1987 ging allen Mitgliedern des Kanalvereins mit der Einladung zur Mitgliederversammlung 1987 zu und lag in der Sitzung vor.

Der Haushaltsvoranschlag wurde von den Mitgliedern des Kanalvereins einstimmig genehmigt.

Turnusgemäß standen für den Vorstand, Beirat und Verwaltungsrat Ergänzungswahlen an. Das Ergebnis ist auf Seite 19 wiedergegeben.

Aschaffenburg – die vielseitige Stadt am Main

Grußworte von Bürgermeister Günter Dehn, Aschaffenburg

Es freut mich, daß unsere Stadt Aschaffenburg Gastgeber der Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins e.V. sein darf. Ich möchte Sie deshalb begrüßen, herzlich willkommen heißen und Ihnen allen einen angenehmen Aufenthalt am bayerischen Untermain wünschen.

Unser Oberbürgermeister weilt an diesem Wochenende mit einer Delegation von Stadtrat und Stadtverwaltung in unserer französischen Partnerstadt Saint-Germain-en-Laye. Deshalb hat er mich gebeten, ihn hier zu vertreten.

Wir liegen an dieser Wasserstraße, die vom Main-Dreieck und Main-Viereck kommend am Fuße der Stadt vorbeifließt in das hessische Nachbarland. Wir nennen uns "Aschaffenburg am Main" und "Pforte zum Spessart". Stadt, Landkreis und Umgebung sind vom Main her geprägt und gewachsen.

Zu früheren Zeiten hatte die Fischerzunft eine sehr große Bedeutung, Kettenschiffe fuhren den Main aufwärts und am Main entlang haben wir heute noch die Leinenreiterwege. Daß der Main auch heute noch attraktiv sein kann, zeigt sich daran, daß erst gestern ein 90 Meter langes Floß – in Lohr gebaut, gefahren über Marktheidenfeld-Wertheim-Freudenberg-Miltenberg-Aschaffenburg – in Aschaffenburg angekommen ist. Der Anlaß war die 750-Jahr-Feier der Stadt Miltenberg.

Auf der anderen Seite war und ist der Leiderer Hafen in Aschaffenburg einer der bedeutendsten Umschlaghäfen.

Auch sonst ist Aschaffenburg eine Stadt mit Leben. Hier wird gebaut, hier wird investiert und verdient. Manche sehen es als Nachteil an, daß dadurch auch Baustellen vorhanden sind. Nun gut. Aber unsere Bürger, unsere Firmen und unser Handwerk wollen und sollen leben.

Aber wir liegen nicht nur an der Wasserstraße Main und sind stolz darauf, wir haben darüber hinaus wirtschaftlich und kulturell einiges zu bieten. Unsere Stadt ist über 1 000 Jahre alt. zählt knapp 60 000 Einwohner, ist nach Würzburg die zweitgrößte Stadt in Unterfranken und umgeben von einem Landkreis mit 147 000 Einwohnern. Aschaffenburg ist auch heute noch eine typische Pendlerstadt. Wir haben Tag für Tag circa 20 000 Einpendler, die nach Aschaffenburg kommen und hier ihrer Arbeit in Industrie, Handel und Handwerk nachgehen. Auch Auspendler sind in großer Zahl vorhanden - in die hessischen Nachbarstädte Frankfurt, Offenbach, Darmstadt, Wiesbaden und Hanau.

Aschaffenburg gehört erst seit 173 Jahren zu Bayern – vorher zum Kurfürstentum Mainz. Auch kulturell haben wir einiges anzubieten:



Schloß Johannisburg mit dem Glockenspiel von 48 Glocken. Es wurde nach der Zerstörung für mehr als 17 Millionen DM wieder aufgebaut. Hinzukommen Pompejanum, Stiftskirche mit all den Kostbarkeiten, ein bekanntes Stadttheater und die Muttergottespfarrkirche.

Die City-Galerie ist eines der größten Einkaufszentren in der Bundesrepublik mit über 40 000 m² Einkaufsfläche unter einem Dach. Das alles liegt sehr zentral, ist in nur fünf Minuten von hier aus zu erreichen.

Aschaffenburg ist auch eine grüne Stadt. Die Parkanlagen durchziehen vom Main herkommend die ganze Stadt bis hinein in die Fasanerie und die Vorläufer des Spessarts. Aschaffenburg ist das Tor zum Spessart, des größten zusammenhängenden Waldgebietes der Bundesrepublik. Unweit von hier im Spessart liegen Rohrbrunn, Mespelbrunn und das Wirtshaus im Spessart, durch Film, Funk und Fernsehen weithin bekannt.

Ein Blick von diesseits des Mains, hinab in die Mainebene, hin zu den zahlreichen Sportanlagen, zum Schwimmbad und zum Schönbusch lohnt sich genauso wie ein Blick vom jenseitigen Mainufer auf die Silhouette der Stadt mit den vielen Kirchtürmen, dem Pompejanum, dem Schloß Johannisburg und den architektonisch interessanten Wohn- und Geschäftshäusern.

Aschaffenburg tut viel für seine Bürger. Aber nicht nur für die Bürger der Stadt, sondern auch in Wahrnehmung seiner Mittelpunktfunktion für die Bürger des Umlandes und auch Bayerns. So ist Aschaffenburg stolz darauf, daß zwei Ministerpräsidenten, nämlich

Dr. Hans Seidel, hier geboren und vorher bayerischer Wirtschaftsminister

Dr. Alfons Goppel, vorher Bürgermeister in Aschaffenburg

von hier kamen.

Diese beiden Ministerpräsidenten und wir waren und sind für die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals und werden deshalb dieses Anliegen nach Kräften unterstützen. Ihnen allen wünsche ich einen angenehmen Aufenthalt in Aschaffenburg. Ich wünsche der Mitgliederversammlung gute und weitblikkende Entscheidungen und Beschlüsse. Und ich wünsche, daß Sie, wenn es Ihnen hier gefallen hat, uns einmal wieder besuchen.

Die Binnenschiffahrt – ein Verkehrsträger von großer Effizienz

Grußworte des Präsidenten des Vereins für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e.V., Dulsburg, Dlpl.-Kfm. Dietz Willers

Für den Verein für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e.V., Duisburg, den zu vertreten ich die Ehre habe, danke ich herzlich für die freundliche Einladung, anläßlich Ihrer diesjährigen Mitgliederversammlung Grußworte zu sprechen. Der Verein für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e.V., der in seiner Zielsetzung, nämlich der Bestandssicherung und der Leistungssteigerung des Verkehrssystems Binnenschiff-Wasserstraße, ähnliche Ziele wie der Deutsche Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. verfolgt, fühlt sich Ihrer Organisation seit vielen Jahren in Freundschaft verbunden.

Diese freundschaftliche Verbundenheit kommt auch dadurch zum Ausdruck, daß heute Herr Dr. Kühl, Präsident des Bundesverbandes der deutschen Binnenschiffahrt und Vizepräsident unserer Organisation, den Festvortrag hält. Er wird aus der Sicht der deutschen Binnenschiffahrt zu den Problemen, die die Inbetriebnahme der Main-Donau-Verbindung mit sich bringt, Stellung nehmen.

Ich möchte nur Ihre berechtigte Genugtuung teilen, daß diese säkulare Wasserstraßenverbindung auch in diesem Jahr zügig vorangetrieben wird, so daß die Fertigstellung Anfang des nächsten Jahrzehntes in greifbare Nähe gerückt ist.

Mit der Fertigstellung wird ein Stück Wasserstraße der europäischen Binnenschiffahrt der Verladerschaft zur Benutzung freigegeben, welche wie keine andere auch Garant einer europäischen Bedeutung ist. Damit wird dem besonders umweltfreundlichen und kostengünstigen Verkehrsträger Binnenschiffahrt der Weg für neue große Aufgaben freigemacht, dem Verkehrsträger, der heute so sehr im Blickpunkt des öffentlichen und politi-

schen Interesses steht, auch wenn die Zahl der in diesem Gewerbe Beschäftigten mit 11 000 relativ gering ist. Aber es sollte dabei bedacht werden, daß mit diesen 11 000 Beschäftigten von der deutschen Binnenschiffahrt 110 Millionen Tonnen Güter befördert werden, das sind 10 000 Tonnen pro Mann. Kein Verkehrsträger hat eine derartige Effizienz aufzuweisen.

Der Verein für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e.V. möchte Ihre Jahresversammlung zum Anlaß nehmen, Ihnen für Ihr stetes Eintreten und damit für die langjährige, erfolgreiche Förderung des Binnenschiffahrts- und Wasserstraßengedankens aufrichtig zu danken.



Neue Chancen durch die Main-Donau-Wasserstraße

Grußworte des geschäftsführenden Vorstandsmitgliedes des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins, Wien, Professor Dr. Franz Plsecky

Gestatten Sie mir, als erstes für die freundliche Einladung, die Sie dem Präsidium und dem Vorstand des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereines zukommen ließen, herzlichst zu danken. Es ist mir ein mit Freude übernommener, ehrenvoller Auftrag, Ihnen namens des Präsidiums und der Geschäftsführung sowie nicht zuletzt auch namens aller als "Donau-Österreich" zu bezeichnenden Institutionen die besten Grüße und Wünsche für die heutige Tagung und für die weitere Wirksamkeit Ihrer Vereinigung zu überbringen.

Es ist zweifellos ein guter Gedanke gewesen, eine Jahrestagung in Aschaffenburg, in jener Hafenstadt am Main abzuhalten, welche der westlichste Punkt der Main-Donau-Wasserstraße ist, mit deren Ausbau vor nunmehr 66



Jahren die Rhein-Main-Donau AG betraut wurde. Von hier aus nahm die Errichtung einer Schleusenkette am Main ihren Ausgang, welche sich nun schon in einer zweiten Modernisierungsphase befindet. Und nicht nur der Veranstaltungsort, auch die Persönlichkeit des Hauptvortragenden und das Thema seines Referates zeigen an, wie weit fortgeschritten die Vollendung der europäischen Transversale ist und daß es nicht mehr auf das Baugeschehen an sich ankommt, sondern darauf, die erforderlichen Bedingungen in rechtlicher, organisatorischer und wirtschaftlicher Hinsicht zu schaffen, damit die neue Verbindung sich auch tatsächlich zum Wohle der an ihr teilnehmenden Menschen. Völker und Volkswirtschaften auswirkt. Es ist dies eine Aufgabe, die sich neben der Forcierung des Ausbaues der Schwestervereini-Wasserstraße heide gungen von allem Anfang an zu einer obersten Verpflichtung erkoren haben.

Ebenso wie ich als Vertreter Donau-Österreichs in Ihrem Vorsitzenden. Herrn Oberbürgermeister Dr. Urschlechter, einem Manne danken darf, der nunmehr seit drei Jahrzehnten an der Spitze des Deutschen Kanalund Schiffahrtsvereines Rhein-Main-Donau e.V. steht und sich hierbei immer wieder als ein verständnisvoller und wahrer Freund Österreichs erwiesen hat, so dürfen wir an der Donau uns auch darüber freuen, daß der höchste Exponent der deutschen Binnenschiffahrt und zugleich Vorsitzende des Ausschusses Wasserstraßen der Union westeuropäischer Handelskammern, Herr Präsident Dr. Karl-Heinz Kühl, sich seit seiner Tätigkeit in diesen verantwortungsvollen Funktionen gleichfalls nicht nur als überzeugter Europäer, sondern auch als ein freundschaftlicher Anwalt und Partner der österreichischen Anliegen im kontinentalen Verkehrsgeschehen erweist.

Das heurige Jahr läßt bereits viele Wegmarken erkennen, welche anzeigen, daß das Verkehrsgeschehen gesamteuropäische demnächst wesentlich stärker von der Binnenschiffahrt bestimmt sein wird als bisher. Der Ratifizierung des deutsch-österreichischen Schiffahrtsvertrages folgte die Paraphierung von Übereinkommen mit weiteren Donauanliegern und österreichischerseits Verhandlungen mit den Niederlanden und Rumänien. Hafentage der Donau- und der Rheinhäfen in den neu zu gewärtigenden Marktgebieten sind ebenso symptomatisch wie Bemühungen um neue Zollfreizonen in Binnenhäfen und der Umstand, daß seitens der Rheinregion eine verstärkte und sehr begrüßenswerte Besuchs- und Veranstaltungstätigkeit im Donaubereich zu registrieren ist.

Im Vordergrund aller dieser Initiativen stehen logistische Überlegungen sowie die Tatsache, daß durch den kombinierten Verkehr auch wieder hochwertiges Stückgut auf die Wasserstraße zurückkommt. Für Österreich geht es hierbei nicht zuletzt auch um die Milderung der seit der jüngsten Entwicklung nicht mehr zu bewältigenden Transitprobleme über die Alpen. Der Nord-Süd-Transit der EG-Länder nach dem Südosten und in den Mittelmeerraum sowie den Vorderen Orient wird sich bis zur Jahrtausendwende noch verdoppeln. Hier bietet nun der Donauweg neue Chancen und neue Möglichkeiten sowie vor allem freie Kapazitäten für Kombinationen zwischen Schiene und Binnenschiff, zwischen Straße und Ro/Ro- bzw. Containertransport auf dem Wasser. Diese Chancen werden sich nach 1992, dem Fertigstellungstermin des Main-Donau-Kanals in ihrer Spannweite noch wesentlich vergrößern, und zwar auch für die Rhein- und die Nordseeregion, deren Hinterland sich entscheidend erweitern wird.

Der Österreichische Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein kann erfreulicherweise, und zwar gerade seit jüngster Zeit, auf Grund der am 22. Juni 1987 in Wien stattgefundenen Tagung "Donau - Wasserstraße des Europaverkehrs", in allen Donauangelegenheiten eine neue Aufbruchsstimmung feststellen. Auch wenn das Wie des Donauausbaues östlich von Wien, dem letzten Teilstück an der österreichischen Donau, noch in Diskussion ist, wurde von der österreichischen Bundesregierung im Rahmen ihrer letzten Klausurtagung erneut durch Beschluß bekräftigt, daß eine Realisierung erfolgt. Die vorerwähnte Tagung des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins brachte auch ein erfreuliches Bekenntnis des österreichischen Verkehrsministers zur Donau und zur Binnenschiffahrt, wobei er es als ein Ziel der neuen österreichischen Verkehrspolitik bezeichnete, den Anteil der Binnenschiffahrt im Warenaustausch mit den Rheinanliegerstaaten von derzeit nur 2,5% nach 1992 sukzessive auf 30% erhöhen.

Auch wenn dies zunächst vielleicht extrem optimistisch klingen mag, der erklärte Wille und die Zielsetzungen sind nun einmal kundgetan. Es wird nun darauf ankommen, sie im rechten Sinne wahrzunehmen. Daß kurz vor der erwähnten Tagung eine österreichische Parlamentarier-Delegation eine Rhein-Main-Donau-Exkursion absolvierte, mag gleichfalls ein gutes Omen sein.

Somit in dem Bestreben und in der Hoffnung, daß sich eine erfolgreiche und völkerverbindende, gute Rhein-Main-Donau-Partnerschaft immer mehr entfalten und festigen möge, nochmals die besten Wünsche und dem deutschen Schwesterverein eine gute Fahrt – in Gottes Namen!

Europäische Verkehrspolitik – Binnenschiffahrt und Main-Donau-Wasserstraße –

Festrede des Vorstandsvorsitzenden der Stinnes Reederei AG, Duisburg, Dr. Karl-Heinz Kühl

Europäische Verkehrspolitik

Der Verkehrsmarkt

Der Verkehrssektor ist ein Wirtschaftsbereich, in den die Staaten durch gesetzliche Vorschriften eingreifen, allerdings in sehr unterschiedlichem Umfange. Für diese Eingriffe gibt es die verschiedensten Begründungen:

Allgemein eingesehen werden Maßnahmen, die der Verkehrssicherheit dienen, wie Führerscheinpflicht für den Fahrer oder technische Vorschriften für das Fahrzeug. Wesentlich umstrittener sind ordnungspolitische Maßnahmen, die mit den sogenannten Besonderheiten des Verkehrs begründet werden. Als Besonderheiten des Verkehrs



werden angeführt die Nichtlagerfähigkeit der Verkehrsleistungen, das Ungleichgewicht der Marktseiten, die Konkurrenz zwischen privaten Verkehrsträgern (Straße, Wasserstraße) und einem staatlichen Verkehrsträger (Eisenbahn) und vieles andere mehr.

Bei den ordnungspolitischen Eingriffen in den Verkehrsmarkt kann man grundsätzlich zwischen zwei Maßnahmen unterscheiden, und zwar zwischen Kapazitätsregulierungen und Preisregulierungen, wobei wieder zu unterscheiden ist zwischen derartigen Maßnahmen im grenzüberschreitenden Verkehr und solchen im innerstaatlichen Verkehr.

Die stärksten Eingriffe gibt es im Straßenverkehr mit Konzessionen und Kontingenten, das heißt, der zahlenmäßigen Begrenzung der Erteilung von Konzessionen, auf der Kapazitätsseite und tariflichen Regelungen auf der Preisseite, und zwar sowohl im internationalen als auch im nationalen Verkehr, wobei im allgemeinen die Eingriffe im innerstaatlichen Verkehr, dem sogenannten Kabotageverkehr, stärker sind als im grenzüberschreitenden Verkehr.

EWG-Vertrag und Verkehr

Wegen der unterschiedlichen Auffassungen der EG-Staaten über die Notwendigkeit von Eingriffen in den Verkehrsmarkt ist es bei den Verhandlungen über den EWG-Vertrag in den fünfziger Jahren den Vertragsunterhändlern nicht gelungen, die Richtung einer gemeinsamen Verkehrspolitik mit ausreichender Klarheit festzulegen.

Im ersten Teil des EWG-Vertrages von 1957, der die Grundsätze enthält, heißt es wegen dieser Schwierigkeiten in Artikel 3 e nur ganz lapidar, daß die Tätigkeit der Gemeinschaft unter anderem "die Einführung einer gemeinsamen Politik auf dem Gebiet des Verkehrs" umfaßt.

Artikel 74 im Abschnitt "Der Verkehr" des EWG-Vertrages bestätigt noch einmal, daß "die Mitgliedsstaaten die Ziele dieses Vertrages im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik" befolgen müssen. Wie die anzustrebende gemeinsame Politik aussehen sollte, stand im Vertrag nicht drin. Damit überließ der Vertrag in einer grundlegenden Frage die Entscheidung der Zukunft.

Es obliegt daher der EG-Kommission, die über das Initiativrecht verfügt, die Leitlinien einer gemeinsamen Verkehrspolitik vorzuschlagen. Nach Konsultation des Europäischen Parlaments und des Wirtschaftsund Sozialausschusses der EG ist es schlußendlich der Ministerrat, also der Rat der Verkehrsminister, der über die Annahme der von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen zu befinden hat.

Wenn auch der EWG-Vertrag keine näheren Einzelheiten über eine gemeinsame Verkehrspolitik enthält, so heißt es doch in Artikel 75 Absatz 1 unter anderem: "Zur Durchführung des Artikels 74 wird der Rat unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Verkehrs bis zum Ende der zweiten Stufe (das heißt bis 1970) einstimmig, danach mit qualifizierter Mehrheit . . .

- a) für den internationalen Verkehr ... gemeinsame Regeln aufstellen;
- b) für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedsstaates, in dem sie nicht ansässig sind, die Bedingungen festlegen."

Halten wir fest, daß der EWG-Vertrag bereits 1957 vorsah:

- die Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik
- die Aufstellung gemeinsamer Regeln für den internationalen Verkehr

 die Festlegung von Bedingungen für die Teilnahme von Verkehrsunternehmern am innerstaatlichen Verkehr eines anderen Mitgliedsstaates (Kabotage).

Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 22. Mai 1985

Seinen vorgenannten Verpflichtungen aus dem Vertrag ist der Verkehrsministerrat bis heute nicht nachgekommen. Das Europäische Parlament hat daher am 24. Januar 1983 beim Europäischen Gerichtshof eine Untätigkeitsklage gegen den Verkehrsministerrat eingereicht und den Rat beschuldigt, es unterlassen zu haben, eine gemeinsame Verkehrspolitik einzuführen, den Rahmen hierfür verbindlich festzulegen und über bestimmte Vorschläge der EG-Kommission zu entscheiden.

Am 22. Mai 1985 hat der Europäische Gerichtshof sein Urteil verkündet. Er entschied, daß der Verkehrsministerrat tatsächlich den EG-Vertrag verletzt hat, weil er es versäumte,

- die Dienstleistungsfreiheit auf dem Gebiet des internationalen Verkehrs sicherzustellen und
- die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedsstaates, in dem sie nicht ansässig sind, festzulegen.

Es ist nicht übertrieben, wenn man sagt, daß dieses Urteil wie eine Bombe einschlug. Jedenfalls setzte eine außerordentlich starke verkehrspolitische Diskussion in Europa ein, eine Diskussion, die bis heute nicht nachgelassen hat. Das Urteil stellt klar, daß der Verkehrsministerrat innerhalb einer angemessenen Frist die Dienstleistungsfreiheit im internationalen Verkehr herstellen und die

Bedingungen für die Kabotage festlegen muß.

Kurz nach Verkündung des Urteils legte die EG-Kommission im Juni 1985 ein sogenanntes Weißbuch über die Vollendung des europäischen Binnenmarktes im Güterverkehr vor.

Der Europäische Rat, also die EG-Regierungschefs, hat am 28./29. Juni 1985 in Mailand den Verkehrsministerrat beauftragt, auf der Grundlage des Weißbuches ein Arbeitsprogramm zu entwickeln, um bis spätestens 1992 einen einheitlichen, freien Verkehrsmarkt ohne mengenmäßige Beschränkungen zu schaffen.

Wir befinden uns zur Zeit in einer für die Verkehrswirtschaft außerordentlich wichtigen Phase. Wir erleben das Ringen um die zukünftige Verkehrspolitik in Europa. Dabei ist es natürlich, daß die Interessen außerordentlich stark aufeinanderprallen. Der bevorstehende Wegfall von Kapazitätsbeschränkungen wird unmittelbar zunächst den Straßengüterfernverkehr betreffen und treffen. Die Auswirkungen einer zu erwartenden Kapazitätsausweitung im Güterfernverkehr werden jedoch auch die übrigen Verkehrsträger, insbesondere die Eisenbahnen, tangieren.

Europäische Verkehrspolitik und Binnenschiffahrt

Stellenwert der Binnenschiffahrt

Daß es einfacher ist, eine gemeinsame Verkehrspolitik zu fordern, als sie in die Tat umzusetzen, möchte ich am Beispiel der Binnenschiffahrt deutlich machen.

Zunächst eine Bemerkung zur Bedeutung der Binnenschiffahrt in der EG. Die EG-Kommission in Brüssel veröffentlicht Statistiken über die Beteiligung der drei Verkehrsträger Straße, Eisenbahn und Binnenschiffahrt am grenzüberschreitenden, innergemeinschaftlichen Güterverkehr. Der gesamte grenzüberschreitende Verkehr lag 1985 (ohne Spanien und Portugal) bei 455 Millionen Tonnen. Hieran waren der Lastkraftwagen mit 43%, die Binnenschiffahrt mit 41% und die Eisenbahn mit 16% beteiligt.

In der Bundesrepublik Deutschland liegt der Anteil der Binnenschiffahrt am Beförderungsvolumen bei gut 25%. Sie beförderte 1986 230 Millionen Tonnen, die Bundesbahn 276 Millionen Tonnen und der Lastkraftwagen-Fernyerkehr 351 Millionen Tonnen.

Grenzüberschreitender Binnenschiffsverkehr

Welche Probleme ergeben sich nun im Bereich der Binnenschiffahrt für eine europäische Verkehrspolitik im Rahmen der EG – auf die Probleme im Verkehr mit den Staatshandelsländern komme ich noch besonders zu sprechen. Probleme ergeben sich für die Binnenschiffahrt nicht im grenzüberschreitenden Verkehr, sondern nur im innerstaatlichen Verkehr, im Kabotageverkehr.

Im grenzüberschreitenden Verkehr der Binnenschiffahrt, jedenfalls über die Grenzen der Bundesrepublik Deutschland, ist die Dienstleistungsfreiheit schon seit vielen Jahrzehnten vorhanden. Die Binnenschiffahrt ist im internationalen Verkehr schon seit langem ein europäischer Verkehrsträger.

Die Beförderungsmengen auf Bundeswasserstraßen lagen 1986 bei rund 230 Millionen Tonnen. Hiervon wurde der weit überwiegende Teil, nämlich rund 72% grenzüberschreitend transportiert, rund 28% innerdeutsch.

Im grenzüberschreitenden Verkehr herrscht totales Laisser-faire, es gibt keinerlei Marktzugangsregelungen, die Frachten bilden sich völlig frei nach Angebot und Nachfrage. Nach der Revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868, der sogenannten Mannheimer Akte - ich komme noch darauf zu sprechen - , ist die Schiffahrt auf dem Rhein frei. Die verladende Wirtschaft sieht wegen der totalen Freiheit in der Mannheimer Akte das Vorbild für eine europäische Verkehrsmarktordnung, das internationale Binnenschiffahrtsgewerbe allerdings nicht.

Innerstaatlicher Verkehr (Kabotageverkehr)

a) Marktzugang in der Bundesrepublik

Der Zugang zum innerdeutschen Binnenschiffahrtsmarkt ist frei. Eine Besonderheit gibt es allerdings im innerdeutschen Verkehr östlich des Rheins, genauer gesagt östlich der Linie Dortmund/Hamm. 1986 entfielen vom innerdeutschen Binnenschiffsverkehr. der bei insgesamt 65 Millionen Tonnen lag. etwas über 20 Millionen Tonnen auf den Verkehr östlich der Linie Dortmund/Hamm. An diesem Verkehr dürfen sich ohne besondere Genehmigung nur Schiffe beteiligen, die in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sind, jedoch unabhängig von der Nationalität des Schiffseigners.

Im Zusammenhang mit der Forderung des Europäischen Gerichtshofs bezüglich des Kabotageverkehrs stellt sich die Frage, ob die Bedingung "Eintragung in ein deutsches Schiffsregister" in Zukunft noch aufrechterhalten werden kann. Da die Eintragung in ein deutsches Schiffsregister nicht von der des Staatsangehörigkeit Schiffseigners abhängig gemacht wird, ist nach Auffassung der deutschen Binnenschiffahrt und auch der deutschen Regierung keine Änderung der Zulassungsbedingung notwendig.

Dieses Problem hat nicht nur eine rechtliche Dimension, sondern auch eine politische. Sie wird von deutscher Seite im Zusammenhang mit der Marktzugangsregelung im innerholländischen Verkehr gesehen.

b) Marktzugang in den Niederlanden

Im innerholländischen Binnenschiffsverkehr außerhalb des holländischen Rheinabschnitts ist der Marktzugang bisher durch eine Lizenzpflicht beschränkt. Eine Teilnahme an diesem innerholländischen Verkehr ist nur für diejenigen Schiffe möglich, die über eine entsprechende Lizenz verfügen. Da seit 1981 keine neuen Lizenzen mehr ausgegeben werden, ist der Marktzugang völlig gesperrt mit der Folge, daß die seit 1981 in den Niederlanden neu registrierten Schiffe, seien es Neubauten oder Ankäufe aus dem Ausland, in den internationalen und in den innerdeutschen Markt drängen.

Neben dem Zugang zum Markt ist in den Niederlanden in Teilbereichen auch der Zugang zur Ladung geregelt. Eine freie Akquisition ist in diesen Bereichen nicht möglich, da diese Verkehre über ein obligatorisches Tour-derole-System (Rangfolgefahrt) befrachtet werden müssen. Der Auftraggeber kann sich seinen Frachtführer nicht selbst aussuchen.

Es gibt Leute, die die Meinung vertreten, daß die Bedingung für die genehmigungsfreie Teilnahme am innerdeutschen Verkehr östlich der Linie Dortmund/Hamm, nämlich die Eintragung in ein deutsches Schiffsregister, auf Dauer nicht aufrechterhalten werden kann. Die gleichen Leute halten die Marktabschottung im innerholländischen Verkehr durch den Stopp der Ausgabe von neuen Lizenzen für vereinbar mit dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes, da der Lizenzstopp nicht nur für Ausländer, sondern auch für holländische Schiffahrtstreibende gelte und somit keine Ausländerdiskriminierung

vorliege. Wenn diese Auffassung richtig wäre, müßten wir in der Bundesrepublik auch Lizenzen einführen und denjenigen geben, die bisher schon an dem innerdeutschen Verkehr östlich des Rheins beteiligt waren, um so das Abladen ausländischer Überkapazitäten auf dem deutschen Markt zu verhindern. Abgesehen von der rechtlichen und wirtschaftspolitischen Problematik, in der Bundesrepublik Lizenzen neu einzuführen, kann dies nicht der Weg nach einem Europa sein, wie es dem Europäischen Rat vorschwebt. Im übrigen scheint man dies auch in den Niederlanden inzwischen eingesehen zu haben, denn die niederländische Verkehrsministerin ist bestrebt, die Sperrung der Lizenzausgabe aufzuheben. Die deutsche Binnenschiffahrt sieht allerdings die große Gefahr, daß bei Beibehaltung des Tour-de-role-Systems die Möglichkeit, wieder an Lizenzen zu kommen. einen weiteren Anreiz für Neubauten in den Niederlanden schafft.

Europäische Verkehrspolitik und Maln-Donau-Wasserstraße

Wenn ich über europäische Verkehrspolitik und Binnenschiffahrt spreche, so möchte ich im letzten Teil auf die Probleme zu sprechen kommen, die sich insbesondere nach Fertigstellung der Main-Donau-Verbindung im Verhältnis zu unseren östlichen Nachbarn, den Staatshandelsländern, stellen.

Die Schiffahrtsunternehmungen der Bundesrepublik und Österreichs auf der Donau, im wesentlichen der Bayerische Lloyd in Regensburg und die Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft in Wien, haben auf der Donau nach dem letzten Kriege große Probleme im Wettbewerb zu den Donauflotten der Staatshandelsländer kennengelernt. Beide Unternehmungen wurden durch hohe staatliche Zuschüsse über Wasser gehalten.

Main-Donau-Verbindung und Mannheimer Akte von 1868

Vor den Mitgliedern des Deutschen Kanalund Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. brauche ich nicht zu betonen, daß die Verbindung der Donau mit dem Rhein ein uralter Traum ist. Anfang der 90er Jahre wird nun das lang gehegte Projekt eines modernen Kanals - manche nennen es eine Vision - in Erfüllung gehen. Mit der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals wird das Rheinstromgebiet mit der Donau verbunden werden.

Die Staatshandelsländer haben keinen Zweifel daran gelassen, daß sie nach Fertigstellung der Main-Donau-Verbindung nicht nur Wechselverkehr zwischen den beiden Stromgebieten Rhein und Donau betreiben wollten, sondern auch innerhalb des Rheinstromgebietes ihre Flotten zur Devisenerwirtschaftung einzusetzen beabsichtigten. Sie beriefen sich dabei auf die durch die sogenannte Mannheimer Akte vom 17. Oktober 1868 garantierte Schiffahrtsfreiheit auf dem Rhein. Die Revidierte Rheinschiffahrtsakte von 1868, meistens kurz Mannheimer Akte genannt, bestimmt in Artikel 1, daß die Schifffahrt auf dem Rhein den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waren und Personen gestattet ist (sogenannte Schiffahrtsfreiheit). Unter den Juristen war es umstritten, ob die Schiffahrtsfreiheit nur für die Flotten der Unterzeichnerstaaten der Mannheimer Akte gilt oder für die Flotten aller Nationen. Um hier völlige Rechtsklarheit zu schaffen, bedurfte es einer Ergänzung der Mannheimer Akte, wollte man nicht bei Eröffnung der Main-Donau-Verbindung einer ruinösen Konkurrenz durch die Staatshandelsländerflotten auf dem Rhein ohne jede rechtliche Eingriffsmöglichkeit gegenüberstehen. Am 17. Oktober 1979 kam es in Straßburg zur Unter- 14 zeichnung des sogenannten Zusatzprotokolls Nr. 2 zur Mannheimer Akte. Mit diesem Zusatzprotokoll Nr. 2 sind Schiffe, die nicht zur Führung der Flagge eines der Vertragsstaaten der EG und der Schweiz berechtigt sind, zur Durchführung von Transporten zwischen Rheinhäfen nur nach Maßgabe von Bedingungen zugelassen, die von der sogenannten Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Straßburg, die über die Einhaltung der Mannheimer Akte wacht, festgelegt werden.

Durch das Zusatzprotokoll Nr. 2 wurde die rechtliche Möglichkeit klargestellt, die Teilnahme am Rheinverkehr von bestimmten Voraussetzungen abhängig zu machen. Inzwischen ist das Zusatzprotokoll Nr. 2 durch die sechs Parlamente der in der Zen-

tralkommission für die Rheinschiffahrt vertretenen Staaten, nämlich der Bundesrepublik Deutschland, der Schweiz, Frankreichs, Belgiens, der Niederlande und Großbritanniens ratifiziert worden und am 1. Februar 1985 in Kraft getreten. In einer Ausführungsverordnung zum Zusatzprotokoll Nr. 2 wurden die Bedingungen festgelegt, unter denen ein Schiff "als zur Rheinschiffahrt gehörig" betrachtet wird. Es handelt sich hierbei um die Kriterien, die vorliegen müssen, wenn eine sogenannte echte Verbindung zwischen dem Schiff und dem EG-Staat oder der Schweiz angenommen werden soll. Ab dem 1. Februar 1987 gelten nur solche Schiffe "als zur Rheinschiffahrt gehörig", die diese echte Verbindung durch eine Zugehörigkeitsurkunde nachweisen können.



Die Schiffe der Staatshandelsländer erhalten also keine Rheinschiffahrts-Zugehörigkeitsurkunde. Sie könnten Kabotageverkehr auf dem Rhein, also Verkehr innerhalb des Rheinstromgebietes, nur dann durchführen, wenn die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt ihnen hierfür eine Genehmigung erteilen würde.

Bilaterale Binnenschiffahrtsverträge zwischen der Bundesrepublik und Staatshandelsländern

Nach der Ergänzung der Mannheimer Akte blieb noch klarzustellen, welche Rechte ausländische Schiffe auf den Bundeswasserstraßen östlich des Rheins haben. Zu diesen Wasserstraßen gehört auch der Main-Donau-Kanal, der eine nationale deutsche Wasserstraße ist.

Die notwendige Klarstellung erfolgte im Zuge einer Novellierung des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt (Binnenschiffahrtsaufgabengesetz) Mitte 1986. Hiernach bedarf das Befahren der Bundeswasserstraßen mit ausländischen Schiffen einer besonderen Fahrterlaubnis. Von dieser Erlaubnispflicht freigestellt sind nur die Schiffe der EG-Staaten und der Schweiz.

Keine besondere Erlaubnis zum Befahren der Bundeswasserstraßen benötigen auch Schiffe von solchen Ländern, mit denen entsprechende bilaterale Binnenschiffahrtsabkommen abgeschlossen wurden werden, also Binnenschiffahrtsverträge zwischen der Bundesrepublik Deutschland und einzelnen Staaten, insbesondere Staatshandelsländern.

Der erste Binnenschiffahrtsvertrag wurde am 20. November 1985 mit Österreich abgeschlossen; dieser Vertrag tritt in Kürze in Kraft.

Seit über fünf Jahren werden Gespräche und Verhandlungen mit einer Reihe von Staatshandelsländern über Binnenschiffahrtsabkommen geführt. In den letzten 12 Monaten sind Abkommen mit der Sowjetunion (27. Oktober 1986), Ungarn (12. Dezember 1986) und der Tschechoslowakei (14. Februar 1987) paraphiert worden. Es ist anzunehmen. daß die Unterzeichnung dieser Abkommen in den nächsten Monaten stattfindet und daß sie anschließend durch den Bundestag ratifiziert werden.

Im Mai dieses Jahres fanden erste Verhandlungen mit Jugoslawien statt. Es werden voraussichtlich Verhandlungen mit Rumänien und Bulgarien folgen.

Kernstück der bilateralen Binnenschiffahrtsverträge zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Staatshandelsländern sind die Verkehrsrechte, das heißt Regelungen darüber, was Schiffe der Staatshandelsländer demnächst auf Bundeswasserstraßen dürfen und was sie nicht dürfen. Möglich sein wird den Schiffen der Staatshandelsländer der Wechselverkehr, das heißt der Verkehr zwischen ihrem Land und der Bundesrepublik sowie der Transitverkehr durch die Bundesrepublik. Im Wechselverkehr, also im Verkehr zwischen den beiden jeweiligen Vertragsstaaten, findet eine Ladungsaufteilung im Verhältnis 50 zu 50 statt, wobei wirtschaftlich auskömmliche Frachten zu vereinbaren sind. Untersagt bleibt den Schiffen der Staatshandelsländer der innerdeutsche Verkehr, wie auch für deutsche Schiffe ein Kabotageverbot in den Staatshandelsländern besteht. Der Kabotageverkehr oder innerstaatliche Verkehr bleibt also grundsätzlich den Schiffen der jeweiligen Seite vorbehal-

Neben dem Wechselverkehr, dem Transitverkehr und dem innerstaatlichen Verkehr ist schließlich noch der sogenannte Drittlandver- 16 kehr in diesen Binnenschiffahrtsabkommen geregelt. Dies ist der Verkehr zwischen einem Hafen der anderen Seite und einem Hafen in einem dritten Land, also für das Schiff eines Staatshandelslandes der Verkehr zwischen einem deutschen und zum Beispiel einem niederländischen Hafen. Dieser Drittlandverkehr ist nur mit einer besonderen Erlaubnis zulässig.

Wir können als die wesentliche Substanz der bilateralen Verträge festhalten, daß die Schiffe der Staatshandelsländer demnächst im Wechselverkehr und im Transitverkehr deutsche Wasserstraßen befahren dürfen, jedoch nicht im innerdeutschen Verkehr.

Anzumerken ist noch, daß auch heute auf der Donau in den Staatshandelsländern der innerstaatliche Verkehr der einheimischen Schiffahrt jeweils vorbehalten ist.

Je nach der Interessenlage mag der eine oder andere sich die Frage stellen, ob es denn wirklich notwendig ist, derartige Regelungen festzulegen. Ich bin der Auffassung, daß diese rechtlich klaren Vereinbarungen für das Zusammenleben von Flotten unterschiedlicher Wirtschaftssysteme unbedingt notwendig sind. Lassen Sie mich aber eins ebenso deutlich sagen:

Diese Regelungen sind keineswegs dafür geschaffen, irgendwelche Verkehre, die für den Main-Donau-Kanal geeignet sind, von der Wasserstraße fernzuhalten. Die deutsche Binnenschiffahrt wird jede Tonne Verkehr begrüßen, die den Weg über den Main-Donau-Kanal nimmt. Bekanntlich sind über das zukünftige Verkehrsaufkommen auf dem Main-Donau-Kanal viele Prognosen erar-

beitet und veröffentlicht worden, Prognosen mit sehr unterschiedlichen Ergebnissen. Das Verkehrsaufkommen möglichst niedrig zu halten, wird sicherlich das Bestreben der Wettbewerber der Binnenschiffahrt sein. Man kann davon ausgehen, daß die Deutsche Bundesbahn alles daransetzen wird, möglichst keine Tonne an den Main-Donau-Kanal zu verlieren. Je weniger Mengen über diesen Kanal einmal gehen werden, desto eher können Gegner der Wasserstraßen sagen, daß neue Wasserstraßen nicht notwendig sind. Das gleiche erleben wir zur Zeit bereits an der Saar. Ende September dieses Jahres wird die kanalisierte Saar bis Dillingen eröffnet. Schon jetzt macht die Bundesbahn sehr niedrige Offerten von Rotterdam zur Saar, um Verkehr auf der Saar zu verhindern und den Wasserstraßengedanken möglichst ad absurdum zu führen. Dies kann in Anbetracht der hohen Investitionen des Bundes in die neue Wasserstraße volkswirtschaftlich nicht sinnvoll sein. Es dürfte auch nicht in der politischen Zielsetzung einer sinnvollen Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern

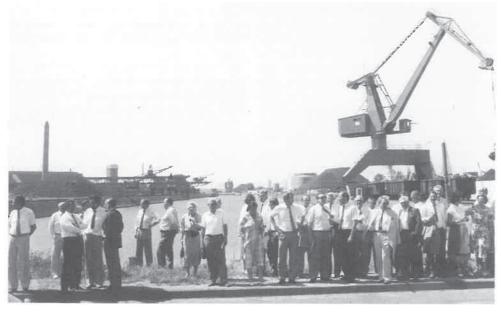
Ich kann nur noch einmal betonen, daß die deutsche Binnenschiffahrt, nachdem die rechtlichen Voraussetzungen für eine sinnvolle Abgrenzung und eine sinnvolle Zusammenarbeit der Flotten zweier Wirtschaftssysteme geschaffen worden sind, nur daran interessiert sein kann, daß möglichst viele Mengen auf den Main-Donau-Kanal nach seiner Fertigstellung zukommen und wir dann eines Tages sagen können: Alle Prognosen über das Verkehrsaufkommen dieses Kanals lagen zu niedrig.

Besichtigung des Staatshafens Aschaffenburg

An den offiziellen Teil der Mitgliederversammlung 1987 schloß sich unter Führung der Herren Hafendirektor Dr. Ing. Hermann Schwaderer und Dipl.-Ing. Frank Hundertmark eine Besichtigung des Staatshafens Aschaffenburg an.

Die Herren gaben einen Überblick über die Entstehung, Weiterentwicklung und heutige Bedeutung des Hafens Aschaffenburg. Besichtigung und Erläuterungen bildeten eine sinnvolle Ergänzung zu der Darstellung des Staatshafens Aschaffenburg im Mitteilungsblatt Nr. 53/54-1 des Kanalvereins.





Ergänzungswahlen

Bei Tagesordnungspunkt 6 wurden folgende Ergänzungswahlen vorgenommen:

Dr. Franz Vogt Regierungspräsident von Unterfranken, Würzburg

In den Vorstand wurden einstimmig gewählt:

August Lang
Bayerischer Staatsminister des Innern,
München

Dipl.-Kfm. Wilhelm Pfeiffer
Mitglied des Vorstandes der Bayerischen
Hypotheken und Wechselbank AG,
München

In den Beirat wurden einstimmig gewählt:

Dr. Werner Bokr Bezirksrat des Bezirkes Unterfranken, Aschaffenburg

Dr. Georg Kottmann Leiter der Niederlassung der Bayerischen Hypotheken- und Wechselbank AG, Nürnberg

Manfred Kreitczick Landrat des Landeskreises Kelheim In den Verwaltungsrat wurden einstimmig gewählt:

Dr. Werner Bokr Bezirksrat des Bezirkes Unterfranken, Aschaffenburg

Dr. Franz Vogt Regierungspräsident von Unterfranken, Würzburg

Rechnungsprüfer:

Zu Rechnungsprüfern für das Geschäftsjahr 1987 wurden einstimmig wiederum berufen:

Dr. Georg Kottmann Leiter der Niederlassung der Bayerischen Hypotheken- und Wechselbank AG, Nürnberg

Dipl.-Kfm. Wilhelm Schieder
Direktor der Bayerischen Vereinsbank AG,
Nürnberg

Herausgeber: Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg

Fotos:

Bischof + Broel, Nürnberg

Druck und

Lithos:

Verlagsdruckerei Schmidt GmbH, Neustadt/Aisch 0177-1795

ISSN