

Walter Althammer (Hrsg.)

Zukunftsperspektiven der Donauschifffahrt nach 1980

Verlag Otto Sagner München · Berlin · Washington D.C.

Digitalisiert im Rahmen der Kooperation mit dem DFG-Projekt „Digi20“
der Bayerischen Staatsbibliothek, München. OCR-Bearbeitung und Erstellung des eBooks durch
den Verlag Otto Sagner:

<http://verlag.kubon-sagner.de>

© bei Verlag Otto Sagner. Eine Verwertung oder Weitergabe der Texte und Abbildungen,
insbesondere durch Vervielfältigung, ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages
unzulässig.

«Verlag Otto Sagner» ist ein Imprint der Kubon & Sagner GmbH. Walter Althammer - 978-3-95479-703-5
Downloaded from PubFactory at 01/11/2019 09:39:38AM
via free access

£ 61.42 (21)

SÜDOSTEUROPA-STUDIEN

im Namen der Südosteuropa-Gesellschaft herausgegeben von
WALTER ALTHAMMER

21

Zukunftsperspektiven der Donauschifffahrt nach 1980

Vorträge

gehalten am 21. und 22. September 1972 in Nürnberg
auf der Kuratoriumssitzung der Südosteuropa-Gesellschaft

**EIGENVERLAG DER SÜDOSTEUROPA-GESELLSCHAFT
MÜNCHEN 1973**

1191L

SÜDOSTEUROPA-GESELLSCHAFT

8 München 22, Widenmayerstr. 49 – Tel. 29 44 02

PRÄSIDIUM

- Präsident:** Dr. Walter Althammer, MdB
- Vizepräsidenten:** Prof. Dr. Hermann Gross
Dipl. - Kfm. Alfred Hönig
- Schatzmeister:** Bankdirektor Dr. Hamilkar Hofmann
- Beisitzer:** Prof. Dr. Mathias Bernath
Redakteur Hans Hartl
Landeshauptmann Dr. Ing. Hans Lechner
Bankdirektor i. R. Ernst Lederer
Dipl. - Kfm. Burkhard Schuchmann
Prof. Dr. Emanuel Turczynski

KURATORIUM

- Vorsitz:** Staatssekretär a. D. Dr. Rudolf Vogel

WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT

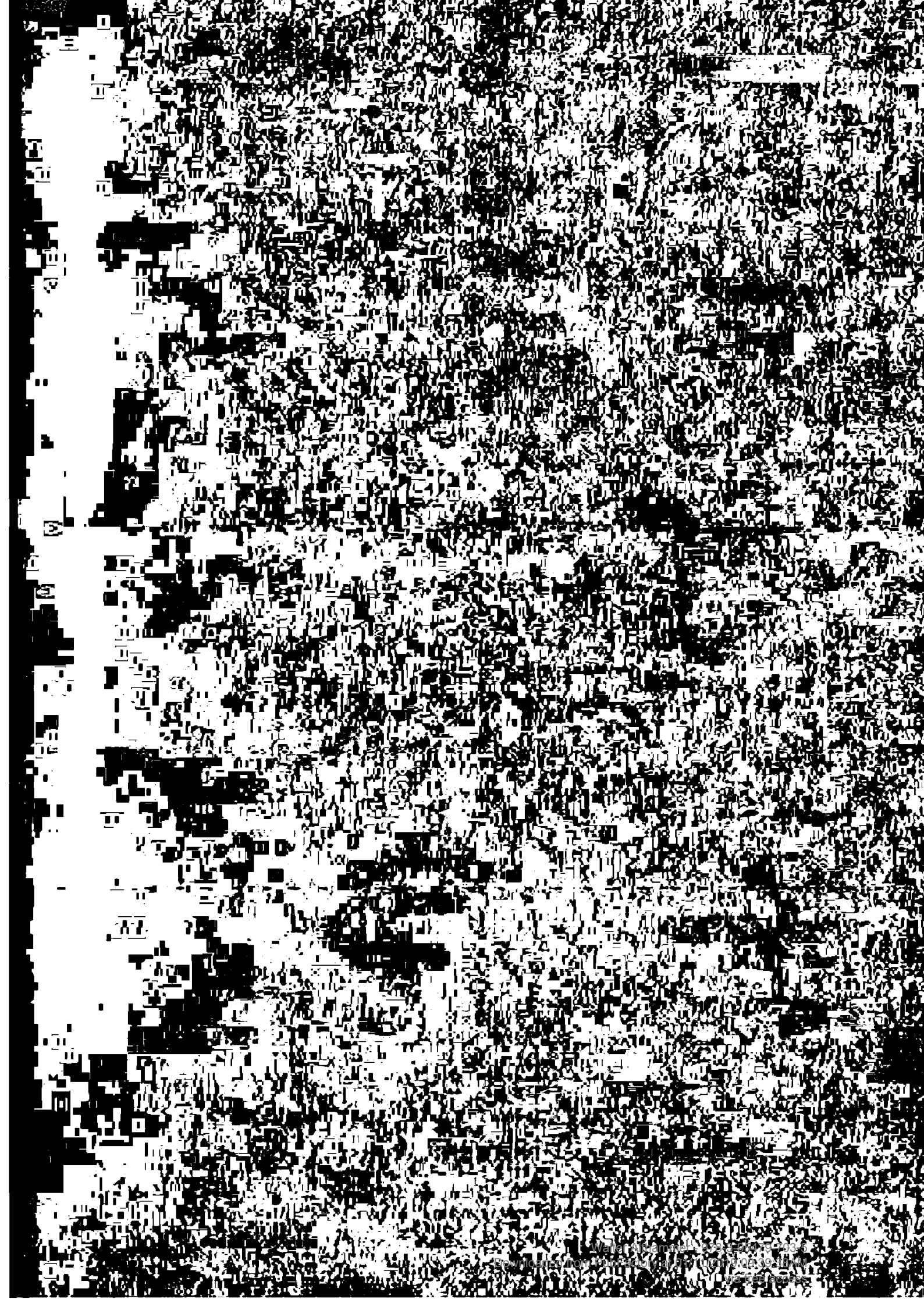
- Vorsitzender:** Prof. Dr. Klaus-Detlev Grothusen
- Stellv. Vorsitzender:** Prof. Dr. Karl Ruppert
- Sekretariat:** Prof. Dr. Werner Gumpel, München

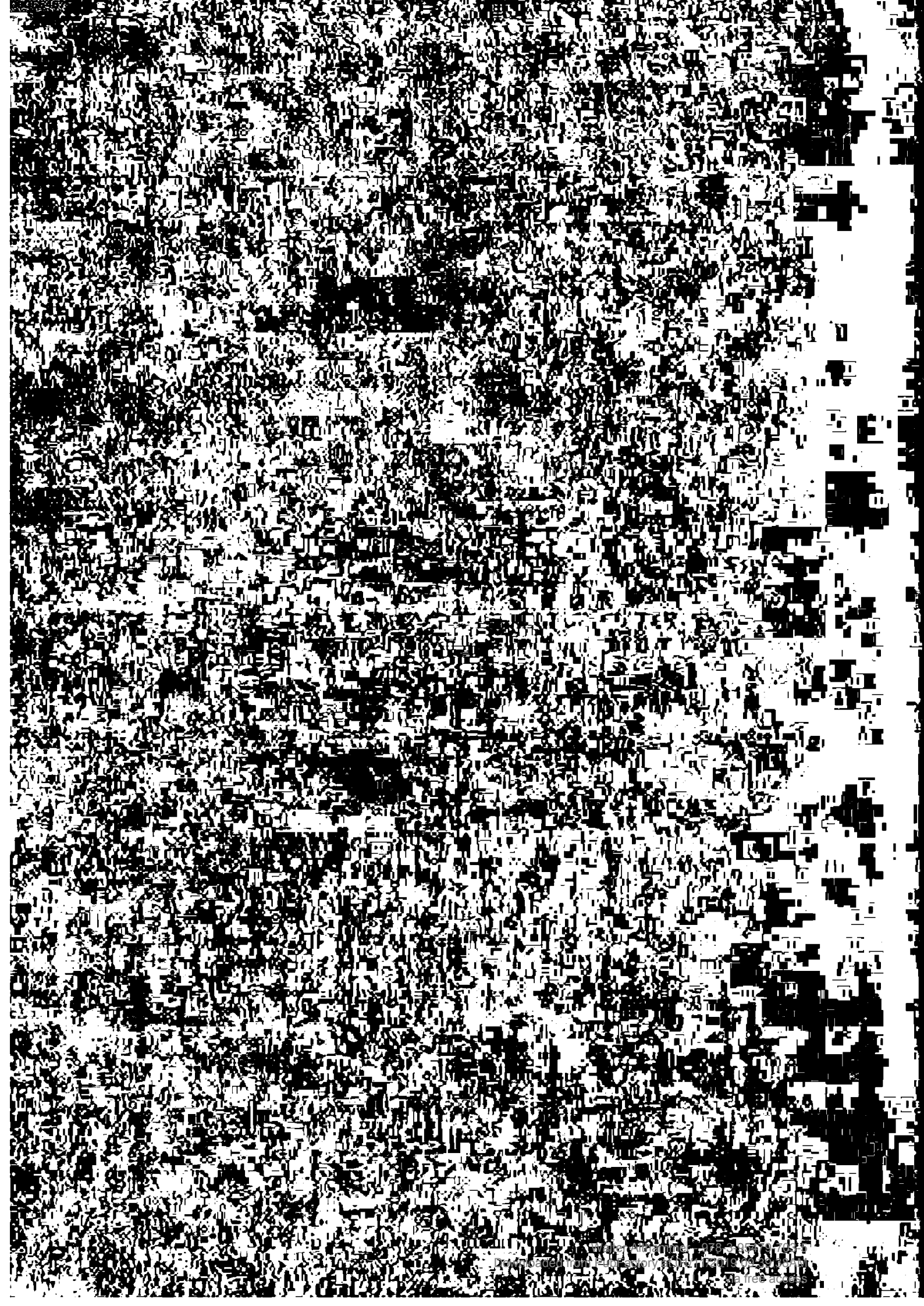
KULTURBEIRAT

- Vorsitzender:** Prof. Dr. Maximilian Braun
- Stellv. Vorsitzender:** Ministerialdirigent Prof. Dr. Dr. Walter Keim
- Sekretariat:** Dipl. - Kfm. Burkhard Schuchmann

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Dr. Stephan Kroll





SÜDOSTEUROPA-STUDIEN

im Namen der Südosteuropa-Gesellschaft herausgegeben von
WALTER ALTHAMMER

21

Zukunftsperspektiven der Donauschifffahrt nach 1980

Vorträge

gehalten am 21. und 22. September 1972 in Nürnberg
auf der Kuratoriumssitzung der Südosteuropa-Gesellschaft

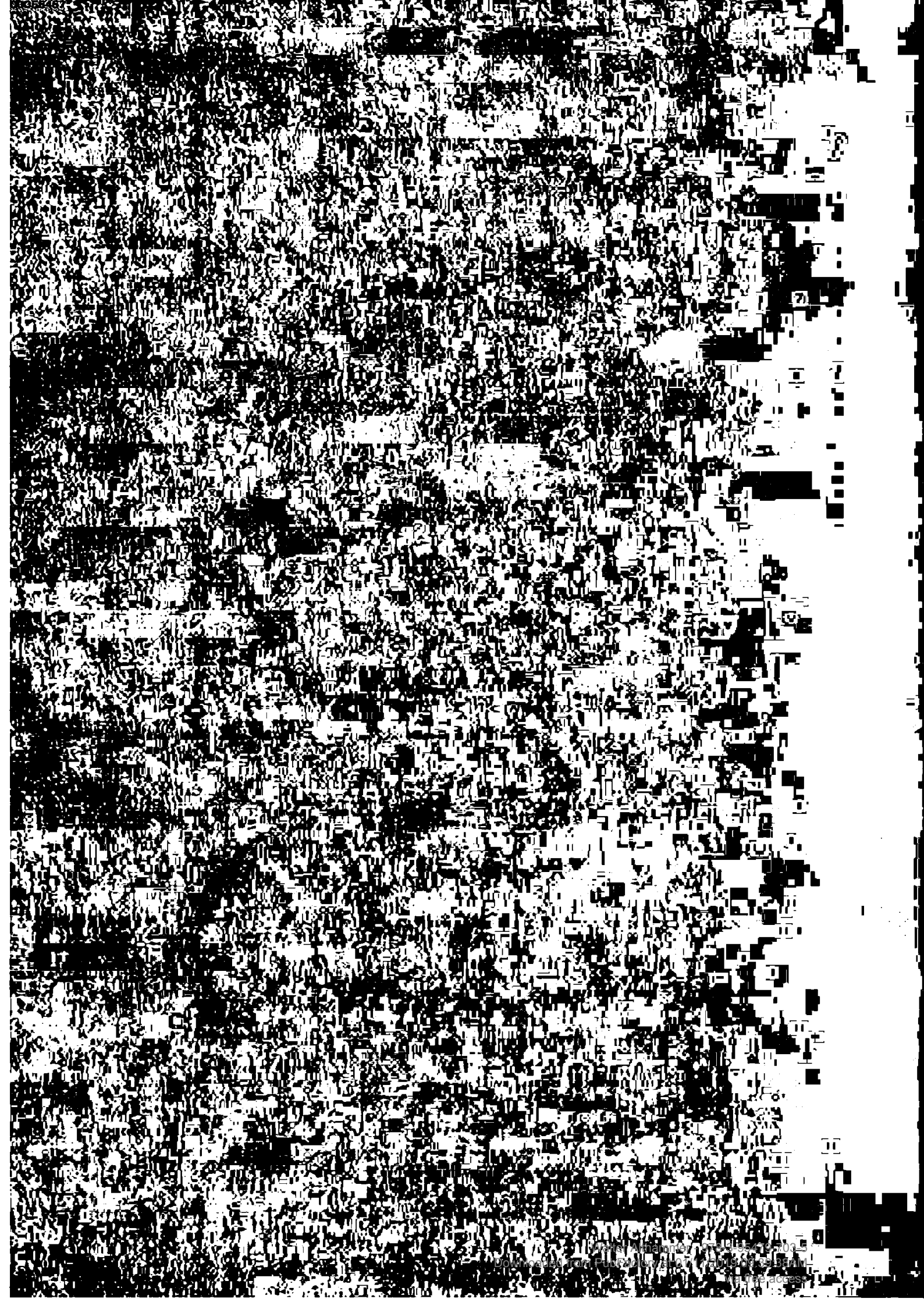
**EIGENVERLAG DER SÜDOSTEUROPA-GESELLSCHAFT
MÜNCHEN 1973**

261.42 (21

**Sayerische
Staatsbibliothek
München**

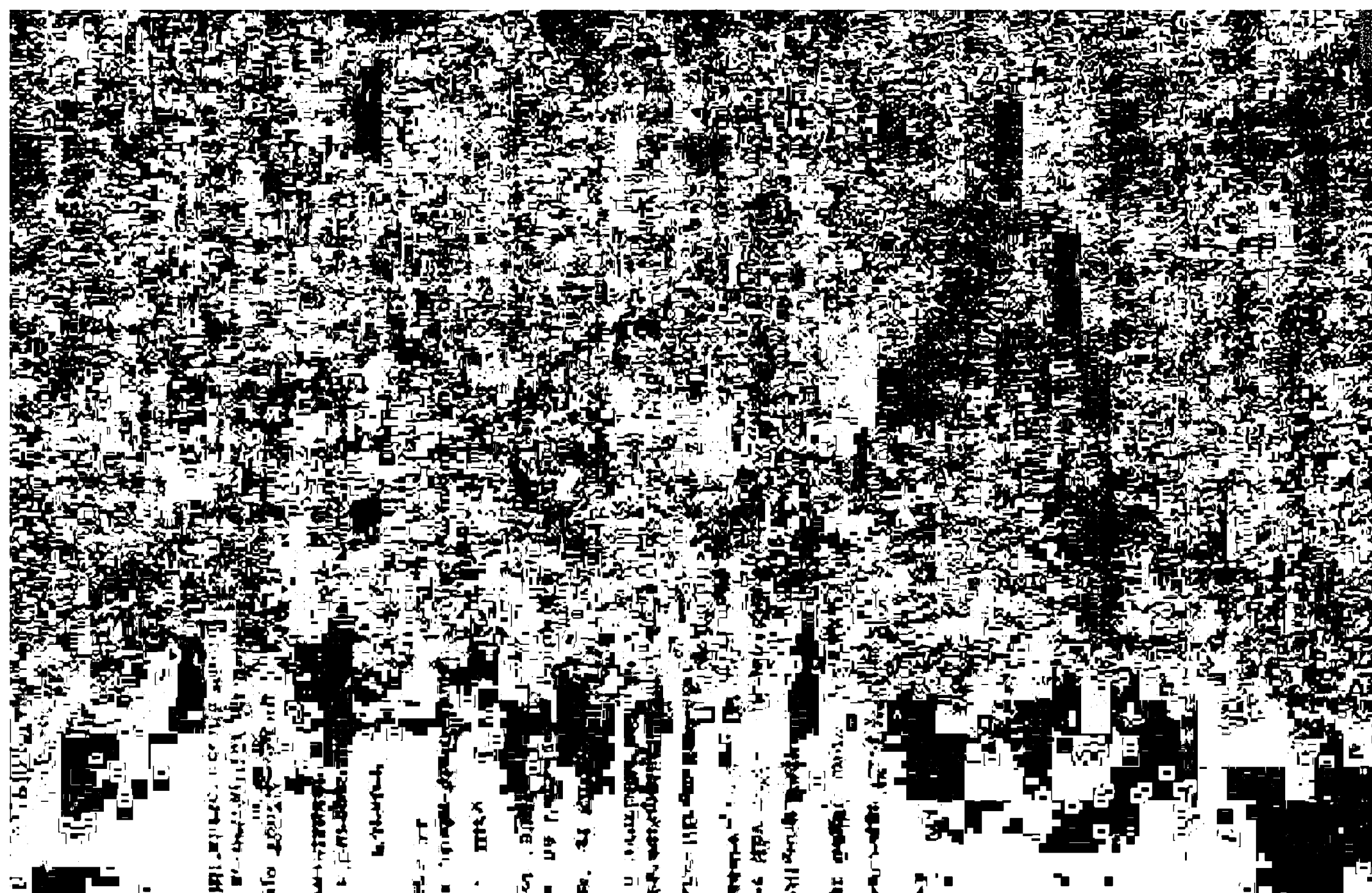
Redaktion: Dr. Hanna Gulich-Bielenberg, Kiel

Karl Förster zum 75. Geburtstag



Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	7
Staatssekretär Karl Wittrock	
Zur Begrüßung	10
Dr. Wolfgang Bader	
Der Rhein-Main-Donau-Kanal im zukünftigen europäischen Wasserstraßensystem	13
Dr. Hans-Ulrich Schaefer	
Westeuropäische Schifffahrts- und Handelsfragen im Donauverkehr nach 1982	24
Dr. Herbert Koller	
Welche Vorzüge erwartet die VÖEST vom Europakanal nach 1980?	36
Dr. Gerd Biro	
Die Rhein-Main-Donau-Schifffahrt und die Außenwirtschaft Ungarns	41
Dr. Karl Förster	
Der Europakanal und seine Wirkungen auf die südosteuropäischen Donauländer	51
Dr. Lujo Tončić-Sorinj	
Festvortrag zur 80-Jahr-Feier des Deutschen Kanal- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V. Nürnberg	59



Vorwort

Ein ausführlicher Bericht über die Kuratoriumssitzung der Südosteuropa-Gesellschaft (SOG) 1972 in Nürnberg wurde in den "Mitteilungen der Südosteuropa-Gesellschaft" veröffentlicht. Da die auf dieser Tagung gehaltenen Vorträge zum Thema "Zukunftsperspektiven der Donauschifffahrt nach 1980" großes Interesse fanden und grundlegende und detaillierte Ausführungen zur Bedeutung und Auswirkung der fertiggestellten Rhein-Main-Donau-Verbindung enthalten, sollen sie in dieser Studie im Wortlauf wiedergegeben werden. Diese Studie ist damit eine Ergänzung der bisherigen Veröffentlichungen der SOG zum Thema Donau und Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau¹.

Die Kuratoriumssitzung der SOG fand am 21. und 22. September 1972 im Kulturverein in Nürnberg statt im Rahmen der internationalen Festveranstaltungen anlässlich der Fertigstellung und Eröffnung des Europakanals Rhein-Main-Donau bis Nürnberg und des Staatshafens Nürnberg am 23. September 1972 und der 80-Jahr-Feier des Deutschen Kanal- und Schiffsvereins e. V. Nürnberg.

Die Sitzung stand unter der Leitung des Vorsitzenden des Kuratoriums Staatssekretär a. D. Dr. Rudolf Vogel und gliederte sich in einen internen und einen öffentlichen Teil vor einem erweiterten Kreis von ca. 150 Teilnehmern aus Wirtschaft, Industrie, Verwaltung und Presse. Die Südoststaaten waren vertreten.

In seinen Eröffnungsworten wies Staatssekretär a. D. Dr. Vogel auf den aktuellen Anlaß der Tagung hin und ging kurz ein auf neue wirtschaftliche Entwicklungen im Südostraum und die Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Verbindung auch für die Arbeit der SOG.

¹ Die Donau in ihrer geschichtlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedeutung. = Südosteuropa-Jahrbuch Bd. 5, München 1961.

Die Donau. Ein Verzeichnis des in der Bibliothek des Instituts für Weltwirtschaft a. d. Univ. Kiel vorhandenen einschlägigen Schrifttums. Zusammengestellt von Max Gamst u. Gerhard Teich. = Südosteuropa-Studie H. 2, München 1960.

Karl Förster, Die Bedeutung der Rheinregion für den Donaauraum und des Donaoraumes für die Rheinregion. = Südosteuropa-Studie H. 6, München 1964.
Die Donau als Verkehrsweg Südosteuropas und die Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau. Vorträge, gehalten vom 19. - 21. Mai 1969 in Augsburg auf der intern. verkehrswiss. Tagung der SOG. = Südosteuropa-Studie H. 14, München 1969.

Staatssekretär Karl Wittrock vom Bundesverkehrsministerium überbrachte die Grüße der Bundesregierung und nahm Stellung zum Thema.

Die vier folgenden Vorträge behandelten den Rhein-Main-Donau-Kanal und die Probleme, die er jetzt und für die Zukunft aufwirft, aus der Sicht der Rhein-Main-Donau AG, die die Wasserstraße im staatlichen Auftrage erstellt, vom Standpunkt der westeuropäischen Handels- und Transportgesellschaften der Rheinschifffahrt, dem der VÖEST, als großem Verladern an der Donau, und dem der ungarischen Wirtschaft.

Die Vorträge wurden durch eine lebhafte, praxisbezogene Diskussion ergänzt und vertieft, wobei darauf hingewiesen wurde, daß die Zeitspanne bis zum Gesamtfertigstellung der Großschiffahrtsstraße groß genug sei, um Fehlentwicklungen und Mißbrauch zu vermeiden. An die künftige Verkehrspolitik wurden dabei immer wieder zwei Grundforderungen gestellt: 1. eine Stabilität der verkehrspolitischen Maßnahmen, d. h. der Tarifentscheidungen, 2. die Verbürgung der Gegenseitigkeit in der Benutzung der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau, d. h. der Reziprozität der Verkehrsregelungen.

Im Schlußwort der Kuratoriumssitzung leitete Staatssekretär Hillermeier vom Bayerischen Finanzministerium über zu den offiziellen internationalen Festveranstaltungen am 22. und 23. September 1972 anlässlich der Eröffnung des Europakanals bis Nürnberg und des Staatshafens Nürnberg, zu denen der Ministerpräsident des Freistaates Bayern Dr. Goppel, der Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg Dr. Urschlechter, der Vorstand der Rhein-Main-Donau-AG und der Deutsche Kanal- und Schifffahrtsverein eingeladen hatten. In- und ausländische Repräsentanten aus Verwaltung und Wirtschaft, von Vereinigungen und Verbänden der deutschen und ausländischen Binnenschifffahrt und an den Wasserstraßen interessierter Wirtschaftskreise nahmen teil.

Es fanden statt: Eine Festsitzung des Deutschen Kanal- und Schifffahrtsvereins zu seinem 80-jährigen Jubiläum am 22. 9. in der Meistersingerhalle mit einem Festvortrag des Generalsekretärs des Europarates in Straßburg Dr. Lujo Tončić-Sorinj. Ein gemeinsames Mittagessen auf Einladung der Bayerischen Vereinsbank schloß sich dieser Sitzung an; die Eröffnung der Ausstellung Euroca 1972, auf der alle Donaustaaten sowie auch Firmen der Schifffahrtsbranche vertreten waren; ein Empfang des Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Goppel im Rittersaal der Kaiserburg Nürnberg am Abend des 22. 9. ; ein Schiffscorso von 35 Fahrgast- und Güterschiffen auf dem Europakanal von Fürth nach Nürnberg am 23. 9. Er gab den Teilnehmern ein eindrucksvolles Bild von dieser neuen Wasserstraße mit ihren zahlreichen Kreuzungsbauwerken im Stadtgebiet von Fürth und Nürnberg und der Durchfahrt durch die Schleuse Nürnberg-Nord in den Staatshafen Nürnberg, dessen Besonderheit die Umschlagmöglichkeit für Schwer- und Sperrgüter auf Spezialschiffe ist. Der offiziellen Kanal- und Hafeneröffnung durch den

Bundesverkehrsminister Dr. Lauritzen, den bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Goppel und den Staatssekretär Dr. Merk als oberstem Chef der bayerischen Landeshafenverwaltung folgte ein Imbiß im Festzelt, das anschließend einem 14tägigen Volksfest diente.

Den Abschluß der Feierlichkeiten bildete das Europa-Treffen Rhein-Main-Donau in der Meistersingerhalle mit Festvorträgen des österreichischen Außenministers Dr. Kirchschräger und des Präsidenten Pierre Pflimlin, Straßburg.

Als Ergänzung der Vorträge der Kuratoriumssitzung der SOG werden dieser Studie angefügt ein Bericht von Professor Dr. Karl Förster, München sowie der Festvortrag von Dr. Tončić-Sorinj, die mit freundlicher Genehmigung der Verfasser und des Deutschen Kanal- und Schifffahrtsvereines abgedruckt werden. Das Heft gibt somit ein umfassendes Bild von den großen Möglichkeiten aber auch Schwierigkeiten der Bemühungen um diese entstehende 3 500 km lange Wasserstraße von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer mit ihren 13 Anliegerstaaten aus West und Ost.

Diese Studie ist in Dankbarkeit gewidmet dem langjährigen und treuen Mitarbeiter des SOG Professor Dr. Karl Förster, Träger der Rudolf Vogel-Plakette seit 1968, zu seinem 75. Geburtstag am 10. Februar 1973.

Neumünster, im Januar 1973

Dr. Hanna Gülich-Bielenberg

Zur Begrüßung

Staatssekretär Karl Wittrock

Bundesministerium für Verkehr, Bonn

Anläßlich Ihrer heutigen Kuratoriumssitzung möchte ich Ihnen die Grüße der Bundesregierung übermitteln. Mit diesem Gruß verbinde ich den Dank für die Bemühungen der Südosteuropa-Gesellschaft, das Verständnis für die Probleme des südosteuropäischen Raumes zu wecken und zu fördern. Diese Bemühungen tragen mit dazu bei, die Basis für die Normalisierung der Beziehungen zwischen den Völkern Europas zu festigen. Damit entspricht das verdienstvolle Wirken der Südosteuropa-Gesellschaft den Zielen der Politik der Bundesregierung.

Wir alle kennen die Last der Leiden und der Schmerzen, die die Völker Europas zu ertragen hatten. Deshalb sind wir uns stets der besonderen Probleme bewußt, die mit der Pflege der Beziehungen zum Donaauraum verbunden sind. Es verdient hervorgehoben zu werden, daß sich die Mitglieder Ihrer Gesellschaft - Parlamentarier, Diplomaten, Wissenschaftler, Vertreter der Wirtschaft, Journalisten - intensiv bemüht haben und weiterhin bemühen, mannigfaltige Verbindungen mit dem südöstlichen Teil unseres Kontinents herzustellen und zu pflegen. Ihr Wirken war hierbei wegberreitend. Mit der Gründung der Gesellschaft im Jahre 1952 wurde bereits das Ziel gesetzt, auf der Grundlage der Realitäten, die sich aus dem Zweiten Weltkrieg und seinen Folgen ergeben haben, gegenseitiges Vertrauen und Verständnis herzustellen. Es ist Ihnen gelungen, viele Kontakte zu knüpfen, die zunächst durch die Veränderung des politischen Bildes Europas zerrissen waren. Hierbei haben Sie die menschlichen Beziehungen stets in den Vordergrund gestellt.

Auf Ihren Tagungen und Vortragsveranstaltungen sowie in den von Ihnen herausgegebenen wissenschaftlichen Publikationen haben Sie - und das möchte ich hier betonen - trotz verständlichen, starken Interesses für die spezifisch deutschen Belange stets eine objektive Würdigung der Verhältnisse und des Geschehens im südosteuropäischen Raum vorgenommen.

Ihre Arbeiten finden im In- und Ausland ein großes Echo. Nicht zuletzt waren es die von Ihrer Gesellschaft ständig neu ausgehenden internationalen Kontakte auf wissenschaftlichem, kulturellem und wirtschaftlichem Gebiet, die eine Entspannung auch der politischen Beziehungen zu den südosteuropäischen Ländern in den letzten Jahren bewirkten. Ihre heutige Tagung steht im Zeichen der Tatsache, daß die enormen Anstrengungen zum Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals uns einen weiteren Schritt nach vorn gebracht haben. Nürnberg wird damit zur jüngsten Hafenstadt Europas. Es ist gut, bei dieser Gelegenheit den Blick noch weiter in die Zukunft

zu richten. Der Tag der Vollendung des großen Werkes, auf dem Wasserwege eine Verbindung zwischen bisher getrennten Teilen Europas zu schaffen, ist erkennbar nähergerückt. Es ist deshalb gut, die Zukunftsperspektiven der Donauschifffahrt bereits jetzt zum Gegenstand zukunftsöffener, aber gleichzeitig kritisch prüfender Betrachtungen zu machen.

Gewiß, es wird noch ein Jahrzehnt vergehen, ehe die Arbeiten an dem schwierigen Verbindungsstück zur Donau vollendet sein werden. Ein Jahrzehnt mag lang erscheinen, wenn man diese Zeitspanne vor sich sieht. Für die Vollendung eines so gewaltigen Werkes, das von uns erhebliche finanzielle Anstrengungen verlangt, und für die Bewältigung aller damit zusammenhängenden Probleme ist die Zeitspanne kurz.

Sie können an den Feierlichkeiten aus Anlaß der Vollendung eines weiteren Abschnittes des Kanals mit besonderer Genugtuung Anteil nehmen. Die Südosteuropa-Gesellschaft hat sich zusammen mit vielen anderen Kräften stets für den Bau eingesetzt. Sie haben in der Rhein-Main-Donau-Verbindung immer ein wichtiges Verkehrsband gesehen, das die Völker Europas zusammenführt und dem Austausch der Güter verschiedener Wirtschaftsräume neue Impulse gibt.

Wir leben in einer Gesellschaft, die das Prinzip der Arbeitsteilung als wertvoll und nützlich anerkennt. Der in einer solchen Gesellschaft notwendige Austausch von Gütern mannigfaltiger Art erfordert leistungsfähige Verkehrswege und qualifizierte Verkehrsmittel. Die Vielfalt der Verkehrsleistungen gibt den jeweiligen Verkehrsträgern auf der Straße, auf der Schiene und auf den Wasserwegen hinreichenden Raum und eine volle Chance. Die Entwicklung der verschiedenen Wirtschaftsräume hier im Zuge der fortschreitenden Vollendung des Kanals gibt überzeugenden Beweis für diese Feststellung. Für die Anlieger an der Wasserstraße eröffnen sich deshalb durch die Vollendung eines jeden Teilabschnittes neue Möglichkeiten der strukturellen Entwicklung, und zwar zum Wohle der Bevölkerung dieses Raumes. Auch dies ist ein wichtiger Gesichtspunkt, der die Bundesregierung veranlaßt, im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten die Vollendung des Baues zu sichern.

Ich möchte eine weitere Bemerkung machen. Wenn Sie sich und wenn wir uns mit den Zukunftsperspektiven der Donauschifffahrt nach 1980 beschäftigen, dann begleitet uns alle die Hoffnung, daß alle Überlegungen von dem gegenseitigen Verständnis für die unterschiedlichen Gegebenheiten innerhalb des gesamten Raumes getragen sind. Mit der technischen Möglichkeit eines durchgehenden Binnenschiffsverkehrs von Rotterdam bis zu dem Schwarzmeerhafen Sulina werden Schifffahrtsunternehmen vieler Länder in einen Wettbewerb treten. Wir müssen hierbei klar die Tatsache sehen, daß die Struktur der hier in Betracht kommenden Unternehmen der Binnenschifffahrt und auch die Struktur der Binnenschifffahrtsmärkte des Ostens und des Westens völlig unterschiedlich sind. Hieraus ergeben sich Wettbewerbsprobleme, die ohne klare Vereinbarungen über die zu beachtenden

Ordnungsprinzipien nicht gemeistert werden können, es sei denn, daß man die Existenz zahlreicher Unternehmen der Binnenschifffahrt aufs Spiel setzen wollte. Ich bin sicher, daß dies niemand wollen darf.

Es ist unsere Pflicht, sich mit diesen Problemen frühzeitig auseinanderzusetzen. Das Bundesverkehrsministerium bereitet sich deshalb schon jetzt auf die erforderlichen Verhandlungen vor. Diese Verhandlungen sollen zu Vereinbarungen mit den Regierungen der Anliegerstaaten führen, die der europäischen Binnenschifffahrt den rechtlichen Rahmen für die Entwicklungsmöglichkeiten der Zukunft geben.

Lassen Sie mich erneut unterstreichen: Die internationale Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Verbindung und ihre verkehrswirtschaftlichen Möglichkeiten sowie ihre strukturfördernde und völkerverbindende Funktion können heute noch nicht voll übersehen werden. In jedem Fall ist Anlaß zum Optimismus gegeben.

Sie haben in der Südosteuropa-Gesellschaft dazu beigetragen, das Verständnis für die Notwendigkeit dieser Verkehrsverbindung zu fördern. Hierfür möchte ich Ihnen auch im Namen des Bundesministers für Verkehr danken. Für Ihre weitere Arbeit wünsche ich Ihnen viel Erfolg.

Der Rhein-Main-Donau-Kanal im zukünftigen europäischen Wasserstraßensystem

Dr. Wolfgang Bader
Rhein-Main-Donau AG, München

Auf den Wasserstraßen des Bundesgebietes wurden 1971 230 Mill. t Güter befördert, das sind knapp 30 % des gesamten Transportaufkommens der drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße. Auch wenn die Binnenschifffahrt in den anderen europäischen Ländern, von den Niederlanden und Belgien abgesehen, einen kleineren Verkehrsanteil hat, so ist sie gleichwohl auch außerhalb der Bundesrepublik ein bedeutender Verkehrsträger, ohne dessen Vorhandensein die vielfältigen Verkehrsbedürfnisse nicht voll befriedigt werden könnten und ohne die somit auch die Funktionsfähigkeit des volkswirtschaftlichen Produktionsprozesses nicht oder jedenfalls nicht in optimaler Weise gesichert wäre. Auch für die Zukunft werden der Binnenschifffahrt, die schon in der Vergangenheit einen stetigen Verkehrszuwachs zu verzeichnen hat, gute Entwicklungschancen eingeräumt. So geht etwa die Bundesregierung im Verkehrsbericht 1970 davon aus, daß die Binnenschiffs-Transporte bis 1975 auf 273 Mill. t und bis 1980 weiter auf 335 Mill. t zunehmen werden. Das entspricht einem Zuwachs um annähernd 100 Mill. t bzw. rd. 40 % in diesem Jahrzehnt.

Das Rückgrat des deutschen und des westeuropäischen Wasserstraßensystems ist der Rhein, der sich nicht nur zu einer dominierenden Verkehrsachse, sondern auch zum zentralen Kraftfeld des Wirtschaftsdreiecks Le Havre - Basel - Hamburg entwickelt hat. Demgegenüber hat die Donau für den Donaauraum bisher keine dem Rhein voll vergleichbare Stellung erlangen können. Die Ursache hierfür ist in erster Linie darin zu sehen, daß ihr Einzugsgebiet bis vor kurzem noch ganz überwiegend agrarwirtschaftlich bestimmt war und eine breit angelegte Industrialisierung erst verhältnismäßig spät in Gang kam. Zudem mündet die Donau in ein wirtschaftsgeographisch weitaus weniger günstiges Meer als dies die Nordsee für das Rheinstromgebiet darstellt. Trotzdem ist die Donau, die von Regensburg bis zu ihrer Mündung mit 2.379 km immerhin fast dreimal so lang ist wie der schiffbare Rhein, für den südosteuropäischen Raum ein wichtiger, teilweise sogar der wichtigste Verkehrsweg.

Die prägende Kraft von Rhein und Donau für ihr Einzugsgebiet geht schon daraus hervor, daß die Rheinregion - womit ein wesentlicher Teil Westeuropas umschrieben ist - und der Donaauraum - also der gesamte Südosten unseres Kontinents - nach diesen Strömen benannt sind. Die hierin zum Ausdruck kommende Bedeutung war über mehr als 1.000 Jahre hinweg der Geburtshelfer für die Idee, beide geographisch auseinanderstrebenden Stromsysteme durch eine Wasserstraße miteinander zu verbinden. Wir kennen den Weg, den diese Vorstellung von Karl dem Großen über zahl-

reiche hervorragende Männer des Geistes, der Politik und der Wirtschaft bis zu ihrer ersten, wenn auch zu bescheiden angelegten Verwirklichung unter König Ludwig I. vor 130 Jahren genommen hat. Und wir wissen auch um die Aufgabe der Rhein-Main-Donau AG, die im staatlichen Auftrag die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße nach modernen, zukunftsorientierten Gesichtspunkten herstellt.

Kernstück aller dieser Bestrebungen ist der Bau eines Verbindungskanals vom Main bei Bamberg über Nürnberg bis Kelheim und von dort der Ausbau der Donau bis zum derzeitigen Endpunkt der Donauschiffahrt in Regensburg. Wegen ihrer Funktion als Bindeglied zwischen dem westeuropäischen und dem südosteuropäischen Wasserstraßensystem erhielt die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße auch die Bezeichnung "Europakanal". Im Jahre 1959, bevor der Main-Ausbau ganz abgeschlossen war, wurde mit dem Bau des eigentlichen Main-Donau-Verbindungskanals begonnen. Insgesamt ist die von Bamberg bis Kelheim zu bauende Wasserstraße 170 km lang; dazu kommen dann noch 34 km Donau-Ausbau bis Regensburg. Der erste große Teilabschnitt bis Nürnberg mit einer Länge von rd. 70 km ist nunmehr vollendet und damit ein wichtiges Zwischenziel erreicht: am 23. September 1972 wird der Europakanal bis Nürnberg gemeinsam mit dem neuen Staatshafen Nürnberg seiner Bestimmung übergeben.

Die Bedeutung dieser Eröffnung liegt in erster Linie darin, daß mit Nürnberg nicht nur der Mittelpunkt des nordbayerischen Siedlungs- und Wirtschaftsraumes, sondern auch das herausragende Wirtschaftszentrum zwischen dem Rhein-Main-Gebiet und dem Industrieraum Linz den Anschluß an das rheinische Wasserstraßensystem erhält. Die Verkehrsdrehscheibe Nürnberg wird damit, wenn auch zunächst nur in westlicher Richtung durch den einzigen hier bisher nicht vorhandenen Verkehrsträger - die Binnenschiffahrt - ergänzt. Das Fehlen des Wasserweges war in der langen, weithin von wirtschaftlicher Aktivität bestimmten Geschichte dieser Stadt immer als Hemmschuh empfunden worden. Es ist deshalb auch kein Zufall, daß die Ende des vergangenen Jahrhunderts neu belebte Idee einer leistungsfähigen Rhein-Main-Donau-Verbindung gerade hier entscheidende Anstöße erhielt und ihre Verwirklichung seither auch stets ein Ziel der kommunalen Politik war und blieb.

Die Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße bis Nürnberg ist Anlaß zu einer europäisch ausgerichteten Feier, der auch dankenswerterweise die Südosteuropa-Gesellschaft ihre Reverenz erweist. In der Tat beginnt der Europakanal Rhein-Main-Donau mit der Überwindung des fränkischen Jura auf dem Wege zur Donau eine Schwelle zu überschreiten, die ihn nicht nur geographisch auf eine höhere Ebene führt: war bisher beim Main-Ausbau und beim Bau des Europakanals bis Nürnberg der regionalpolitische, der innerdeutsche Nutzen der Beurteilungsmaßstab für die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße, so tritt nunmehr das überregionale, das internationale Ziel dieses großen Projektes mit der sich abzeichnenden Vollendung in den Vordergrund. Nach einer Vereinbarung, die der

Bund und der Freistaat Bayern Anfang dieses Jahres in Erfüllung des sog. Duisburger Vertrages von 1966 miteinander schlossen, soll der Europakanal bis Anfang der 80er Jahre vollendet sein. Für die nächsten 4 Jahre wurde der zügige und planmäßige Ausbau über Nürnberg hinaus gesichert, indem die beiden Vertragspartner für die Strecke Nürnberg - Regensburg bis 1975 Baumittel in Höhe von 338 Mill. DM bereitstellen; weitere 35 Mill. DM kommen für den Donauausbau zwischen Regensburg und Straubing hinzu, der auf Kosten des Bundes und Bayerns gleichzeitig mit der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals durchgeführt wird. Die Gesamtkosten der Strecke Nürnberg - Regensburg sind zum derzeitigen Preisstand auf 1,44 Mrd. DM veranschlagt. Für die Zeit nach 1975 streben Bund und Bayern durch eine entsprechende Dotierung eine möglichst rasche Fertigstellung bis zu dem bereits genannten Termin an.

Vor diesem zeitlichen Horizont liegt die Frage nach den Auswirkungen einer fertiggestellten Rhein-Main-Donau-Verbindung nahe. In welchem Umfang werden die von dem neuen internationalen Handelsweg gebotenen Möglichkeiten effektiv genutzt werden, d. h. also welches Verkehrsvolumen ist zu erwarten und - einen Schritt weitergehend - welche Impulse werden davon auf die wirtschaftlichen Aktivitäten im Einzugsgebiet dieser Wasserstraße ausgehen? Auch wenn göttliche Inspirationen für Prophezeiungen heutzutage noch größeren Seltensheitswert haben als in biblischen Zeiten und manche mit Hilfe nüchterner Wissenschaft erstellten Prognosen offensichtlich am selben Mangel krankten, so hat doch der alte Wunsch des Menschen, den Schleier der Zukunft etwas zu lüften, nichts von seiner Intensität eingebüßt. Im wirtschaftlichen Bereich ist er zudem nicht nur verständlich, sondern geradezu Bestandteil unternehmerischer Entscheidungen, die bei jeder Investition auf bestimmten Erwartungen bzw. Annahmen über die Zukunft basieren. Bei aller Skepsis gegenüber Prognosen, deren Wirklichkeitsnähe nun einmal erst ex post endgültig beurteilt werden kann, sind Vorausschätzungen deshalb unerlässlich, bei einer gründlichen wissenschaftlichen Untermauerung aber wohl auch vertretbar, wenn der Beobachtungszeitraum, wie in unserem Fall, den zeitlichen Rahmen von ein bis zwei Jahrzehnten nicht übersteigt.

Auch wenn man sich vor dem Trugschluß hütet, die Erfahrungen der Vergangenheit einfach in die Zukunft projizieren zu können, so orientiert sich doch jede Prognose an den bei vergleichbaren Vorgängen gesammelten Erkenntnissen. Der Versuch einer Beantwortung der Frage nach der zukünftigen Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Verbindung rechtfertigt deshalb einen Blick auf die Entwicklung, die an den bisher bereits fertiggestellten Teilabschnitten der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße zu verzeichnen ist. Der Verkehr hat sich hier weit besser entwickelt, als manche Vorhersagen wahrhaben wollten - und das, obwohl die Rhein-Main-Donau-Verbindung noch ein Torso darstellt, dem das verbindende Herzstück fehlt.

An dem von der Rhein-Main-Donau AG ausgebauten Main-Abschnitt von Aschaffenburg aufwärts und am Main-Donau-Kanal wurde 1971 mit 17,1 Mill. t die zehnfache Menge des Jahres 1936 umgeschlagen. Da der Main als Verkehrsweg wegen der Stauregelung vom Wasserdargebot unabhängig ist, stieg der Güterumschlag in diesem Bereich allein im vergangenen Jahr um 25 % an, während der Umschlag an den deutschen Binnenwasserstraßen vor allem wegen der extrem schlechten Wasserführung der Flüsse insgesamt um 3 % zurückging. Auch am gesamten Main erreichte der Güterumschlag mit 32,8 Mill. t einen neuen Umschlagrekord, die sechsfache Menge des Jahres 1936.

Am Mainverkehr des Jahres 1971 waren die deutsche Flagge mit 74 % und außerdeutsche Flaggen mit 26 % beteiligt; der weitaus größte Anteil an den ausländischen Flaggen entfiel auf die Niederlande.

Am südlichen Zweig der Rhein-Main-Donau-Verbindung stieg der Verkehr ebenfalls beachtlich an. Auf der deutschen Donautrecke erhöhte sich das Verkehrsvolumen von 0,8 Mill. t im Jahre 1936 auf 4,0 Mill. t im Jahre 1970, ging allerdings 1971 wegen der ungünstigen Wasserführung der Donau auf 3,5 Mill. t zurück.

In der Güterstruktur unterscheiden sich Main- und Donau-Verkehr jedoch wesentlich voneinander. Am Main stehen Kies, Sand und Bimskies und sonstige Baustoffe im Vordergrund; ein weiteres hervorragendes Transportgut sind flüssige Brennstoffe. Sowohl Baustoffe als auch Mineralölerzeugnisse sind Transportgüter, die in einem sehr unerwünschten Ausmaß zur Verstärkung der Straßenbelastung beitragen würden, wenn die Binnenschifffahrt nicht zur Verfügung stünde. Der Anteil der übrigen Güter liegt hinter den beiden erstgenannten Hauptgruppen wesentlich zurück: feste Brennstoffe hatten 1971 am Main nur noch einen Anteil von rd. 5,5 %; chemische Erzeugnisse, Getreide, Düngemittel u. a. mehr lagen jeweils etwas unter dieser Größenordnung.

In dieser Güterstruktur spiegelt sich wider, daß der kanalisierte Main und die fertigen Abschnitte des Main-Donau-Kanals primär für den interregionalen Güteraustausch von Bedeutung sind. Die Ursache dafür liegt in der Tatsache, daß ein Brückenverkehr zwischen den bisherigen Endhäfen Bamberg bzw. Erlangen und Regensburg nicht aufgenommen worden ist. Im Gegensatz dazu hat der Verkehr auf der deutschen Donau internationalen Charakter. Durch die besondere geographische Lage ist der Hafen Regensburg "Tor des Südostens" geworden. Denn einerseits fungiert die Donau als Handelsweg zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den 6 Ländern des Donauraumes. Andererseits ist sie im Durchgangsverkehr für diese Länder einer der Zugänge zum Welthandel, einem Handel, der sich auf viele europäische und überseeische Länder erstreckt.

Aus diesem Grunde ist auf der Donau die Güterstruktur weiter gefächert als am Main. So waren am Gesamtumschlag des Hafens Regensburg 1971

nicht weniger als 35 Gütergruppen beteiligt. Gegenüber 1970 haben sich in der Güterstruktur allerdings einige Verschiebungen ergeben. An der Spitze lagen 1971 Eisenerze und Walzwerkerzeugnisse mit je einem Fünftel des Gesamtumschlages. Der Anteil der Steinkohle ging dagegen von 19 % auf 11 % zurück. Diese 3 Hauptgütergruppen werden in erster Linie zwischen Regensburg und der Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerke AG (VÖEST) in Linz befördert. Aber auch der Donauraum unterhalb von Wien ist schon jetzt maßgeblich beteiligt, insbesondere Jugoslawien, das 1971 seinen Anteil auf 22 % steigern konnte. Im Inlandsverkehr werden überwiegend Kies und Steine transportiert.

Der Vielfalt der Güterstruktur entspricht auch eine größere Vielfalt der Flaggen. Vom grenzüberschreitenden Verkehr auf der deutschen Donau entfielen 1971: 25 % auf die deutsche Flotte, 42 % auf die österreichische Flotte und 33 % auf die Flotten der übrigen Donauländer einschließlich der UdSSR.

Die hier skizzierte Verkehrsentwicklung an Main und Donau berechtigt zu der Annahme, daß nach Fertigstellung der durchgehenden Wasserstraße Anfang der 80er Jahre der Europakanal die in ihn gesetzten großen Erwartungen - nämlich ein bedeutender interregionaler und internationaler Verkehrsweg zu werden - voll erfüllen wird. Den immer wieder zu hörenden skeptischen Äußerungen möchte ich in diesem Zusammenhang nur das Beispiel der Mosel entgegenhalten. Auch dort wurden die pessimistischen Schätzungen durch die Realität eindeutig widerlegt, befördert die Mosel-Schiffahrt doch rd. 10 Mill. t jährlich, obwohl das Verkehrsvolumen seit dem Moselausbau auf der parallel zur Mosel verlaufenden Eisenbahnstrecke von 12 Mill. t auf 17 Mill. t zugenommen hat. Auch wenn einzuräumen ist, daß eine absolute Vergleichbarkeit mit dem Europakanal naturgemäß wegen der unterschiedlichen wirtschaftsgeographischen und wirtschaftsstrukturellen Gegebenheiten nicht vorliegt, so zeigt sich daran doch die verkehrsbelebende Dynamik einer Wasserstraße, die ein bisher wasserstraßenfremdes Gebiet erschließt. Diese verkehrsbelebende Kraft dürfte beim fertiggestellten Rhein-Main-Donau-Kanal als transeuropäische Verbindungssachse nicht minder vorhanden sein.

So hat bekanntlich eine internationale Studiengruppe der Europäischen Wirtschaftskommission (ECE) in Genf, in der Vertreter fast aller Donauanliegerstaaten mitarbeiteten, den Verkehr auf dem Abschnitt Nürnberg - Regensburg des Europakanals nach einer gewissen Anlaufzeit, etwa 1989, auf 14 Mill. t veranschlagt. Eine andere Untersuchung, die das bayerische Wirtschaftsministerium beim Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung in München hatte durchführen lassen, kam zu dem Ergebnis, daß allein auf dem Kanalabschnitt Bamberg - Kelheim am Ende der 80er Jahre (1986) 20 Mill. t Güter befördert werden dürften. Davon entfallen nach dem Gutachten des Instituts etwa 6 bis 7 Mill. t auf den Wasserstraßenverkehr der Bundesrepublik Deutschland mit dem Ausland oder auf internationale Transporte. Diese Zahlen vermitteln einen ersten Eindruck vom volkswirtschaftlichen

Wert der Rhein-Main-Donau-Verbindung, der von der ECE-Berichtergruppe durch eine eingehende Kosten-Nutzen-Analyse voll bestätigt wurde.

Vor diesem Hintergrund ist es auch verständlich, daß insbesondere in den außerdeutschen Anliegerstaaten die Frage nach dem Rechtsregime der fertiggestellten Rhein-Main-Donau-Verbindung aufgeworfen wird. Oft wird dabei freilich nicht klar unterschieden, daß es dabei um zwei Rechtsprobleme geht, nämlich einmal um den Rechtsstatus der Wasserstraße und zum zweiten um das künftige Schiffsfahrtsregime.

Zum ersten Aspekt ist in aller Klarheit festzustellen, daß der Europakanal als deutsche Bundeswasserstraße nach Klasse IV der europäischen Binnenwasserstraßenklassifikation gebaut wird, nachdem auch die Baukosten des Main-Donau-Kanals - wie dies auch beim Main der Fall war - ausschließlich aus den Erträgen der Kraftwerke der Rhein-Main-Donau AG und durch Beiträge aus den Haushalten der Bundesrepublik Deutschland und des Freistaates Bayern - letztere als Vorfinanzierung - gedeckt werden. In technischer Hinsicht bedeutet dies, daß der Wasserweg für die Ausbaumaße des sog. Europaschiffes von 80 m Länge, 9 m Breite und einer Abladetiefe von 2,50 m angelegt wird. Diese Abmessungen sind aber nicht die Obergrenze, sondern die Dimensionen reichen - je nach der Konstruktion der Schiffe - sowohl für das 1.500 t Schiff, als auch für Schubzüge mit 2 Europaleichtern II, die zusammen über 4.000 t tragen können. Wie an allen Bundeswasserstraßen - von Rhein und Donau abgesehen - werden auch am Europakanal von der Schifffahrt Abgaben erhoben, deren Höhe nach der Güterart differenziert ist und nach der Länge der Beförderungstrecke berechnet wird.

Die Diskussion, die verschiedentlich über das Rechtsregime der Rhein-Main-Donau-Verbindung eingeleitet wurde, zielt aber nach meinem persönlichen Eindruck, dem freilich der Einblick der dafür zuständigen Stellen fehlt, wohl in erster Linie auf das zukünftige Schiffsfahrtsregime der Rhein-Main-Donau-Verbindung ab, also letztlich auf die Frage: zu welchen Bedingungen kann diese Wasserstraße von der nichtdeutschen Schifffahrt benutzt werden. Das in dieser Diskussion häufig zu hörende Wort "internationale Wasserstraße" wird dabei, ohne daß oder gerade weil dieser schillernde Begriff nicht genauer definiert wird, zum Ansatzpunkt für die Gegner des Europakanals. Sie interpretieren nämlich den Begriff "international" sehr extensiv und leiten daraus existenzielle Gefahren ab für die gesamte westeuropäische Binnenschifffahrt, deren Sorgen dieser Kreis bis dato, gelinde ausgedrückt, nicht unbedingt teilte. Jetzt, nachdem der Bau der Reststrecke des Europakanals voll im Gang und das Projekt nicht mehr zu inhibieren ist, wurde die Liebe zur Binnenschifffahrt entdeckt und ins Feld geführt, der Zusammenschluß von Rhein und Donau führe zu einer Invasion von Binnenschiffen aus dem COMECON-Bereich ins deutsche und westeuropäische Wasserstraßennetz.

Nun wäre es zweifellos leichtfertig, das Problem einer wie auch immer zu regelnden Integration der Rhein- und der Donauschiffahrt zu bagatellisieren. Die Staatsreedereien der Südoststaaten arbeiten nicht nach den Grundsätzen privatwirtschaftlicher Rentabilität, sondern primär unter dem Gesichtspunkt der Erwirtschaftung der dringend benötigten Devisen. Diese kostenfremde Frachtenbildung hat praktisch das Frachtniveau der Donauschiffahrt über ein Jahrzehnt hinweg zementiert und in Verbindung mit einer unter den selben Gesichtspunkten erfolgenden Verteilung des Ladungsaufkommens die kaufmännisch orientierten Donau-Reedereien der Bundesrepublik Deutschland und Österreichs in Bedrängnis gebracht.

Ich vermag indessen keinerlei Automatismus für die Anwendung dieser Politik im Europakanal und damit auch für ihre Fortsetzung im Rhein-Stromgebiet zu sehen. Daß devisenschwache Länder es vorziehen, zu verkaufen und zu einkaufen, ist weder eine auf die Südostländer noch auf die Binnenschiffahrt beschränkte Einzelercheinung. Um solche Fragen in fairer, beide Teile befriedigender Weise zu regeln, hat sich generell das Instrument der Handels- und Schiffahrtsverträge bewährt. Im speziellen Fall der Regelung der Schiffahrtsrechte im Europakanal werden nach meiner Meinung die Verschiedenartigkeit der Struktur der Verkehrsmärkte in Ost und West und die verschiedenen geographischen Gegebenheiten in den einzelnen Ländern individuelle Vereinbarungen mit den interessierten Staaten über die Rechte der eigenen und der ausländischen Flotten auf den jeweils gegenseitigen Wasserstraßen notwendig machen. Anlässlich der 30. Vollversammlung der Donaukommission im April 1972 in Budapest hat die Deutsche Delegation bereits die Verhandlungsbereitschaft der Bundesrepublik Deutschland auf der Grundlage der Gegenseitigkeit erklärt. Sie hat in diesem Zusammenhang auch darauf hingewiesen, daß es für die Gewährung von Transportrechten von Bedeutung sei, ob die Wettbewerbsprobleme geklärt werden können, die sich aus den unterschiedlichen Wirtschaftsformen der südosteuropäischen Staaten und der Bundesrepublik Deutschland ergeben.

Die Probleme sind also den zuständigen Stellen nicht nur bekannt, sondern es bestehen auch durchaus Vorstellungen über Lösungsmöglichkeiten, die den Belangen der einzelnen Partner Rechnung tragen. Völkerrechtler und Verkehrspolitiker müssen hier zusammenarbeiten. Da bis zur Vollendung des Europakanals immerhin noch ein Jahrzehnt verstreichen wird, darf man mit einiger Gelassenheit hoffen, daß auch die Abmachungen über das Schiffahrtsregime der Rhein-Main-Donau-Verbindung rechtzeitig getroffen werden können.

Die Diskussion über das zukünftige Schiffahrtsregime ist aber auch noch in anderer Hinsicht interessant; sie zeigt nämlich das große Interesse, das die Schiffahrt der durchgehenden Wasserstraßenverbindung vom Rhein zur Donau und umgekehrt entgegenbringt. Ebenso haben namhafte Vertreter der verschiedenen Anliegerstaaten wiederholt betont, daß sie dem Fertigstellungstermin erwartungsvoll entgegensehen, weil sie

sich von diesem neuen Verkehrsweg eine Reihe von Vorteilen gegenüber dem derzeitigen Zustand versprechen. Denn die bisher in Nord-Süd-Richtung verlaufende wirtschaftliche Entwicklung der Rheinregion kann durch den Main-Donau-Verbindungskanal auch in östlicher Richtung, also zum Donaauraum ergänzt und in gewissem Rahmen auch fortgesetzt werden. Gerade an der wirtschaftlichen Entfaltung der Rheinregion wird beispielhaft deutlich, daß nicht nur ein gut ausgebautes Eisenbahn- und Straßennetz, sondern auch leistungsfähige Wasserstraßen das Wirtschaftspotential eines Raumes maßgeblich bestimmen. Der Rhein wurde nicht zufällig zur dichtesten Verkehrsader Europas. Der Güterverkehr auf dem Rhein, der 1970 bei rd. 271 Mill. t lag und sich gegenüber 1950 verdreifacht hat, ist gleichermaßen Ursache wie Auswirkung einer einzigartigen wirtschaftlichen Konzentration.

Die Güterbeförderung auf der Donau verzeichnet - freilich von einer bescheideneren Basis ausgehend - noch wesentlich höhere Zuwachsraten als der Rheinverkehr: Seit 1950 hat sie sich auf rd. 54 Mill. t fast versechsfacht. Hierin kommt zum Ausdruck, daß die Donau nicht nur eine wichtige Verkehrsachse dieses Raumes darstellt, sondern daß die von ihr gebotenen Chancen auch genutzt werden. Dabei ist freilich eine Verlagerung des Schwerpunktes zur mittleren und unteren Donau eingetreten, denn nicht weniger als 50 % der gesamten Donau-Transporte entfallen heute auf den Verkehr der Sowjetunion mit den nichtdeutschen Donau-Anliegerstaaten: von 1960 - 1970 erhöhte sich dieser Verkehr um rd. 180 %. Demgegenüber ist der Verkehr Österreichs mit den sozialistischen Donau-Anliegerstaaten um 65 % gestiegen, der deutsche Donau-Verkehr mit den sozialistischen Staaten nahm um 17 % zu, während der Donau-Verkehr zwischen Österreich und der Bundesrepublik im wesentlichen konstant blieb.

Für die in diesen Kennziffern zum Ausdruck kommende Entwicklung sind vor allem zwei Ursachen anzuführen. Zum einen läßt sich feststellen, daß die Anstrengungen der Südoststaaten zur Industrialisierung beachtliche Erfolge vorzuweisen hatten und daß der dadurch wesentlich gesteigerte Rohstoffbedarf primär von der Sowjetunion auf dem Donauweg gedeckt wird. Zum anderen spiegelt sich in diesen Zahlen auch die Barriere wider, die einer stärkeren Intensivierung des Handelsverkehrs nach Westen im Wege steht: im Handel durch die bekannten wirtschaftspolitisch und strukturell bedingten Hemmnisse und beim Verkehr das Fehlen eines durchgehenden Wasserweges von der Donau zum Rhein und zu den Nordseehäfen.

Die Verkehrsbarriere, also die Lücke im Europakanal zwischen Nürnberg und Regensburg, wird Anfang der 80er Jahre beseitigt sein. Wie steht es aber mit der Intensivierung des Südosthandels? Bei der Beurteilung seiner Entwicklungsaussichten sollte man sich m. E. wie überall vor Extremen hüten: sowohl euphorische als auch pessimistische Einschätzungen sind hier nicht angebracht. Einigkeit besteht über die Art der Hindernisse, die einem größeren Außenhandelsvolumen entgegenstehen. Ich darf hier nur an die Schwierigkeiten erinnern, die sich aus den gegen-

sätzlichen Wirtschaftssystemen ergeben: auf der einen Seite haben wir die Initiative privater Unternehmungen, die nach marktwirtschaftlichen Prinzipien geführt werden, auf der anderen Seite begegnet uns die Bürokratie von Staatsbetrieben, die zudem noch einem zentralgeleiteten Plan unterworfen sind. Das chronische Zahlungsbilanz-Defizit - wiederum mehr bedingt durch die nur begrenzte Liefer- und Wettbewerbsfähigkeit des östlichen Warenangebotes auf westlichen Märkten als deren noch eingeschränkte Liberalisierung - ist eine weitere Hürde, die einer Intensivierung des Außenhandels Grenzen setzt. Schließlich ergeben sich noch Probleme aus der bilateralen Orientierung des sozialistischen Staatshandels, die in unserer modernen arbeitsteiligen Weltwirtschaft den Ausgleich der Handelsbilanzsalden erschwert.

Von Praktikern des Ost-West-Geschäfts ließe sich diese Liste noch erheblich erweitern: man muß sich jedoch fragen, ob es sich hier um unüberwindbare Hindernisse handelt. Offensichtlich wird diese Frage verneint; denn seit Jahren gibt es zahlreiche Stimmen, die nach Lösungsmöglichkeiten für die vielfältigen Probleme suchen. Eine Reihe von Anregungen hierzu hat z. B. erst kürzlich Herr Dr. Fuchs aus dem Vorstand der Rhein-Main-Donau AG in einem Vortrag vor der Mitgliederversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschifffahrt in Regensburg gegeben. Er verwies dabei u. a. auf die Möglichkeit einer Aktivierung der industriellen Kooperation, eine großzügigere, längerfristige Kreditpolitik der westlichen Länder entweder durch die Übernahme von Bürgschaften durch die öffentliche Hand oder aber die gezielte Vergabe von staatlichen Aufbaukrediten. Solche Wirtschaftshilfe, aber auch eine steuerliche Begünstigung von Investitionen in den Südostländern, wie dies etwa nach dem Entwicklungshilfe-Steuer-gesetz möglich ist, könnten beiden Seiten Vorteile bringen. Welcher Weg auch immer eingeschlagen werden wird, sicher ist, daß eine befriedigende Lösung vor allem anderen guten Willen auf beiden Seiten voraussetzt und weiter, daß Wirtschaftshilfe für den Südosten Europas "in politisch angemessener und annehmbarer Form" gewährt wird, wobei sowohl im Osten als auch im Westen die "politische und wirtschaftspolitische Position unangetastet bleibt". (Fuchs).

Nicht zuletzt die Tatsache, daß die Länder Südosteuropas erkannt haben, daß sie den Kontakt zu den westeuropäischen marktwirtschaftlich orientierten Volkswirtschaften brauchen, berechtigt zu einer positiven Einschätzung des Südosthandels. Autarkiebestrebungen des COMECON mögen politischen Wunschvorstellungen entsprechen, in der Realität sind sie nicht durchsetzbar. Ihren Niederschlag findet diese Entwicklung u. a. in der Außenhandelsstatistik. Dabei soll den Steigerungsraten noch nicht einmal allzu großes Gewicht beigemessen werden, obwohl man, von Bulgarien abgesehen, im Zeitraum von 1960 bis 1970 mit Zuwachsraten in der Größenordnung von 200 bis 300 % aufwarten könnte.

Die prozentualen Anteile der EWG am Außenhandelsvolumen der Südoststaaten vermitteln m. E. ein etwas genaueres Bild von der außenwirtschaft-

lichen Orientierung dieser Länder. So war der Anteil der EWG-Länder 1970 am bulgarischen Außenhandel mit 3 % am niedrigsten, während er im ungarischen Handel bei 13 % und schließlich im rumänischen Außenhandel immerhin bei 22 % lag. Jugoslawien wickelte seinen Außenhandel zu über einem Drittel mit EWG-Ländern ab, ist allerdings nur assoziiertes Mitglied im COMECON.

Bei der Abwägung aller Hindernisse und Möglichkeiten für eine Intensivierung des Südosthandels, die im Rahmen meiner Ausführungen nur angedeutet werden konnten, darf man deshalb wohl die Zuversicht hegen, daß dieser Handel zwar nicht sprunghaft, sondern eher behutsam Schritt für Schritt zunehmen, aber doch "eine der bisherigen Entwicklung folgende Ausweitung erfahren wird." Zu diesem Schluß kommt auch Herr Direktor Lederer in seinem sehr instruktiven Aufsatz über die "Voraussetzungen und Aussichten des Ost-West-Handels", der in der Nr. 1/2, 1972 der "Mitteilungen der Südosteuropa-Gesellschaft" veröffentlicht wurde.

Ich bin mit anderen der Überzeugung, daß der Europakanal im Zuge der Verbesserung der Wirtschaftsbeziehungen zwischen West- und Südosteuropa eine wichtige Funktion erfüllen und allen Anliegerstaaten erhebliche Vorteile bringen wird. Zahlenmäßig etwa sind diese Vorteile wenigstens teilweise von unserem nächsten Nachbarn an der Donau, von Österreich, ermittelt worden. Das österreichische Institut für Raumplanung quantifizierte die aus der RMD-Verbindung resultierenden Frachtvorteile schon nach kurzer Anlaufzeit auf die Größenordnung von 1 Mrd. Schilling jährlich, also eine respektable Summe. Wenn man berücksichtigt, daß beispielsweise die Erzzufuhr aus Übersee zu den Stahlwerken in Linz heute teils im gebrochenen Schienen-Donau-Verkehr, teils im direkten Schienenverkehr sowohl ab Nordsee, als auch ab Adria-Häfen erfolgt, bedarf es keiner weiteren Beweisführung, daß mit der Fertigstellung der neuen Wasserstraße auch Verschiebungen in der Wettbewerbs-Situation eintreten können.

Die Erwartungen der Anliegerstaaten in die zukünftige Rhein-Main-Donau-Wasserstraße erschöpfen sich aber nicht in Worten, sondern sie sind begleitet von eigenen Anstrengungen. Ich denke hier an die zahlreichen Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung der Fahrwasserhältnisse auch an den außerdeutschen Abschnitten von Rhein und Donau. Gerade an der Donau werden große Anstrengungen im Hinblick auf die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals unternommen. So hat Österreich seinen 350 km langen Donauabschnitt auf rd. ein Drittel ausgebaut. Mit der voraussichtlich im nächsten Jahr fertiggestellten Stufe Ottensheim werden weitere 17 km hinzukommen. Dieser planmäßige Donauausbau ist nicht nur eine große technische Leistung, sondern auch eine wirtschaftliche Tat, die über die Grenzen Österreichs hinaus Anerkennung findet. Nach Fertigstellung von Ottensheim soll die Stufe Altenwörth begonnen werden. Der weitere Ausbau wird sich nach einem Stufenplan abspielen, dessen Verwirklichung mit der Fertigstellung des deutschen Donauausbaus abgestimmt ist. Es ist vorgesehen, daß die Donau bis 1989

von Regensburg bis Wien voll ausgebaut ist. Bis 1995 sollen mit der unterhalb von Wien gelegenen Stufe Regelsbrunn und dem Grenzkraftwerk Wolfsthal/Bratislava der Ausbau vollendet und der Anschluß an die tschechoslowakisch-ungarische Strecke hergestellt sein.

Die südosteuropäischen Staaten forcieren den Ausbau der Donau ebenfalls, weil die Leistungsfähigkeit dieser Verkehrsmagistrale eine Voraussetzung für das weitere Wirtschaftswachstum ist, aber auch deshalb, weil man dort von der Zukunft des Rhein-Main-Donau-Wasserweges überzeugt ist. Das herausragende Beispiel bietet sich am Eisernen Tor, wo Jugoslawien und Rumänien gemeinsam in rd. 7 1/2 jähriger Bauzeit die Stufe Djerdap errichtet haben. Mit Hilfe eines 34 m hohen Aufstaus wird dort seit Mai dieses Jahres die berüchtigte Kataraktenstrecke voll überstaut. Der Stau dieser Stufe reicht bei Niederwasser über Belgrad hinaus bis zur Theißmündung, also rd. 265 km weit. Durch die Beseitigung dieses Engpasses konnte die Jahreskapazität der Donauwasserstraße in diesem Bereich von 10 Mill. t auf 40 bis 50 Mill. t erhöht werden.

Wenn in etwa 2 Jahrzehnten nicht nur der Europakanal Rhein-Main-Donau voll in Betrieb sein wird, sondern auch Rhein und Donau zu ganzjährig uneingeschränkt leistungsfähigen Wasserstraßen ausgebaut sind, steht eine 3.500 km lange Wasserstraße von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer zur Verfügung. Sie dürfte zwar nur in Ausnahmefällen für einen Durchgangsverkehr von Rotterdam nach Sulina in Betracht kommen. Als frachtgünstiger Verkehrsweg für den Gütertausch der 13 Anliegerstaaten untereinander und als bevorzugter Industriestandort wird sich diese Achse aber mehr und mehr zu einer Zone intensiver Wirtschaftstätigkeit entwickeln.

Carl Zuckmayer prägte in seinen Lebenserinnerungen den Satz: "Es sind die Ströme, die die Länder tragen und die Erde im Gleichgewicht halten, da sie die Meere miteinander verbinden und die Kommunikation der Weltteile herstellen". Ich würde meinen, man tut dem Dichter keine Gewalt an, wenn man seine auf den Rhein gemünzte Laudatio auch für die Donau gelten läßt. In dieser Sicht ist der Europakanal Rhein-Main-Donau als Scharnier der beiden großen europäischen Schicksalsströme Rhein und Donau weit über seine Bedeutung als Verkehrsweg hinaus ein nachhaltig wirksamer Beitrag der Bundesrepublik Deutschland zur Verbesserung auch der außerwirtschaftlichen Beziehungen der Anliegerstaaten dieser Wasserstraße untereinander und damit, so hoffen wir, auch zu einem besseren Verständnis füreinander in einem größeren Europa.

Westeuropäische Schifffahrts- und Handelsfragen im Donauverkehr nach 1982

Dr. Hans-Ulrich Schaefer

Vizepräsident der Industrie- und Handelskammer Karlsruhe, Generalbevollmächtigter
der RAAB KARCHER GmbH, Karlsruhe

Meine Aufgabe ist es, einen Aspekt von der Seite der großen westeuropäischen Handels- und Transportgesellschaften zum Rhein-Main-Donau-Verkehr nach 1982 aufzuzeigen.

Es ist nicht zu bestreiten, daß die Rheinachse im oberen Teil des Flusses stärker nach der Verbindung zur Rhône ausgerichtet ist als zum Südosten. Den Ausgleich der beiden europäischen Projekte hat die Union der Handelskammern des Rheingebietes dadurch zum Ausdruck gebracht, daß sie sich sowohl für die Südostverbindung als auch für die Nordsüdkommunikation einsetzte und daß Sonderausschüsse dieser 84 Handelskammern sich mit dem Rhein-Main-Donau-Kanal und mit der Rhein-Rhône-Verbindung beschäftigen.

In meinen kritischen Betrachtungen zum Rhein-Main-Donau-Verkehr und zu der Rolle, die die westeuropäische Schifffahrt in diesem Verkehr spielen kann, möchte ich fünf Themen zur Diskussion stellen:

1. Die technische Ausrüstung der westeuropäischen Binnenschifffahrt
2. Die Güterströme und der Einfluß des Handels auf eine Fortentwicklung
3. Nationale und internationale Frachtgestaltung
4. Regelung der Kapazitäten
5. Personen- und Touristikverkehr

1. Die technische Ausrüstung der westeuropäischen Binnenschifffahrt

Lassen Sie mich vorab die Frage untersuchen, ob von der technischen Ausstattung her die westeuropäischen schifffahrttreibenden Unternehmen in der Lage sind, den Donaukanal mit ihren Selbstfahrern zu befahren. Die internationale Rheinflotte verfügt heute über etwa 11 000 Motorschiffe mit einer Tonnage von gut 6,4 Mio Tonnen. Daneben gibt es noch etwa 3 000 Kähne mit 3,5 Mio Tonnen Tragfähigkeit. Aber diese Tonnage kann man völlig auslassen. Sie ist für den Langstreckenverkehr auf einer Kanalstrecke nicht geeignet.

Die deutsche Binnenflotte speziell ist zu 76 % motorisiert. Von den 6 300 Frachtschiffen sind 76 % Motorschiffe.

Wenn man sich die Frage vorlegt, ob diese Schiffe den Rhein-Donau-Verkehr durchführen können, so muß man sich zuerst überlegen, für welche Aufgaben sie bislang eingesetzt sind. Die Durchschnittsentfernung im Binnenschiffsverkehr liegt in Deutschland heute bei 196 km. Vor 10 Jahren war die Durchschnittsentfernung noch größer, damals betrug sie 234 km. Der Rückgang des Kohleverkehrs von der Ruhr nach Süddeutschland, die Beförderung der Mineralölprodukte auf kürzere Entfernung und das Zunehmen der Kiestransporte bei kürzeren Umläufen hatte diese Entwicklung ausgelöst. Auch auf der Transitstrecke von den Benelux-Häfen nach Frankreich und der Schweiz ist die Durchschnittsentfernung von 640 km auf 564 km zurückgegangen.

Bei dieser kurzen Durchschnittsentfernung versteht es sich von selbst, daß diese Schiffe in den Mannschaftsräumen nur für die Unterbringung einer Besatzung ausgestattet sind. In der Regel finden wir einen Schiffsführer, einen Matrosen und einen Schiffsjungen an Bord.

Schiffe für die Voll-Continue-Fahrt gibt es natürlich auf dem Rhein, sie sind speziell gebaut für bestimmte Verkehre. Als Beispiel dürften die Fahrzeuge für Gastransporte angeführt werden. Auch einige Großmotore für Mineralölprodukte sind Continue-Fahrer. Natürlich sind diese Schiffe mit Radar ausgestattet, weil sie ja rund um die Uhr fahren, oder bei Halb-Continue-Fahrt auf eine technische Fahrzeit von 18 Fahrstunden kommen. Unter der deutschen Flagge werden etwa 100 Schiffe dieser Art im Einsatz sein, unter schweizer Flagge etwa 20 - 30, unter holländischer Flagge etwa 40 - 50. Belgische Continue-Fahrer sind mir nicht bekannt. Die französische Flagge stellt immer mehr vom Motorschiff auf die Schubeinheit um. 1982 wird es also keine französischen Selbstfahrer mehr geben.

Die große Zahl der westeuropäischen Binnenschiffe läßt also von der Ausstattung her nicht die Überzeugung zu, daß schiffsmäßig der durchgehende Verkehr über den Rhein-Main-Donau-Kanal zur Donau mit allen vorhandenen Einheiten übernommen werden kann. Wahrscheinlich wird es nötig sein, zukünftig Motorschiffe so zu bauen, daß sie für die Unterbringung von zwei Mannschaften geeignet sind.

Anders sieht es mit der Schubschiffahrt aus. Sie hat sich seit 1958 auf dem Rhein stark vermehrt. Wir haben heute allein in Deutschland 69 Schubboote und 75 schiebende Motorschiffe. Hinzu kommen etwa 298 Schubleichter und Kähne, die unbemannt sind. Die internationale Rheinschiffahrt weist 210 solcher Schubboote aus mit einer Tonnage von 850 000 Tonnen. Die Schubboote sind fast alle für die Continue-Fahrt gebaut.

Bei der Schleusenanlage auf dem Main und dem Europa-Kanal ist es möglich, mit einem Schubboot und zwei Leichtern die Schleusen zu passieren. Erfolgreiche Versuche mit Schubeinheiten auf dem Main haben bereits stattgefunden. Wenn da und dort auch noch eine Begradigung notwendig sein mag, so kann man doch davon ausgehen, daß auf dem Main wie auf der

Mosel der Verkehr von Schubeinheiten möglich sein wird, sei es durch einen Doppelverband mit einem Schubboot, sei es ein schiebendes Motorschiff mit einem geschobenen Leichter.

Ein neuer Schiffstyp entwickelte sich in den letzten zwei Jahren. Es ist der Trägerschiffsverkehr oder das sog. Lash-System (lighter aboard ships), das die Amerikaner in Zusammenhang mit dem Vietnam-Krieg entwickelt haben. Eine Anzahl von schwimmbaren, bereits beladenen Schiffsgefäßen wird mit dem schiffseigenen Gerät in das Wasser gesetzt. Hier vereinigt man sie zu einer Schubeinheit. Die Weiterfahrt erfolgt nach dem System der Schubschiffahrt. Das Lash-System erspart die Umladung im Seehafen. Außerdem sind die Schiffsgefäße unbemannt, so daß auch Personalkosten beim Transport eingespart werden. Es ist denkbar, daß bei verstärkten überseeischen Ex- oder Importen, die den Weg vom Rhein über den Europakanal zur Donau gehen, Lash-Leichter verstärkt zum Einsatz kommen können. Allerdings müßten einige technische Verbesserungen an den Lash-Schiffstypen vorgenommen werden. Im jetzigen Zustand gefährden sie Böschung und Sockel der Wasserstraße. Für den intereuropäischen Verkehr wird dieses System keine Bedeutung haben, wahrscheinlich auch nicht für den Güterstrom, der vom Schwarzen Meer in das Donaubecken führt.

Die weiten Entfernungen, die bei einem Transit-Verkehr vom Rhein zur Donau zu bewältigen sind, werfen Probleme für die Besatzung der westeuropäischen Binnenschiffe auf.

Die reine Strecke auf dem Main und dem Kanal beträgt ca. 590 km. Unterstellt man eine Fahrgeschwindigkeit von 11 km auf dem Kanal, von 12 - 13 km auf dem kanalisiertem Main, so beträgt die Fahrzeit von Mainz bis Nürnberg etwa 6 Tage, bis Regensburg wahrscheinlich 7 1/2 Tage. Für die Rückfahrt, die auf dem Europakanal zeitlich gleich, auf dem Main etwas durch die Stromgeschwindigkeit und die Schleuseneinfahrten erleichtert ist, werden 1 1/2 Tage von Regensburg bis Nürnberg und weitere 5 Tage von Nürnberg bis Mainz in Anschlag gebracht. Mit Laden und Löschen - verkürzte Lade- und Löscheziten angenommen - bedeutet ein Umlauf von Mainz bis Regensburg und zurück somit ungefähr 20 Tage. Die Feier- und Sonntage wären hinzuzurechnen. Die Reederei kann also ihr Schiff oder ihre Schubeinheit erst nach gut einem Monat wieder in Mainz erwarten, da ein Vor- oder Nachlauf auf Rhein oder Donau hinzu kommt.

Während auf der Donau solche langen Fahrzeiten durchaus üblich sind - schließlich beträgt die Entfernung von Giurgiu nach Linz 1 644 km, auf dem Rhein ist die längste Strecke von Basel bis Rotterdam nur 850 km -, sind auf den westeuropäischen Wasserstraßen die durchschnittlichen Fahrzeiten und Entfernungen wesentlich geringer. Außerdem kommt hinzu, daß holländische Reeder ihre Schiffe nur ungern über das Wochenende zum Einsatz bringen. Ein Sonntag, den man nicht zu Hause verbringt, ist nicht "verteerbar", d. h., er ist zu nichts nütze. Es wird sicherlich einer ge-

wissen Umstellung auch beim fahrenden Personal bedürfen, um die westeuropäische Schifffahrt an diese längeren Fahrstrecken mit den dazugehörigen Fahrzeiten zu gewöhnen.

Die langen Fahrzeiten ergeben sich aus den derzeitigen Schleusenzeiten. Zur Zeit wird an Werktagen von 6 - 20.30 Uhr, im Winter von 7 - 17.30 Uhr geschleust. An Sonntagen ist eine Schleusung von 7 - 14 Uhr möglich. Ob diese Lösung für die internationale Wasserstraße praktikabel ist, wird davon abhängen, wie man es sonst mit den Schleusenzeiten auf der Donau hält. Es werden von Jahr zu Jahr immer mehr Schleusen auf der Donau entstehen, damit stellt sich das generelle Problem, ob die Nachtfahrt auf diesem Strom weiter betrieben werden kann oder nicht. Heute wird auf der Donau auch nachts geschleust. Es sollte eine gleiche Regelung auch auf dem internationalen Europakanal zur Anwendung kommen.

Ich möchte dieses erste Kapitel abschließen und meine These wie folgt festlegen:

- a) Die westeuropäische Binnenschifffahrt wird mit ihren derzeitigen Motorschiffen nur zu einem kleineren Teil für den langstreckigen Donauverkehr geeignet sein. Anders ist es mit den Schubbooten. Hier ist eine Continue-Fahrt möglich. Das Gleiche gilt für den Lash-Verkehr, der im 9. Jahrzehnt dieses Jahrhunderts voraussichtlich eine vermehrte Verwendung gefunden haben wird.
- b) Die Nutzung der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße sollte ggf. durch technische Hilfen gefördert werden. Man muß sich dem Rhythmus der Donau anschließen. Nachtschleusung und Sonntagsarbeit ohne Kostenverteuerung sollten die Folge sein.

2. Die Güterströme und der Einfluß des Handels auf eine Fortentwicklung

Es ist von vielen internationalen Gremien eingehend untersucht worden, wie sich der Schifffahrtsverkehr auf dem Europakanal entwickeln wird. Ich kann diese Untersuchungen als bekannt voraussetzen. Sie sollen auch in keiner Weise kritisiert werden. Daß man sich bei solchen Analysen jedoch aus mancherlei Gründen verrechnen kann, habe ich erlebt.

Bei einer Untersuchung über einen zukünftigen Mosel-Verkehr vor dem Ausbau der Moselwasserstraße war eine deutsch-französische Studienkommission zusammengetreten. Unsere deutsche Schätzung lag bei 3,5 Millionen Tonnen nach Anlaufjahren, die der Franzosen bei 8 Millionen Tonnen. Der Wasserstraßenverkehr auf der Mosel wurde im Jahre 1965 voll aufgenommen. Er kam bereits im ersten Jahr fast auf die von uns geschätzten 3,5 Millionen Tonnen. Nach 6 Jahren, 1971, hatte der Moselverkehr bereits 7,3 Millionen Tonnen erreicht.

Vielleicht kann man an dieser Stelle auch einen Blick auf den Neckarverkehr werfen, der ja in etwa vergleichbar ist. 1958 wurde der vorläufige Endhafen für den Neckarschiffsverkehr, Stuttgart, erreicht. Plochingen wurde mit seiner Hafenanlage 1966 an den Neckar angeschlossen. Am Neckar hat sich das Nebeneinander von Häfen und Anläden, von Spediteuren, Reedereien, Handelsgesellschaften und industriellen Betrieben günstig für die Befruchtung des Wirtschaftslebens, aber günstig auch für den Neckarverkehr ausgewirkt. Die Verkehrsleistung liegt seit 1960 bei jährlich 12 Millionen Tonnen. Der Rückgang bei irgendwelchen Gütern, z. B. bei festen Brennstoffen, wird durch ein Anwachsen im Baustoffsektor ausgeglichen. Vorläufig fehlen die Mineralölprodukte, die durch die sogenannten "als-ob-Tarife" von Karlsruhe aus der Schiene vorbehalten bleiben.

Was lehrt das Verkehrsbild dieser beiden Ströme? Einmal: Wenn ein starkes Interesse an einer Verkehrsleistung besteht, wie das z. B. bei der französischen eisenschaffenden Industrie der Fall war, kann eine Wasserstraße sich verkehrsmäßig gut entwickeln. Im anderen Fall lehrt das Beispiel, daß eine durchaus noch steigerungsfähige Wasserstraße über ein Jahrzehnt lang keinen Zuwachs an Verkehr erfährt, weil durch administrative Maßnahmen eines anderen Verkehrsträgers die Entwicklung behindert wird.

Am Tage der Eröffnung und Einweihung des Hafens Bamberg erfolgte die Einführung eines Sondertarifs der Eisenbahn spitz auf die Rheinschiffahrt gerechnet für den Platz Bamberg. Ein anderer Verkehrsträger nahm also sofort die Konkurrenz zur Wasserstraße auf.

Herr Dr. Bader hat die sogenannten "heißen Eisen" in seinem Vortrag angeschnitten. Ich wiederhole noch einmal, nicht als Mann der Rheinschiffahrt und auch nicht in der Eigenschaft als Verladervertreter in diesem Kreise, sondern als ein Bürger dieser Republik, als ein Europäer und als jemand, der im Verkehr seit vielen Jahrzehnten tätig ist, die Forderung: daß man nicht für einen gleichen Zweck zweimal Geld investieren solle. Das soll heißen, wenn man sich entschlossen hat, eine Wasserstraße wie den Rhein-Main-Donau-Kanal zu bauen, soll man sie nicht im selben Augenblick durch Einführung spitz auf diesen Wasserverkehr gerechnete Ausnahmetarife oder durch Verlegung von Rohrleitungssystemen konkurrenzieren.

Welche Güterströme nun von West nach Ost oder von Ost nach West fließen werden, hängt stark von der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung in den COMECON-Staaten ab. Daneben spielt auch die Entwicklung im Energie-Angebot eine entscheidende Rolle. Bislang war auf der Wasserstraße die Kohle ein führendes Transportgut. Sie ist mengenmäßig so zurückgegangen, daß sie auf den deutschen Wasserstraßen nur noch mit 10 % der Transportgüter ausgewiesen wird. Ob wir die wiederholt angekündigte Renaissance in der Verwendung der Steinkohle im 1982 erleben werden, kann dahingestellt bleiben. Ich persönlich gehe davon aus, daß der Kohlenverkehr über den Rhein-Main-Donau-Kanal vielleicht für das Hüttenwerk

der VÖEST von Bedeutung sein könnte, daß bestimmte Mengen Gießereikoks von der Ruhr auf dem Donauweg zu südeuropäischen Empfängern laufen, - entscheidende Mengen werden es aber nicht sein.

Die Fertigprodukte der großen Raffinerien im Donaauraum um Ingolstadt dagegen werden ihren Weg auf das Wasser suchen. Der Verladung von Schiffspartien wird überall dort der Vorzug gegeben, wo eine Raffinerie Anschluß an die Wasserstraße gefunden hat. Wir haben dies sehr deutlich bei den Werken gefunden, die sich am Oberrhein oder am Main domiziliert haben. Straßburg, Karlsruhe, Wörth, Speyer, Mannheim, Rauenthal sind hierfür gute Beispiele. Der Mineralölverkehr wird also über die Donau geleitet werden. Das gilt für alle Produkte, die bei der Fertigung anfallen.

Das hauptsächliche Transportgut in der Rheinschiffahrt bilden Kies und Sand. Die großen Kiesvorkommen am Oberrhein, vor allen Dingen auf der elsässischen Seite bringen tagtäglich bedeutende Partien wertvolle Moraene in die Schiffsräume. Im letzten Bericht des Bundesverkehrsministeriums wird die Gütergruppe Stein-Sand-Erden und sonstige Rohmaterialien des Baustoffsektors mit 33,4 % ausgewiesen. Wie weit es zu einem bedeutungsvollen Transport von Sand, Kies, Steinen und ähnlichen Gütern auf dem Europa-Kanal kommen wird, mit entsprechendem Vor- und Nachlauf auf der Donau oder dem Main, wird sehr stark beeinflußt durch die Höhe der Abgaben, die für die Benutzung der Schleusen und der Hebewerke in Rechnung gestellt werden. Es gibt kaum ein Gut, das so frachtempfindlich ist wie gerade diese Gütergruppe. Der Verkaufspreis einer Tonne Split vom Oberrhein beträgt frei Schiff DM 4.--. Die Preisstellung für ähnliche Produkte im fränkisch-bayerischen Raum ist nicht anders. Weite Transportwege mit entsprechenden Abgaben verhindern die Beförderung dieses frachtempfindlichen Gutes.

Die Düngemittel und das Getreide haben im Jahr 1972 etwa 13 Millionen Tonnen Transportgut auf den Wasserstraßen ausgemacht. Ich möchte glauben, daß eine entsprechende Verkehrsmenge über die Europa-Wasserstraße vom Südosten heraufkommen wird. Umgekehrt werden vielleicht Düngemittel talwärts gehen.

Der bedeutungsvolle Verkehr mit Erzen, immerhin 33 Millionen Tonnen im Jahr, wird wahrscheinlich nur in Ausnahmefällen (VÖEST) die Rhein-Main-Donau-Straße aufsuchen. Dazu fehlt eine an der Wasserstraße in Bayern liegende Hüttenindustrie. Ob sich ein sogenanntes Ministahlwerk entwickeln kann, wie wir es in Kehl oder Hamburg in den letzten Jahren erlebt haben, bleibt abzuwarten. Denkbar wäre eine solche Konstruktion, die dann mit entsprechendem Schrott über den Wasserweg versorgt würde.

Dagegen werden Halbfabrikate der eisenschaffenden Industrie sicher von der Donau zum Rhein ihren Transportweg suchen. Pyrite werden nach Kehlheim, Bauxite zum Rhein gefahren werden.

Neben den Massengütern wird auf die Schifffahrt zwischen Main und Donau ein besonders interessantes Transportgut zukommen, nämlich die Schwerstlast- und Großraum-Transporte, die nicht auf der Schiene und nur unter enormen Schwierigkeiten über die Landstraße befördert werden können. Ein Reaktor, der in Deggendorf gebaut wird und für England bestimmt ist, mußte bisher auf dem Binnenschiff über das Schwarze Meer seinen Weg nach dem angelsächsischen Bestimmungshafen nehmen. Er kann jetzt von Deggendorf direkt zum Rhein fahren. Dasselbe gilt für Großaggregate, die von der AEG und Siemens gebaut und die an den Rhein transportiert werden sollen. Eine solche 1200 MW Turbine wiegt mehrere 100 Tonnen. Der gesamte Generator ist 65 m lang.

Die genannten Güter (feste und flüssige Brennstoffe, Dünge- und Futtermittel, Eisenprodukte, Chemikalien, Kies und Sand) sind vor dem Transport Gegenstand von Handelsgeschäften vielfacher Art. Wer die großen Handelsunternehmen in Westeuropa und in der Bundesrepublik Österreich kennt, weiß, daß die reine Verkehrsleistung, d. h. die Bewegung von Gütern von A nach B nur einen Teil ihrer kaufmännischen Tätigkeit darstellt. Die Tätigkeit der Handelsgeschäfte, die Lagerung, der Umschlag, ggf. auch die Weiterverarbeitung, spielt neben dem Verkehr eine ebenso bedeutende Rolle. Deswegen sind die Handelshäuser auch an allen großen Häfen vertreten. Wenn ich von meiner Firma berichten darf, so sei erwähnt, daß wir in Frankfurt, Hanau, Aschaffenburg, Würzburg, Bamberg, Nürnberg und Regensburg mit Lägern und Umschlagseinrichtungen am Markt sind.

Ein Teil dieser Anlagen liegt an der Wasserstraße. Andere sind vorläufig nur durch Schiene oder Straße an den Verkehr angeschlossen. Wird man nun, da der Rhein-Main-Donau-Kanal kommt, den Standort ändern? Verkauft man seine bisherigen Anlagen und siedelt man sich neu am Hafen an? Vor diesem Problem stehen manche Handelsunternehmen. Einige haben ihre Entscheidung getroffen, andere zögern. Ihre Entscheidung hängt sehr stark davon ab, ob es in Zukunft eine gewisse Stabilität für verkehrspolitische Maßnahmen geben wird. Wenn durch Tarifentscheidungen kurzfristig die realisierten Investitionen sich nicht mehr rechnen - weil der Verkehr an den Häfen vorbei geht, oder andere Einrichtungen (z. B. Rohrleitungssysteme) bevorzugt werden -, so sind die Investitionen verkehrt gewesen. Die Privatwirtschaft ist verschreckt und zieht sich aus der Hafenwirtschaft zurück. Dies ist deutlich am Oberrhein zu merken, wo es heute schwierig ist, Anteile an Privathäfen mangels fehlendem Interesse zu verkaufen.

Es sind aber nicht nur innenpolitische Maßnahmen der Verkehrspolitik abzusichern, wenn Investitionen des Handels und der westeuropäischen Schifffahrt vorgenommen werden sollen. Es muß darüber hinaus auch eine gewisse Reziprozität für ähnliche Anlagen im Südostrum gegeben sein.

Am Rhein sind die großen Umschlagshäuser von Basel bis nach Rotterdam und Antwerpen von nationalen und internationalen Gesellschaften gebaut worden. Als 1968 der Hafen Stuttgart eingeweiht wurde, bestanden dort Anlagen der Schweizer, der Holländer und der Deutschen. Eine ähnliche Situation ist in Basel. In Rotterdam wurden große Umschlagsanlagen von der deutschen Hüttenindustrie erstellt. Diese Freizügigkeit macht den internationalen Handel und Verkehr auf dem Rhein aus. Wenn sich etwas Ähnliches über den Rhein-Main-Donau-Kanal entwickeln soll, müssen auch solche Prämissen in Budapest, Belgrad und Giurgiu sichergestellt sein. Die Gegenseitigkeit muß verbürgt werden. Es dürfen nicht nur ausländische, d. h. südosteuropäische Ex- und Importfirmen im Gebiet der Bundesrepubliken Österreich und Deutschland agieren, weil hier ein liberales Wirtschaftssystem besteht. Umgekehrt müssen auch unsere westeuropäischen Häuser mit Agenturen und gegebenenfalls entsprechenden Anlagen in den südosteuropäischen Häfen vertreten sein. Ein Weg in dieser Richtung wären z. B. deutsch-ungarische, französisch-rumänische, belgisch-bulgarische Gesellschaften.

Ob sich dies alles bis 1982 ermöglichen läßt, mag dahingestellt sein, aber ohne eine solche Freizügigkeit wird ein durchgehender Handel von West nach Ost nur eine Einbahnstraße sein können, wobei der Osten dann den Vorteil hätte.

Meine zweite These lautet deshalb:

- a) Die Entwicklung der Güterströme auf dem Europa-Kanal und damit der Einsatz der Flotten wird entscheidend davon abhängen, ob durch neue Ausnahmetarife anderer Verkehrsträger der Wasserstraßenverkehr konkurrenziert oder ob durch Rohrleitungssysteme von der Wasserstraße abgelenkt wird.
- b) Die Voraussetzung für eine Niederlassungsfreiheit im Südostraum und die Möglichkeit zur Erstellung für den Handel nutzbarer Investitionen in den Häfen des Donaoraumes muß gewährt sein.

3. Nationale und internationale Frachtgestaltung

Lassen Sie mich nun zu einem Thema kommen, das für die verladende Wirtschaft ebenso wie für die Schifffahrttreibenden von entscheidender Bedeutung ist: zu dem Thema der Frachtentgelte.

Soweit es sich um einen innerdeutschen Verkehr handelt, werden die gültigen Frachten in den sogenannten Frachtenausschüssen gefunden. In den Frachtenausschüssen sitzen je 6 Vertreter der verladenden Wirtschaft und 6 Vertreter der Schifffahrttreibenden. Wir haben keinen besonderen Unterausschuß für die Mainschifffahrt. Diese speziellen Frachten für den Main werden in einem Unterausschuß für den Oberrhein besprochen und kommen dann nach Klärung in den Frachtenausschuß für den Rhein, der nach Bedarf

zusammentritt. Ob das im Jahre 1982 auch noch so sein wird, vermag keiner zu sagen. Es ist durchaus denkbar, daß die Tendenz zu einer Freigabe der Frachten hingeht. Das würde bedeuten, daß auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal jeder Schifffahrttreibende zu den ihm vom Kostengesichtspunkt her ausreichenden Frachtentgelten fährt. Ich persönlich glaube an eine solche Lösung nicht, weil sie andere Verkehrsträger permanent unter einen Frachtendruck zwingt und die Schifffahrtsunternehmen wie die Verlader keine Kalkulationsbasis haben.

Aber selbst wenn man davon ausgeht, daß das bisherige Frachtenfindungssystem für die innerdeutschen Verkehre bestehen bleibt, so stellt sich doch die Frage, wie wird es mit der internationalen Rate sein? Wie errechnet sich z. B. eine Fracht Gießereikoks ab Ruhr nach einem Empfangshafen an der unteren Donau, nehmen wir Giurgiu? Man könnte die innerdeutsche Fracht nehmen, die sicherlich für solche Transportgüter errechnet wird, und an diese Fracht die Rate anschließen, die nach dem Bratislava-Abkommen für Frachten auf der Donau Gültigkeit hat. Man könnte natürlich auch sagen, diese Frachtenfindung eines internationalen Verkehrs ist eine Angelegenheit, die jeder internationale Reeder mit sich selber auszumachen hat. Wer also von der Ruhr nach Giurgiu Koks oder wer Bauxit von Beograd nach Köln transportieren will, der macht das auf seine eigene Rechnung und sucht seinen Frachterlös in der privaten Vereinbarung. Das wäre eine sehr schöne, eine sehr liberale Lösung, und es spricht sehr vieles dafür, wenn der Ausgangspunkt der wirtschaftlichen Situation der Schifffahrttreibenden auf dem Rhein und auf der Donau der gleiche wäre. Das ist er aber nicht.

Es ist nicht zu bestreiten, daß bei den sozialistischen Staaten und in ihren Wirtschaftsunternehmen andere Faktoren eine Rolle spielen als bei den Gesellschaften der kapitalistischen Wirtschaftswelt. Man sagt z. B., daß die Schiffe der Sowjetischen Donauschifffahrts-Gesellschaft mit Matrosen fahren, die zum militärischen Dienst auf die Donauschiffe einberufen sind. Die Personalausgaben für derartiges fahrendes Personal werden entsprechend sein. Bei der deutschen Rheinschifffahrt beträgt der Personalkostenfaktor 35 % (ähnlich wie beim Maschinenbau, den Druckereien oder der Elektroindustrie). Die sozialistischen Wirtschaftsunternehmen der Donauschifffahrt werden billiger fahren und sie werden damit auch in der Lage sein, andere Frachtentgelte festzulegen.

Zudem darf man den Wunsch nach harten Devisen bei den Reedereien des Südostens nicht gering einschätzen. Schon heute ist es der deutschen Flagge an der Donau schwer, gegen die Frachtofferten der anderen Gesellschaften anzutreten. Außerdem zwingt der Devisenmangel der Ostblockstaaten die Ex- und Importfirmen, im Verkehr mit dem Westen cif zu verkaufen bzw. fob Regensburg zu übernehmen. So wird der Transport immer der eigenen Flagge vorbehalten. Nach Eröffnung des Europakanals wird sich auch so das Handelsgeschäft weiterhin abspielen.

Zu bedenken ist des weiteren die Konkurrenz des Eisenbahnweges im Osten, die bekanntlich durch den einheitlichen Transittarif begünstigt ist. Dieser Tarif ist außerordentlich niedrig. Seine Existenz ist mit die Ursache, daß sich das Frachtniveau auf der Donau wesentlich niedriger eingespielt hat als auf dem Rhein.

Daß man sich bei den Donau-Reedereien schon heute Gedanken macht, wie 1982 der Rhein-Main-Donau-Verkehr laufen soll, geht aus dem Antrag der Ungarn hervor, bei der Direktorensitzung im Oktober 1972 eine Art Betriebsgemeinschaft aller Donau-Schiffsgesellschaften ins Leben zu rufen, zum Zwecke gemeinsamer Akquisition und Durchführung der Transporte.

Ich meine, man sollte auch die Frage der internationalen Frachten zum Gegenstand von Vereinbarungen machen, Vereinbarungen, die in einem internationalen Frachtenausschuß gefunden werden. Hier sollten Verloader und Schiffahrttreibende auf internationaler Basis zusammensitzen. Wir haben solche Frachtenausschüsse vor Jahren, als die amerikanische Kohle auf dem Rhein noch eine Rolle spielte, versucht ins Leben zu rufen. So etwas muß zu lösen sein.

Th e s e 3 : Für die nationalen Frachten am Rhein-Main-Donau-Kanal gelten die Frachttentgelt, die von den deutschen Frachtenausschüssen festgesetzt werden. Für die internationalen Frachten, die den Rhein-Main-Donau-Kanal passieren, sollten internationale Frachtenausschüsse tätig werden.

4. Regelung der Kapazitäten

Ich sagte einleitend, wie groß die internationale Rheinflotte ist. Ihr steht ein weites Stromnetz im europäischen Verbund zur Verfügung: Rhein, Neckar, Main, Mosel, Maas und das ganze holländische und belgische Wasserstraßennetz. Außerdem hat diese Schiffahrt einen großen Vorteil gegenüber dem Südosten: diese Wasserstraßen frieren selten zu. Es gibt eine Faustregel, die besagt: alle 10 Jahre friert der Rhein einmal zu, die Donau dagegen friert alle 10 Jahre einmal nicht zu! Wenn man die Berichte des Bundesministeriums für Verkehr über die Donauschiffahrt in den vergangenen Jahren liest, so trifft man immer wieder auf die Formulierung: "Eisgang führte zu einer zeitweise unbefriedigenden Lage - Niedrigwasser behinderte in den ersten Monaten des Jahres die Schiffahrt - frühzeitiger Kälteeinbruch führte zur Einstellung des Schiffahrtsverkehrs." Wer selber die Donau für den Antransport von Mineralölprodukten benutzt, wie wir das in unserem Hause tun, weiß zu den Unbilden des Winters, aber auch zu den wechselnden Wasserständen der Donau ein Wort zu sagen. Nun mag der Wechsel der Wasserführung durch den fortschreitenden Schleusen- und Kraftwerksbau in Fortfall kommen. Was aber bleibt, ist der Einfluß der Temperatur auf das Wasser. Der Stillstand der Donau wird vielleicht sogar durch den Stau an den Kraftwerken noch gefördert. Man muß

also damit rechnen, daß der Verkehr auf der Donau im Durchschnitt 1 bis 2 Monate im Jahr ruht. Grund genug, während dieser Zeit mit dem ungenutzten Schiffsraum nach dem Westen auszuweichen. Wir haben zum Beispiel heute etwa 35 polnische Schiffe auf dem Rhein, die den Winter über im Dienste von einigen bundesdeutschen Schifffahrtsgesellschaften mit Zustimmung des Ministeriums für Verkehr eingesetzt werden. Das Echo aus der Partikulierschifffahrt war ein schreiender Protest. Bei einer völlig unzureichenden Beschäftigung auf dem Rhein für die eigene Schifffahrt wurde polnischer Schiffsraum an den Rhein gebracht, um erneut die Frachten zu unterbieten! Es ist durchaus denkbar, daß auch andere östliche und südöstliche Länder ihre Schiffe in den Wintermonaten auf den Rhein schicken. Wie unsere eigenen Schiffe auf dem Neckar oder Main verschwinden, sowie Eisgefahr droht, kann über den Europakanal ein neuer Sog im Herbst eintreten.

Vom Standpunkt der verladenden Wirtschaft bedeutet ein solches Faktum ganz sicherlich einen Druck auf das Frachtniveau und damit ein nicht unerfreuliches Geschehen. Aber man muß auch daran denken, daß die eigene nationale Flotte im Grunde laufend für die Durchführung der Transportaufgaben zur Verfügung stehen soll. Ihr muß man, wenn sie dies das ganze Jahr gleichmäßig tun soll, die Verkehrsleistung frachtmäßig so entgelten, daß neben Abschreibung und Verzinsung ein minimaler Unternehmergewinn herauskommt. Auch würde die mühsam von dem Gewerbe geplante und durch die Staaten und durch die EWG unterstützte Abwrackaktion sinnlos sein, käme über den Europakanal die Südostflagge unkontrolliert in das Rheingebiet. Das besagt mit anderen Worten, daß man bei aller Liberalisierungstendenz das Hereinströmen von Schiffsraum aus dem Osten nicht zu liberal konzipieren sollte. Zum mindesten wäre es in der ersten Zeit wichtig, den Verkehr unter einer gewissen Kontrolle sich entwickeln zu lassen. Man sollte prüfen, wie die Verkehrsleistung sein wird, und wie auch die internationale Konkurrenz auf dem Rhein und seinen Nebenströmen mit diesem neuen Transportraumangebot fertig wird. Zugleich wäre es wichtig, zu sehen, wie die westeuropäische Flagge an der Donau akzeptiert wird.

These 4: Durch bilaterale Abmachungen sollte von der Bundesrepublik festgelegt werden, in welchem Umfang reziprok Schiffsraum der Südoststaaten für den grenzüberschreitenden Europakanalverkehr zugelassen wird.

5. Personen- und Touristikverkehr

Beim Rhein-Main-Donau-Kanal denkt man in erster Linie an die Güterschifffahrt, wie ja überhaupt Wasserstraßen meistens mit dem Transport von Massengütern in Verbindung gebracht werden.

Die Vergangenheit und Gegenwart, wahrscheinlich aber auch die Zukunft, beweisen, daß daneben die Wasserstraße einen steigenden Umweltwert

hat, besonders dann, wenn sie reingehalten wird. Die Zahl der Schiffe unserer "Weißen Flotte" ist auch im Jahre 1971 im Bundesgebiet leicht gestiegen. Wir haben 515 Fahrgastschiffe mit einem Platzangebot für 145.000 Passagiere. Immer mehr Touristen machen Gebrauch von den großen Kabinenschiffen, die unter schweizer, deutscher, holländischer und englischer Flagge auf dem Rhein erscheinen. Auf der Donau sind es die Sowjetische Donauschiffahrts-Gesellschaft, die Jugoslawen, die Rumänen und die Österreichische Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, die Personenschiffahrt mit Kabinenfahrzeugen durchführen. Auf dem mittleren Main entwickelt sich die Fahrgastschiffahrt ebenfalls.

Neben dem lokalbedingten Fahrgastschiffbetrieb, der natürlich seine touristische Bedeutung hat, wird es den internationalen Verkehrsstrom der Flußtouristik geben. Die russische Donauschiffahrt ist auf diesem Gebiet sehr avantgardistisch. Die ersten Kabinenschiffe auf der Donau fuhren unter russischer Flagge. Schon jetzt liegen russische Untersuchungen vor, wie man mit Donauschiffen vom Schwarzen Meer zur Nordsee kommt, quer durch Europa.

Wie wir am Rhein feststellen, wächst die Flußtouristik laufend. Sie wird einen neuen Auftrieb bekommen, wenn die Verbindung zwischen West und Ost durch den Kanal hergestellt ist. Auch auf diesem Gebiet scheint eine Zusammenarbeit zwischen den interessierten westeuropäischen Reedereien der Personenschiffahrt mit ihren Kollegen von der Donau vielleicht der zweckmäßige Weg. Man könnte an eine gemeinsame Firma mit für den Europakanal geeigneten Passagierschiffen denken, so wie ehemals die "Waggons Lits", eine internationale Gesellschaft für den Eisenbahnverkehr über die Grenzen, geschaffen wurde.

These 5 : In der Personenschiffahrt mit Kabinenschiffen sollte eine gemeinsame Initiative der Reedereien von Donau und Rhein den Anstoß zur Erschließung dieser Wasserstraße geben.

Ich fasse meine Thesen abschließend zusammen :

Die westeuropäische Binnenschiffahrt und die mit ihr verbundenen Handelshäuser sehen im Rhein-Main-Donau-Kanal die Chance für einen verstärkten West-Ost-Handel und -Verkehr. Voraussetzung für eine störungsfreie Entwicklung ist eine von Schiffahrtstreibenden und Verladern gemeinsam gefundene Lösung der Frachttentgelte, eine durch bilaterale Vereinbarungen behutsame Regelung der Kapazitäten, eine Niederlassungsfreiheit im Südostraum und gemeinsame Initiative zur Entwicklung der Flußtouristik.

Es wird eine Anzahl von Jahren dauern, bis von 1982 ab der Verkehr so fließen wird, wie er jetzt auf der Donau oder am Rhein erkennbar ist. Aber die Wirtschaft wird diese neue Verkehrsverbindung nutzen und die Schiffahrt wird ihre Transportwünsche erfüllen. Auf einem alten schweizer Weinkrug steht zu lesen: "Wer vorankommen will, muß gegen den Wind fahren!" Dies sei dem zukünftigen Verkehr auf dem Europakanal die Devise!

Welche Vorzüge erwartet die VÖEST vom Europakanal nach 1980?

Dr. Herbert Koller

Kommerzialrat

Generaldirektor, Vorsitzender des Vorstandes der VÖEST AG

Ich habe bereits wiederholt über die Probleme des Wasserweges für die Anrainer-Industrie gesprochen. Wenn ich heute über das Thema "Welche Vorzüge erwartet die VÖEST vom Europakanal nach 1980?" spreche, so tue ich dies stellvertretend für alle an der Donau angesiedelten oder sich ansiedelnden Industrien, wobei die Größenordnung der Betriebe auch das Ausmaß der ziffernmäßigen Auswirkung des Europakanals differenziert.

Die VÖEST (Vereinigte Österreichische Eisen- und Stahlwerke AG) stellt mit einem Umsatz von derzeit rd. 11 Milliarden ö. S. unter ihren großen Schwestern Dunai Varosz und Galați, das seinem Produktionsprogramm nach weitest aufgefächerte, integrierte Hüttenwerk an der Donau dar. Sie ist aufgrund ihres Standortes ein exportorientiertes Unternehmen, das ungefähr 60 % seiner Produktion in das Ausland absetzt. Zu diesem Zweck unterhält die VÖEST mit etwa 100 Ländern der Erde Geschäftsbeziehungen.

Dazu ist Österreich ein Binnenland und die Entfernungen zu den Welthäfen sind beträchtlich; zu den jugoslawischen und italienischen Adriahäfen abgerundet 500 km, zu den Nordseehäfen 1000 km und zu den Schwarzmeerehäfen auf der Donau 2200 km.

Das gesamte Güteraufkommen der VÖEST beträgt derzeit jährlich etwa 8 - 9 Millionen Tonnen, wovon zwei Drittel auf die Rohstoffe Kohle, Erze und Heizöl entfallen, während ein Drittel Exportwaren sind. Die VÖEST muß alle ihre Rohstoffe, mit Ausnahme der Alpine-Erze und geringe Mengen Heizöl, aus dem Ausland beziehen: 2,5 Millionen Tonnen Koks-kohle aus den verschiedenen Revieren, 2,6 Millionen Tonnen Erze aus Übersee und aus Rußland und etwa 3/4 ihres Heizölbedarfes ebenfalls aus dem Ausland.

Für diese gesamte Güterbewegung fällt ein jährlicher Gesamtaufwand von nahezu 1 Milliarde ö. S. an, die für See-, Binnen- und Bahnfrachten sowie Umschlagsleistungen und andere Leistungen bezahlt werden müssen.

Von dem gesamten Transportaufkommen für die Hütte werden 65 % auf der Schiene, 30 % auf der Donau und der Rest auf der Straße abgewickelt, wobei der Straßenverkehr ständig im Steigen begriffen ist. Da wir im Inland unsere Güter ausschließlich franko Werk verkaufen, so daß die Empfänger über die Transportführung verfügen, geschieht - ohne Zutun der VÖEST - ein gewisses Abwandern unserer Inlandsprodukte auf die Straße.

Zweifellos aber stellt die Donau - der Wasserweg also - für die VÖEST ein wichtiges Transportsystem dar. Fast die gesamte Menge an Kokskohle kommt entweder auf dem direkten Donauverkehr oder auf dem gebrochenen Bahn-/Donauverkehr in das Werk. Auch ein Großteil unserer überseeischen Erzbezüge sowie diejenigen aus der UdSSR und fast die gesamte Menge Heizöl kommen per Donaukähne in das Werk.

Für die Aufnahme dieser Rohstoffe hat die VÖEST mit erheblichem Kostenaufwand einen eigenen Werkschafen gebaut, der einer der modernsten Donauhäfen ist.

Aber nicht nur der Rohstofflauf findet auf dem Donauweg statt, sondern auch der überwiegende Teil des Exportgutes wie Bleche, Stahlkonstruktionen, Maschinen und Hüttenbaustoffe verlassen auf der Donau das Werk, um entweder direkt zu den Empfängern zu gelangen oder auf dem gebrochenen Donau-/Bahnweg den Weg zu den Welthäfen zu finden.

Transportfragen können daher bei einem Hüttenwerk im Binnenland nicht als nebensächlich abgetan werden, sondern sind ein wesentlicher Faktor der Produktionskosten.

Bei der Wichtigkeit des Wasserweges knüpft daher die VÖEST, ebenso wie alle anderen an der Donau liegenden Industriebetriebe, ob in Deutschland, Österreich oder Ungarn, ganz wesentliche Erwartungen für die ökonomische Struktur des Werkes an die Schaffung eines meerverbindenden Wasserweges.

Bleiben wir einmal bei der Zufuhr der Rohstoffe. Wie ich bereits erwähnte, beziehen wir aus Brasilien ca. 1,6 Mill. Jahres-Tonnen Erze. Wir erhalten diese Menge teilweise über einen jugoslawischen Hafen, teilweise über Hamburg. Leider endet im Westverkehr zur Zeit die Schifffahrt in Regensburg. Das Erz muß deshalb in Hamburg auf Waggon umgeschlagen werden und per Schiene nach Regensburg gebracht werden. Daß dies mit erheblichen Kosten verbunden ist, liegt auf der Hand.

Wir sind dadurch gegenüber Hüttenwerken mit direkter Wasserverbindung zum Meer im Nachteil. Zum Beispiel kalkulieren Hüttenwerke in der Ruhr für überseeische Erze von Rotterdam über den Rhein - einschließlich Umschlag in Rotterdam - mit einer Fracht von ca. DM 4, -- per Tonne, während wir auf dem derzeit gebrochenen Bahn-/Donauweg mit DM 28, -- per Tonne zu rechnen haben. Bei der defizitären Lage der Bahnen und der Binnenschifffahrt muß aber noch mit weiteren Erhöhungen gerechnet werden.

Nach Fertigstellung des Europakanals können diese Erze ohne Umschlag von Rotterdam bis in den Werkschafen nach Linz befördert werden. Wir versprechen uns davon eine wesentliche Ermäßigung der Fracht, deren Ausmaß derzeit noch nicht genau angegeben werden kann, da zwar über die voraussichtlichen Frachtkosten auf dem Europakanal bereits sehr

viel gesprochen wurde, konkrete Angaben aber begreiflicherweise noch nicht vorhanden sind.

Aus einem öffentlichen Bericht des IFO-Institutes für Wirtschaftsforschung in München habe ich entnommen, daß man bei Kohle- und Erzimporten mit einer 15 - 30 %igen Ermäßigung der derzeitigen Transportkosten rechnet. Unsere eigenen Berechnungen, wobei wir die Fahrzeit, die Kosten eines Europakahnes, die Betriebskosten etc. herangezogen haben, liegen näher den 30 als den 15 %. Allerdings können andere Gebühren, wie Kanalgebühr, Schleusengebühr, Abschreibungsquoten, nur geschätzt werden, da hierüber noch keine genauen Angaben vorliegen.

Ähnlich wie beim Erz ist auch die Situation bei dem Rohstoff Kohle. Österreich verfügt über keine Koks-kohle, sodaß der gesamte Jahresbedarf von ca. 2,4 Millionen Tonnen aus ausländischen Provenienzen bezogen werden muß. Die Bezugsländer hierfür sind: die BRD mit der Ruhrkohle, die UdSSR mit Kohle aus dem Donezbecken, Polen und ČSSR. Da die qualitativen Anforderungen sowohl für den Hochofenkoks als auch für den Hausbrand sehr hoch sind, kann nur beste ausländische Kohle bezogen werden.

Sowie beim Eisenerz kommen auch bei der Kohle als Massengut den Frachtkosten eine erhebliche Bedeutung zu. Derzeit erhalten wir die Ruhrkohle ab Zeche bis Regensburg per Bahn, dort wird sie auf Donaukähne umgeschlagen und nach Linz gebracht. Die Fertigstellung des Europakanals wird sicherlich auch eine entsprechende Ermäßigung der Frachtkosten mit sich bringen, die möglicherweise sogar für uns eine Umgruppierung der Kohlenprovenienzen bringen kann, da derzeit die bisherigen Ostbezüge frachtl. weit weniger belastet sind als die Ruhrkohle durch den gebrochenen Bahn-/Donauweg.

Weitere Vorzüge des Europakanals für die VÖEST erwarten wir auf dem Exportsektor. Die Exportfähigkeit eines industriellen Großunternehmens, das über keine besonders günstige Rohstoffbasis und nur über einen Binnenstandort verfügt, ist auch von einer modernen und rationellen Güterbewegung mitbeeinflusst, d. h. es spielen auch die Frachtwege zu den Kunden eine nicht geringe Rolle. Es müssen daher alle Möglichkeiten erfaßt werden, die sich auf einen erfolgsversprechenden Absatz eines Erzeugnisses auch weit entfernt von der Produktionsstätte, bieten.

Im Jahre 1971 verließen die VÖEST-Werke Waren von insgesamt ca. 3,3 Millionen Tonnen verschiedenster Güter; davon blieben 1,9 Millionen Tonnen im Inland und 1,4 Millionen Tonnen gingen nach den verschiedensten Ländern der Erde. Dies sind Mengenangaben und keine Wertangaben, weil der Umsatzwert unserer Produkte bei den Exporten vielfach höher als bei unseren Verkäufen im Inland ist.

Ca. 150.000 Tonnen Exportgüter wurden über Nordseehäfen verfrachtet, ca. 200.000 Tonnen wurden in der BRD abgesetzt. Selbstverständlich spielt

daher auch für diese Güter die erwartete Frachtermäßigung nach Fertigstellung des Europakanals eine nicht unwesentliche Rolle.

Außer den erwarteten Frachteinsparungen bei unseren Erz- und Kohlebezügen sowie bei unseren Exporten, wird der Europakanal für uns aber auch eine wesentliche Erleichterung für die Abwicklung von Spezial- und Schwertransporten bringen.

Für den Transport gewöhnlicher Sendungen zwischen Erzeuger, Handel und Verbraucher bieten sich bekanntlich eine Reihe von Verkehrsmitteln und Verkehrswegen an, gleichgültig ob es sich dabei (nach der Reichweite) um den Lokal- oder Nahverkehr, um den Regionalverkehr oder um den oft weltumspannenden Fernverkehr handelt. Die Erzeugung ist hier auf die Möglichkeit des Versandes abgestimmt. Die Auswahl und Inanspruchnahme der meist tariflich geregelten Verkehrsverbindungen und Verkehrseinrichtungen aber muß nach rein ökonomischen Gesichtspunkten erfolgen.

Um "außergewöhnliche Sendungen" handelt es sich dagegen im Sprachgebrauch der Verkehrsträger, wenn die normal zulässigen Maße und Gewichte überschritten werden oder die Umschlagseinrichtungen nicht ausreichen. Der technische Fortschritt bringt die Projektierung und Fertigung immer größerer und schwererer Werkstücke, und Kostengründe schreiben die Erzeugung in dieser Größenordnung geradezu vor. Damit wird ein Versandgut zur "außergewöhnlichen Sendung". Für die Hereinnahme eines solchen technisch erwünschten Auftrages, gegenüber einem Konkurrenzbetrieb mit günstigerem Standort und Transportbedingungen, ist in den meisten Fällen daher die Lösung des Transportproblem es die wichtigste Voraussetzung.

Besonders unser Stahlbau und Industrieanlagenbau entwickeln Großkolli, die weder per Bahn noch auf öffentlichen Straßen transportiert werden können. In etwa 2 Jahren sollen Behälter mit 250 Tonnen, in weiteren 3 - 5 Jahren mit 500 Tonnen Stückgewicht erzeugt werden, die dann nur noch auf dem Wasserweg zum Versand kommen können. Die DDSG plant bereits entsprechende Großraumschlepper. Eine Schwerlaststraße von unserem Stahlbau zu unserem VÖEST-Hafen wurde deshalb vor kurzem in Betrieb genommen. Eine vöest-eigene Anlage zum Umschlag solcher Schwerekolli ist in Planung.

Als direkter Wasserweg steht uns derzeit lediglich der kombinierte Donau-/Seeverkehr über das Schwarze Meer zur Verfügung. Nach Fertigstellung des Europakanals erhalten wir aber endlich auch einen direkten Wasserweg zur Nordsee. Dies ist sicher für unser Unternehmen von erheblicher Bedeutung, da wir damit zu einem "fast-Küstenwerk" werden.

Und nun noch ein offenes Wort zur Tarifpolitik der VÖEST, oder anderer an der Wasserstraße gelegene Industrien, und welche Rolle dabei dem Europakanal zufällt.

Das bei der Gründung 1938 konzipierte Unternehmungsziel war die Belieferung des südosteuropäischen Marktes für Walzware von Linz-Donau abwärts. Für diese Zielsetzung war der Standort an der Donau ausgesprochen günstig, weil die Rohstoffe auf dem bereits damals in Planung begriffenen Rhein-Main-Donaukanal herangeschafft werden sollten, weil die kürzeste Linie vom Steirischen Erzberg zur Donau im Raum Linz endete und weil der entsprechende Markt unter Benutzung des Donauweges erschlossen werden konnte. In der Zwischenzeit haben nun eine Reihe von technischen, wirtschaftlichen und politischen Veränderungen dieses Konzept völlig geändert. Die damals gegebene Einbettung in einen geschlossenen wirtschaftlichen Großraum ist nicht mehr vorhanden. Das Hüttenwerk steht vielmehr zwischen zwei, auch politisch differenzierten, Großräumen, von denen jeder für sich über eine gewaltige Stahlerzeugungskapazität verfügt. Die Tarifpolitik der VÖEST mußte sich daher den geänderten Standortbedingungen anpassen und auch mit den in Frage kommenden Verkehrsträgern rigoros auf der Basis von Wettbewerbsstarifen verhandeln.

Es ist daher völlig klar, daß in diesem Wettbewerbskonzept auch einer konkurrenzfähigen Wasserstraße, wie dem Europakanal, nicht nur wegen der erwarteten Frachtermäßigung, sondern auch als drittem Konkurrenzweg gegenüber Bahn und Straße eine große Bedeutung zukommt. Kartellartige Absprachen von Verkehrsträgern dürften daher nicht mehr möglich sein. Zweifellos werden Bahn und Straße entsprechende Anstrengungen unternehmen müssen, um das von ihnen beförderte Transportgut nicht an den dritten Verkehrsträger, den Europakanal, eine freie Wettbewerbswirtschaft vorausgesetzt, zu verlieren.

Ich möchte allerdings mit aller Deutlichkeit betonen, daß es völlig falsch wäre, die wirtschaftlichen Möglichkeiten des Europakanales als eine Art "Einbahnstraße" zu betrachten, die nur Vorteile bringt, sondern man muß selbstverständlich auch mit einer Erhöhung der Konkurrenzmöglichkeiten im eigenen Lande rechnen. Aber eine solche Verstärkung der Wettbewerbsmöglichkeiten führt zu der von uns allen erwünschten Steigerung der Wirtschaft aller an der Donau liegenden Länder und Industrien und belebt damit den gesamten Wirtschaftsverkehr in wünschenswerter Weise. Alles in allem gesehen wird der Europakanal also nicht nur eine Veränderung des Landschaftsbildes, sondern auch der wirtschaftlichen Landschaft mit sich bringen.

Die VÖEST hat bisher die Wettbewerbsungleichheiten gegenüber der Konkurrenz aus den Transportwegen und aus der Standortlage immer wieder erfolgreich überwinden können und wird dazu auch in der weiteren Zukunft in der Lage sein. Das mindert aber nicht die große Bedeutung, die für uns der Verbindung der Donau zur Nordsee und zum Schwarzen Meer, für den Transport unserer Rohstoffe - Erz, Kohle, Öle - und den Transport unserer Erzeugnisse, als Wasserweg zukommt. Wir erwarten daher voller Optimismus für neue wirtschaftliche Aspekte das "Grüne Licht" für die Fahrt vom Schwarzen Meer bis zur Atlantikküste durch den Europakanal.

Die Rhein-Main-Donau-Schifffahrt und die Außenwirtschaft Ungarns

Dr. Gerd Biro

Generaldirektor, Mitglied des Präsidiums der Ungarischen Handelskammer Budapest

Die Fertigstellung des Rhein-Main-Donaukanals bis Nürnberg und die Eröffnung des Staatshafens Nürnberg können auch aus gesamteuropäischer Sicht als ein bedeutendes Ereignis bezeichnet werden. Hierbei sollte berücksichtigt werden, daß allem Anschein nach diese neue Etappe bei der Vollendung der Wasserstraße von der Nordsee zum Schwarzen Meer zu einem politisch äußerst günstigen Zeitpunkt erreicht wurde. Es ist in letzter Zeit gelungen, in Europa zum ersten Mal seit Beendigung des Zweiten Weltkrieges nicht nur Entspannung, sondern darüber hinaus auch eine gewisse Stabilität zu schaffen. Diese politische Stabilität ist wiederum die notwendige Voraussetzung dafür, daß es in den siebziger Jahren zu einer dynamischen Entwicklung der Wirtschaftsbeziehungen zwischen Ost und West kommt.

Während die sechziger Jahre im Bereich des Ost-West-Handels durch ein quantitatives Wachstum gekennzeichnet waren, kommt es in den siebziger Jahren darauf an, solche qualitativen Wandlungen vorzubereiten, die auf lange Sicht zu einer gesamteuropäischen Zusammenarbeit führen können. Dazu gehört unter anderem außer einer wesentlichen Erweiterung der Zusammenarbeit im finanziellen Bereich vor allem die Modernisierung und Integration der Infrastruktur in West- und Osteuropa. Außer der Integrierung der Elektrizitätsnetze, der Öl-, Erdgas- und Olefinleitungen bedeutet das vor allem den Ausbau der gesamteuropäischen Wasserstraße.

Gegenwärtig besteht eine beachtenswerte neue Tendenz im Westen für die Erweiterung des Handels mit den sozialistischen Staaten und seine Weiterentwicklung zu weitverzweigten und langfristigen technisch-wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Beziehungen.

Vom Standpunkt der Zukunft betrachtet ist es besonders beachtenswert, daß während in den Mitgliedsstaaten des RGW 10 % der Weltbevölkerung leben, ein Drittel des Wachstums des Nationaleinkommens aller Staaten der Welt und annähernd die Hälfte des Wachstums der Industrieproduktion der Welt auf den RGW fallen. Deshalb ist es anachronistisch, daß der Anteil des RGW am Welthandel nur ein Drittel des 33 %igen Anteils an der Industrieproduktion der Welt beträgt. Da diese Lage die Ausnützung der Vorteile der internationalen Arbeitsteilung hemmt, ist man an ihrer Überwindung beiderseitig interessiert. Die Änderung des Standpunktes vieler westlicher Großunternehmen in letzter Zeit zeugt davon, daß diese Erkenntnis sich stufenweise durchsetzt.

Eine steigende Anzahl westlicher Großunternehmen ist bemüht, Analysen und Prognosen der Marktlage in den sozialistischen Staaten anzufertigen, da sie erkannt haben, daß das zur Realisierung ihrer langfristigen Marktstrategie unerlässlich ist.

Dieses langfristige Denken, zu dem die westlichen Großunternehmen durch den von der technisch-wissenschaftlichen Revolution determinierten Wettbewerb veranlaßt wurden, wirkt sich auch in steigendem Maße auf die Ost-West-Wirtschaftsbeziehungen aus, da das Marketing die Aufmerksamkeit dieser Firmen auf die dynamischen Märkte der sozialistischen Staaten lenkt.

In den sozialistischen Staaten hat sich das Interesse für die Ost-West-Wirtschaftsbeziehungen in letzter Zeit ebenfalls erhöht. Man erwartet vor allem von der industriellen Zusammenarbeit die Modernisierung der Warenstruktur der Ausfuhren in den Westen sowie die Beschleunigung der technischen Entwicklung und infolge dessen einen höheren Anteil der Industrieartikel an den Ausfuhren.

Die Ausfuhren der sozialistischen Staaten in die entwickelten nichtsozialistischen Staaten haben sich zwischen 1960 und 1970 rund verdreifacht und erreichten 1970 den Gegenwert von 8,4 Milliarden Dollar, während sich die Einfuhren im selben Zeitraum auf das Dreieinhalbfache steigerten bis zu 10,4 Milliarden Dollar. Im Jahre 1971 steigerten sich die Ausfuhren der sozialistischen Staaten in den Westen im Vergleich zum Vorjahr um 10,5 % und ihre Einfuhren um 7,8 %.

Es ist bedeutsam, daß in letzter Zeit eine Reihe von großzügigen und langfristigen Projekten der gesamteuropäischen wirtschaftlichen Zusammenarbeit aufgekommen sind. Ungarn ist als Land mit offener Wirtschaft an der Weiterentwicklung der internationalen Arbeitsteilung besonders interessiert, und die internationale Entspannung ermöglicht es auch, diesen Fragen in Zukunft beiderseits erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen.

Am Verkehrswesen Ungarns ist das Ausland wegen der zentralen geographischen Lage des Landes in Mitteleuropa ebenfalls interessiert.

Die Struktur der Eisenbahnen beruht auf dem Konzept von István Széchenyi, dem großen ungarischen Staatsmann und Reformpolitiker des XIX. Jahrhunderts. Dieses Konzept hat die zentrale Lage Ungarns in Mitteleuropa bereits damals weitgehendst berücksichtigt. Infolgedessen eignet sich die ungarische Eisenbahn bestens für den internationalen Transitverkehr für Güter und Personen zwischen Ost und West und Nord und Süd. Der Anteil der Transitlieferungen an den Gesamtleistungen der ungarischen Eisenbahnen übersteigt 10 %, zusammen mit Export und Import beträgt er knapp die Hälfte der Verkehrsleistungen. In diesem Zusammenhang erscheint es erwähnenswert, daß die ungarischen Eisenbahnen im Rahmen des internationalen Containerverkehrs ein Kettenglied der, mit Benützung der transsibirischen Bahn, errichteten Kette Japan - Westeuropa bilden.

Diese starke internationale Verknüpfung bedeutet, daß die Modernisierung der ungarischen Eisenbahnen von internationalem Interesse ist.

Einer der wichtigsten Programmpunkte des langfristigen verkehrspolitischen Konzepts im Interesse der Modernisierung des Eisenbahnnetzes ist die Herausbildung einer rentablen Arbeitsteilung zwischen Straße und Schiene und die Stilllegung unwirtschaftlicher Strecken. Das verbleibende Eisenbahnnetz von 8000 km wird in beschleunigtem Tempo modernisiert.

Die Eisenbahnen wickeln gegenwärtig etwa 70 % des Güterverkehrs und 40 % des Personenverkehrs ab, dieser Anteil wird sich bis 1975 auf 60 % und 36 % vermindern.

Der dynamischste Zweig des Verkehrswesens ist der Straßenverkehr. Der langfristige Verkehrsentwicklungsplan für die Jahre 1970/85 bestimmt die wichtigsten Aufgaben auf dem Gebiete des Straßenbaus. Die bedeutendste Entwicklung ist im Kraftwagenverkehr zu erwarten. Gegenwärtig zählt man in Ungarn etwa 300.000 Personenkraftwagen, 600.000 Motorräder und 10.000 Autobusse.

Die transkontinentale Europa-Straße E5 London-Brüssel-Köln-Nürnberg-Wien-Budapest-Belgrad-Istanbul-Ankara erreicht Ungarn am Grenzübergang Nickelsdorf-Hegyeshalom, berührt die westungarische Industriestadt Győr - die genau auf dem halben Weg zwischen Wien und Budapest liegt -, dann die Bergwerkstadt Tatabánya, Budapest, Kecskemét und die an der Theiss gelegene südostungarische Stadt Szeged, um dann bei Rösztke Ungarn in Richtung Jugoslawien zu verlassen.

Die durch Ungarn führende Strecke der Straße E5 ist 360 km lang. Sie ist von beachtenswerter internationaler Bedeutung und ist außerdem - da sie Budapest mit wichtigen Provinzzentren in West- und Ost-Ungarn verknüpft - eine wichtige Verkehrsader des ungarischen Güter- und Personentransports. Die erste Strecke zwischen Budapest und Tatabánya wurde bereits Ende der sechziger Jahre fertig, der Abschnitt von Győr bis zur österreichisch-ungarischen Staatsgrenze wurde 1970 vollendet, bis 1975 soll die Strecke Tatabánya - Győr in einer Länge von 56 km und 1985 die gesamte ungarische Strecke der Straße E5, teils als Autobahn teils als Autostraße, ausgebaut sein.

Ein beträchtlicher Teil der benötigten Baumaschinen wird eingeführt. Der Ausbau eines zentralen Hochleistungs-Asphaltnetznetzes könnte im Rahmen einer Kooperation mit ausländischen Firmen günstiger gelöst werden. Der Maschinenbau Ungarns sucht unter anderem beispielsweise Partner auf dem Gebiet der Beförderung, Lagerung und Behandlung von warmem Bitumen, zur Lösung der indirekten Bitumenerwärmung sowie zur Herstellung, Behandlung und Verarbeitung der Bitumenemulsion. Weiterhin ist die ungarische Industrie - die keine Asphaltverarbeitungsanlagen anfertigt - bereit, als Kooperationspartner ausländischer Firmen

Einzelteile von Maschinen herzustellen. Außerdem würde man auch Stampfmaschinen im Rahmen einer Kooperation gegen Einzelteile beziehen. Die Modernisierung des Verkehrswesens Ungarns erweitert in internationaler Sicht außer den Transitmöglichkeiten auch die Kooperationsmöglichkeiten mit den Außenwirtschaftspartnern Ungarns.

In bezug auf die Schifffahrt bin ich der Meinung, daß in Europa eine bemerkenswerte Renaissance dieser traditionellen Sparte des Verkehrswesens zu erwarten ist, die teilweise bereits begonnen hat. Die Erweiterung der internationalen Arbeitsteilung stellt ständig steigende Anforderungen an das Verkehrswesen Europas. Die dadurch wachsende Überlastung von Schiene und Straße würde schon allein dazu führen, das Interesse der Wirtschaft an der Güterbeförderung durch die Schifffahrt zu erhöhen.

Die in den siebziger Jahren voraussichtlich beginnenden und teilweise bereits begonnenen qualitativen Wandlungen in den Wirtschaftsbeziehungen zwischen Ost und West werden dazu führen, daß die Anforderungen an den Güterverkehr wesentlich wachsen werden und zwar besonders auf längeren Strecken, wo die Inanspruchnahme der Binnenschifffahrt besonders vorteilhaft ist.

Diese Tendenz wird dadurch verstärkt, daß bei der Binnenschifffahrt noch große und bisher nur in geringem Maße ausgenützte Reserven an Kapazitäten bestehen, deren Ausnutzung sowohl vom makro- wie auch vom mikroökonomischen Standpunkt aus vorteilhaft scheint.

Die Verbreitung der Benützung von Containern hat weitere günstige Voraussetzungen zur Koordinierung der Güterbeförderung auf Wasser, Schiene und Straße geschaffen.

Deshalb bedeutet der Ausbau einer gesamteuropäischen Wasserstraße eine wesentliche Voraussetzung dafür, daß das Verkehrswesen Europas den Anforderungen des Warenaustauschs auch im letzten Drittel unseres Jahrhunderts gewachsen bleibt. Die Vollendung der transkontinentalen Wasserstraße zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer eröffnet ein neues Kapitel im Verkehrswesen Europas und kann auf dem Gebiet der Infrastruktur zu einer wesentlichen Grundlage des Ausbaus der wirtschaftlichen Zusammenarbeit zwischen den Staaten Europas werden. Sie schafft eine neue wirtschaftsgeographische Lage in Europa, da die Stromsysteme von Rhein und Donau vor allem die wirtschaftliche Achse unseres Erdteils bilden.

Die entsprechende Ausnutzung des transkontinentalen Wasserweges und seiner additionellen Möglichkeiten bildet eine weitverzweigte und zeitintensive Aufgabe, deren Lösung bereits heute große Aufmerksamkeit zu widmen ist.

Die Unternehmungen machen im Rahmen ihres Marketing gegenwärtig bereits langfristige Pläne, bei deren Ausarbeitung es günstig wäre, zu wissen, womit sie auf dem Gebiet der Infrastruktur zu Beginn der achtziger Jahre rechnen können. Der neue Wasserweg wird auch auf dem Gebiet der Standortbestimmung bei Neuinvestitionen eine wesentliche Rolle spielen. Darauf weist auch die Tatsache hin, daß in der Bundesrepublik an den Ufern des Mains seit dem Zweiten Weltkrieg 180 Betriebe entstanden sind. Es ist daher damit zu rechnen, daß in Zukunft der Rhein und die Donau als Faktor bei der Standortbestimmung von Neugründungen, bei der regionalen Industriepolitik und der Raumplanung in höherem Maße als bisher berücksichtigt werden.

Für die Außenwirtschaft Ungarns kommt durch den Rhein-Main-Donau-Kanal eine unmittelbare Verbindung mit Rotterdam zustande, die eine Beschleunigung, Vereinfachung und Verbilligung des Güterverkehrs ermöglicht. Außerdem gewinnt Ungarn dadurch als Transitland auch im Bereich der Schifffahrt wesentlich an Bedeutung. Der halbe Weg der 3500 km langen Wasserstraße von der Nordsee zum Schwarzen Meer liegt bei Dunaalmás, 100 km von Budapest entfernt.

Im Rahmen der Ausarbeitung der langfristigen Pläne von 1968-1985 und 1973/75 - 1990 zu allen mit diesem Thema zusammenhängenden Fragen prüft man gegenwärtig auch den Bau eines Donau-Theiss-Kanals, wodurch die Möglichkeiten der Ausnützung des Rhein-Main-Donau-Kanals voraussichtlich wesentlich erweitert werden könnten.

Im Zusammenhang mit der Außenwirtschaft Ungarns möchte ich einige binnen- und außenwirtschaftliche Fragen prüfen.

Für die zentralen Zielsetzungen des am 1. Januar 1971 begonnenen vierten Fünfjahresplanes ist die Strukturpolitik, bzw. die selektive Industriepolitik kennzeichnend. Es ist offensichtlich, daß ein Kleinstaat nicht fähig ist, jeden Industriesektor zu entwickeln. Ungarns eigenen Gegebenheiten entspricht vor allem die überdurchschnittliche Entwicklung der arbeits- und gehirntintensiven Sparten. Im Rahmen dieser Zielsetzung wird die Entwicklung vorwiegend jener Sparten bzw. Produkte vorgesehen, wo mit einem überdurchschnittlichen Nutzeffekt zu rechnen ist. Selbstverständlich wird die Verwirklichung der selektiven Industriepolitik dadurch komplizierter, daß man die Markt-Nachfrage nicht unbeachtet lassen darf, d. h. man kann die Fabrikation eines Produkts, dessen theoretische Effektivität recht hoch sein mag, für das aber auf dem Weltmarkt nur geringe Nachfrage besteht, nicht entwickeln.

Deshalb gehen die Zielsetzungen darauf aus, jene Sparten bzw. Produkte auszuwählen, bei denen aller Wahrscheinlichkeit nach die Effektivität und die Wettbewerbsfähigkeit sowie die Steigerung der Nachfrage auf einen gemeinsamen Nenner gebracht werden können. Die Realisierung dieses optimalen Zieles wird - abgesehen von der bereits erwähnten Entwicklung

der Marketingtätigkeit - durch die Erarbeitung von langfristigen, komplexen, ökonomisch-technisch-wissenschaftlichen Konzepten erleichtert.

Die zentralen Entwicklungsprogramme einzelner Sparten bilden den Schwerpunkt dieser selektiven Industriepolitik und gleichzeitig auch einen organischen Teil des vierten Fünfjahresplanes. Hierzu zählt z. B. die Entwicklung des Straßenfahrzeugbaus, wobei vor allem die Steigerung des Omnibusbaus vorgesehen ist. Das Fahrzeugprogramm veranschaulicht einerseits, daß Ungarn infolge der Arbeitsteilung innerhalb der RGW-Staaten in die Lage versetzt wurde, auch in internationalem Ausmaß zahlenmäßig beachtliche und dadurch entsprechend wirtschaftliche Serien zu fertigen; andererseits geht aus dem Programm eindeutig hervor, daß diese Arbeitsteilung keine etwaigen Beschränkungen den nicht-sozialistischen Staaten gegenüber bedeutet. Der vierte Fünfjahresplan sieht für 1975 den Bau von 10-12.000 Autobussen einer sog. Typen-Familie in den Budapester IKARUS-Werken vor, die somit den ersten Platz unter den Omnibusfabriken des europäischen Festlandes einnehmen wird. Eine gewisse Zusammenarbeit mit einzelnen westlichen Firmen im Karosseriebau wurde bereits eingeleitet; und die Fertigung der in den IKARUS-Omnibussen Einsatz findenden Raba-MAN Motoren wurde aufgrund eines Vertrags mit einem westlichen Konsortium verwirklicht, an dessen Spitze die Firma Renault steht.

Eine ähnliche Schlüsselposition besitzt in Ungarn die auf reiche technische Überlieferungen zurückgreifende Fernmeldetechnik. Diese Sparte dürfte in vielen Beziehungen ein interessanter Partner für die Bundesrepublik sein. Desweiteren erscheinen mir die Haustelevonzentralen 'System Crossbar' erwähnenswert, die auch nach zahlreichen hochentwickelten Industriestaaten geliefert werden.

Ein anderes zentrales Programm bezieht sich auf die Modernisierung der Energiestruktur. Der Anteil von Steinkohle an den Energieträgern verminderte sich im Laufe der Jahre 1960-1970 von 72 auf 47 %. Die sich daraus ergebenden Einsparungen betragen - allein in den Jahren 1965-70 - 10 Milliarden Forint.

Von großer Bedeutung ist der ungarisch-sowjetische Olefin-Vertrag. Bis 1975 wird eine Olefin-Fabrik an der Theiss errichtet werden mit einer Jahresleistung von 250.000 t Athylen, 130.000 t Propylen und weiterer Kapazität für eine Reihe von Nebenprodukten. Mit Rücksicht darauf, daß die beschränkte Nachfrage des Binnenmarktes die rentable Herstellung von Olefin-Produkten nicht ermöglicht, erwies es sich als zweckmäßig, eine optimale Lösung im Rahmen der Außenwirtschaft zu suchen, die sowohl die Verarbeitung der Grundstoffe als auch die Entwicklung einer wirtschaftlichen Betriebsgröße gewährleistet. Aufgrund dieser Zielsetzung wurde das langfristige ungarisch-sowjetische Olefin-Abkommen zum Abschluß gebracht, wonach Ungarn Athylen und Propylen an die Sowjetunion liefert und als Gegenleistung Kunststoffe und Rohstoffe für die Kunststoffindustrie erhält.

Die großangelegte Ausweitung der Düngemittelfabrik in Péet/Westungarn ist, ebenso wie der Aufbau der Olefinindustrie, mit einer bedeutenden Einfuhr von Maschinenanlagen aus dem Westen verbunden; die Aufträge wurden vor allem den Unternehmen KELLOG und GEXA erteilt. Die diesbezüglichen westlichen Maschineneinfuhren werden sich insgesamt auf etwa 75-80 Millionen Dollar belaufen.

Der Saldo der ungarischen chemischen Industrie ist negativ. Das Verhältnis der Bedarfsbefriedigung durch inländische Produktion beträgt gegenwärtig für Düngemittel etwa 85 %, Kunststoffe etwa 70 %, Gummi-Produkte etwa 80 % und kosmetische Artikel etwa 90 %. Dieser Passivsaldo wird jedoch durch die äußerst aktive ungarische pharmazeutische Industrie ausgeglichen; die Medikamentenausfuhren, in Höhe von rund 55 Millionen Rubel und 20 Millionen Dollar jährlich, kompensieren im großen und ganzen den Einfuhrbedarf der sonstigen chemischen Industriebranchen.

Unter den im vierten Fünfjahresplan vorgesehenen zentralen Zielsetzungen ist noch die großangelegte Modernisierung der Textil- und Bekleidungsindustrie hervorzuheben, in deren Rahmen Maschineneinfuhren in Höhe von etwa 60 Millionen Rubel und 60-70 Millionen Dollar veranschlagt sind. Rund die Hälfte des Maschinenbedarfs der im vierten Fünfjahrplan vorgesehenen Entwicklungsprogramme wird aus der Einfuhr gedeckt.

Schließlich ist unter den zentralen Zielsetzungen noch die Entwicklung der Datenverarbeitung zu erwähnen.

Die mit Annahme des komplexen Programms des RGW begonnene neue Etappe der wirtschaftlichen Integration der RWG-Staaten bringt Vorteile, die sonst nur größere Staaten genießen. In Hinblick darauf, daß Ungarn infolge seiner geographischen Gegebenheiten von den in der modernen Industrie vor allem verwendeten zwölf Rohstoffen elf teilweise oder ganz einführen muß, sind die stabilen Quellen der Rohstoffbezüge von besonderer Bedeutung. Ein weiterer Vorteil ergibt sich aus der Spezialisierung der Industrien. Diese Faktoren sind auch für die Wirtschaftskreise des Westens von gewissem Interesse, da sich Ungarn dadurch zu einem wettbewerbsfähigeren und bedeutenderen Partner entwickelt.

Es gilt bereits als eine qualitative Wandlung, daß auf dem Gebiete der Ost-West-Wirtschaftsbeziehungen - neben den traditionellen Formen der Zusammenarbeit - die technisch-wissenschaftliche und industrielle Kooperation in den Vordergrund tritt und die finanziellen Kontakte sich ebenfalls ausweiten.

Die in einem Jahrzehnt zu erwartende Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals wird eine beachtliche Annäherung zwischen den Staaten des europäischen Ostens und Westens bringen. Es unterliegt aber auch keinem

Zweifel, daß die Konzeption der Ausgestaltung einer gesamteuropäischen Zusammenarbeit sich derzeit noch in embryonalem Zustand befindet und in der nächsten Zukunft vor allem noch die Ausweitung der Kooperation zwischen sozialistischen und nichtsozialistischen Staaten im Mittelpunkt der Bemühungen verschiedener europäischer Wirtschaftskreise stehen wird.

Ungarn spielt im Rahmen der Ost-West-Kontakte auf wirtschaftlichem Gebiet eine größere Rolle als dies seine Bevölkerungszahl begründet, da es einen verhältnismäßig beachtlichen Außenhandelsverkehr abwickelt. 1971 betrug der Außenhandelsumsatz 5,5 Milliarden Dollar, wovon sich die Einfuhren auf 2990 Millionen Dollar, die Ausfuhren auf 2500 Millionen Dollar beliefen. Da der Anteil der sogenannten unsichtbaren Exporte gering ist, muß Ungarn seine Einfuhren zum überwiegenden Teil aus den Ausfuhren finanzieren.

Der vierte Fünfjahrplan zielt darauf ab, den Importen bei der Gestaltung der Wettbewerbsverhältnisse des Binnenmarktes und bei der Entwicklung einer wirtschaftlichen Produktionsstruktur eine größere Bedeutung als bisher beizumessen. Da die Verwirklichung der vorgesehenen Steigerung der Einfuhren auf lange Sicht von der Realisierung der wirtschaftspolitischen Ziele abhängt, sind die Außenwirtschaftspartner Ungarns an ihr ebenfalls interessiert. Deshalb ist die Behebung der noch vorhandenen administrativen Schranken, die der Entwicklung des Handels im Wege stehen, von gemeinsamen Interesse.

In diesem Zusammenhang wird den Kooperationsverträgen, die zwischen ungarischen Unternehmungen und westlichen Firmen geschlossen werden, eine besondere Bedeutung beigemessen. Diese Verträge sind vom Standpunkt Ungarns vorteilhaft, weil sie zur Modernisierung der Warenstruktur der Ausfuhren und somit zur Erhöhung des Nutzeffekts der Wirtschaftstätigkeit beitragen. Dies ist wiederum kein einseitiger Vorteil, da es sowohl für Ungarn als auch für die westlichen Partner wichtig ist, den Anteil derjenigen Produkte am Warenverkehr zu erhöhen, deren Absatz auf dem Weltmarkt einen dynamischen Anstieg erfährt. In zahlreichen Fällen konnte der mit einem ungarischen Unternehmen geschlossene Vertrag dem westlichen Partner die Einsparung sonst unvermeidlicher Investitionen ermöglichen oder ihm dazu verhelfen, seine wegen wachsenden Arbeitskräftemangels gefährdete Wettbewerbsfähigkeit zu bewahren. Es darf nicht außer Acht gelassen werden, daß es sich bei den langfristigen Kooperationsverträgen um eine stabile und weniger konjunkturrempfindliche Zusammenarbeit handelt.

Es sei darauf hingewiesen, daß in Ungarn technisch, ökonomisch und sozial günstige Voraussetzungen für die Weiterentwicklung der industriellen Zusammenarbeit bestehen. So ist die Zahl der Ingenieure in Ungarn verhältnismäßig hoch und das Niveau der technischen Garde und des Management ist bedeutend höher, als in vielen anderen Ländern, die für die westlichen Staaten als alternative Kooperationspartner in Betracht kommen. Die be-

achtenswerte geistige Kapazität Ungarns ermöglicht es, die Kooperation bereits im Stadium der Forschung und Entwicklung zu beginnen.

Die technologische Verknüpfung der ungarischen Fachleute mit dem deutschen Sprachraum ist ebenfalls ein beachtenswerter Faktor, und die ökonomische und soziale Stabilität trägt ihrerseits dazu bei, Ungarn zu einem sicheren Kooperationspartner zu machen.

Aus all diesen Gründen läßt sich für die nächsten Jahre eine weitere Ausweitung der Kooperation zwischen Ungarn und seinen wichtigsten westlichen Außenwirtschaftspartnern prognostizieren.

Die bisherigen Erfahrungen zeigen, daß im Maschinenbau besonders günstige Voraussetzungen für gegenseitig vorteilhafte industrielle Zusammenarbeit bestehen. Wie bekannt, stellt Ungarn keine Personenkraftwagen her. In letzter Zeit ist wiederum die Zahl jener Kooperationsabkommen gewachsen, in deren Rahmen Ungarn Einzel- und Bestandteile für ausländische Personenkraftwagen erzeugt und für den Gegenwert die vom ausländischen Kooperationspartner hergestellten Wagen einführt. In letzter Zeit ist es bereits gelungen, eine Reihe von Kooperationsabkommen abzuschließen, in deren Rahmen ungarische Unternehmungen und westliche Firmen miteinander langfristige Vereinbarungen über Zulieferungen von Einzel- und Bestandteilen treffen. Die dynamische Erhöhung der Ausfuhr von Konstruktionselementen zeigt, daß in diesem Bereich eine entsprechende Nachfrage besteht und voraussichtlich würden die Absatzmöglichkeiten von Einzel- und Bestandteilen auch auf den westeuropäischen Märkten für den Maschinenbau bedeutend günstiger sein, als bei Finalprodukten. Deshalb ist gegenwärtig die Spezialisierung eine der wichtigsten Voraussetzungen der Beschleunigung der technischen Entwicklung und eine der Grundfragen des weiteren Wachstums des Maschinenbaus und der Fernmeldetechnik in Ungarn.

In den Entwicklungsplänen des ungarischen Maschinenbaus ist eine bedeutende Ausdehnung der Kooperation mit westlichen Firmen vorgesehen. So soll sich beispielsweise der Bau von Klimaanlage weitgehend auf internationale Kooperation stützen. Die Starkstromindustrie beabsichtigt den Erwerb von Lizenzen sowie den Abschluß von Kooperationsabkommen beim Bau von Anlassermotoren und Generatoren, von modernen Transformator-kühlern, von Elektrohandwerkzeugen und anderweitigen Geräten sowie von Hochleistungs-Leistungsschaltern.

Im Bereich der Mechanisierung der Nahrungsmittelwirtschaft sollen die Bemühungen auf die Entwicklung einer neuen Baugruppe von Pflügen, neuer Futterpflanzenanbau- und Erntebearbeitungsmaschinen, von Obstanbau- und Obstsortierungsmaschinen und Maschinenreihen, von Bohnen-, Paprika- und Gurkenpflückmaschinen sowie von Zwiebelerntemaschinen, von kompletten Maisanbausystemen, sowie von vollautomatischen Schweinezucht- und Mastanstalten und schließlich auf die Entwicklung einzelner Maschinen kompletter Fleisch- und Konservenverarbeitungslinien konzentriert werden.

In der chemischen Industrie wird der Abschluß weiterer Vereinbarungen vor allem in den Bereichen der Lackindustrie, der Kunststoffverarbeitung sowie der haushaltchemischen und der kosmetischen Industrie erstrebt.

Die Ungarische Handelskammer widmet im Rahmen ihrer handelsfördernden Tätigkeit der industriellen Zusammenarbeit eine ständig wachsende Aufmerksamkeit. Diesem Zweck dient u. a. die vierteljährlich erscheinende deutschsprachige Zeitschrift "MARKETING IN UNGARN", das Forum ungarischer Kooperationsvorstellungen. Diese Zeitschrift veröffentlicht in jeder ihrer Nummern eine Reihe von Aufsätzen über die Entwicklungspläne der verschiedenen Sparten der Wirtschaft und der Unternehmungen, um den ausländischen Partnern konkrete Anhaltspunkte zu geben, wo sich Möglichkeiten für Geschäftsabschlüsse und Kooperationen bieten.

Der Europakanal und seine Wirkungen auf die südosteuropäischen Donauländer

Prof. Dr. Karl Förster

Als Auftakt zu meinen Ausführungen sei auf zwei wichtige Tatsachen hingewiesen, die erkennen lassen, daß die Bedeutung des Europa-Kanals immer deutlicher gesehen und gewürdigt wird und daß der Wert der Donauschifffahrt auch im östlichen Bereich immer höher eingeschätzt wird. Es sind dies:

1. Die Sicherstellung der Finanzierung des bereits begonnenen Ausbaus der Strecke Nürnberg - Regensburg des Europa-Kanals zunächst bis 1975 durch Vereinbarungen der Bayerischen Staatsregierung mit den zuständigen Bonner Ministerien. Das wurde von Ministerpräsident Dr. Alfons Goppel gelegentlich der Konstituierung des Internationalen Komitees für "Euroca 72" in Wien am 1. März 1972 der Öffentlichkeit mitgeteilt. Es darf also damit gerechnet werden, daß der durchgehende Schiffsverkehr von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer anfangs der 80er Jahre aufgenommen werden wird.

2. Die Fertigstellung des gemeinsam von Jugoslawien und Rumänien errichteten Stau- und Kraftwerks am Eisernen Tor, das am 16. Mai 1972 feierlich in Betrieb genommen wurde. Neben der Erleichterung der Stromversorgung beider Staaten durch eine Jahresarbeit von etwa 11 Mrd. kWh beseitigt es einen Engpaß der Schifffahrt: Während nämlich die Schiffe wegen einer gefährlichen Felsrippe im Strom bisher einen ins Strombett gesprengten Kanal passieren und wegen der starken Strömung in diesem Kanal im Bergverkehr sogar zum Teil durch Lokomotiven getreidelt werden mußten, läuft der Verkehr nunmehr durch leistungsfähige Schleusen. Außerdem wurden durch den Stau die Schifffahrtsverhältnisse in der sogenannten Kataraktenstrecke oberhalb des Eisernen Tores erheblich verbessert. So wurde erreicht, daß die Jahreskapazität für die Donauschifffahrt in diesem Bereich von 10 Mill. t auf 40 bis 50 Mill. t erhöht wurde.

In neuester Zeit wurden zwei das Projekt im ganzen behandelnde Gutachten veröffentlicht und zwar die Studie der hierzu berufenen Berichtergruppe der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) in Genf, die auf ihrer siebenten Tagung vom 22. - 25. 4. 1969 in Belgrad einstimmig angenommen wurde, und die im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung erstellte Untersuchung mit dem Titel: Die internationale Bedeutung der fertiggestellten Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtstraße. Beide Arbeiten sollen hier berücksichtigt werden.

Um den geographischen Überblick zu erleichtern, sei nachstehende Karte (Bild 1) wiedergegeben.

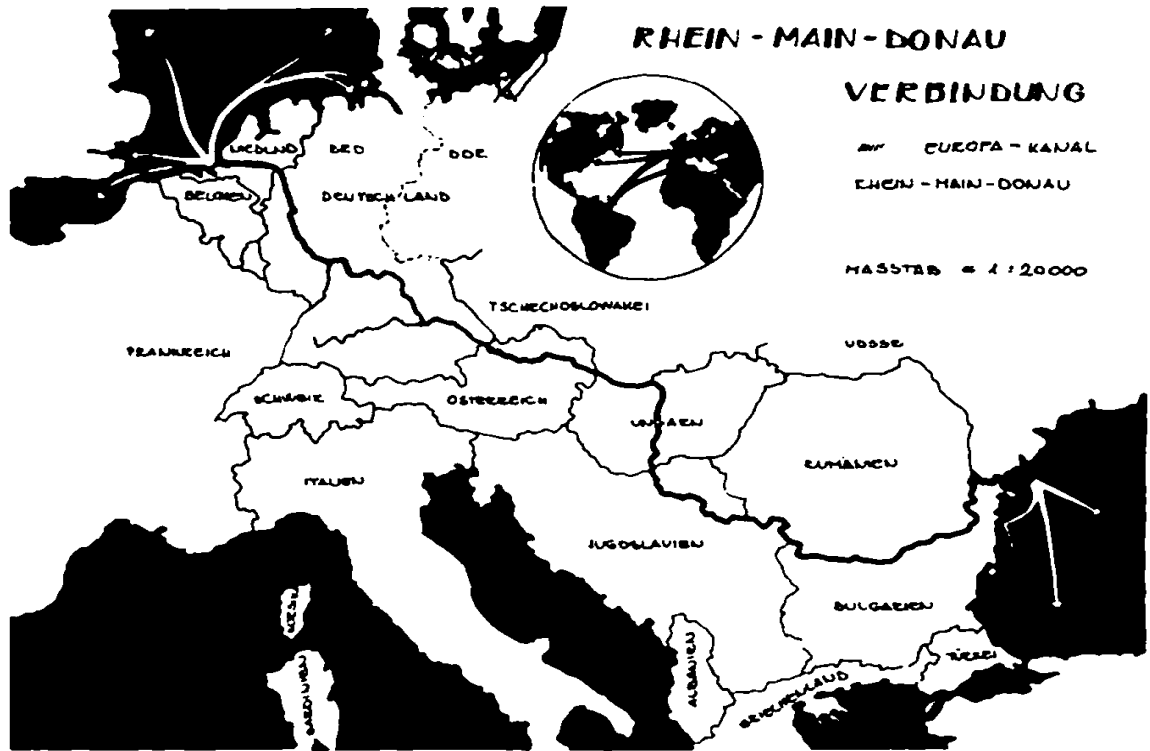


Bild 1: Rhein-Main-Donau-Wasserstraße

Im folgenden soll zunächst die Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs und diejenige der Handelsbeziehungen in den für das gestellte Thema infrage kommenden Relationen besprochen werden. Abschließend wird ein Einblick in die Vorteile gegeben werden, die der Europa-Kanal den südosteuropäischen Staaten verspricht.

Die Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs auf dem Rhein, dem Main und der Donau zeigt die folgende Tabelle 1, die zugleich die starke Lebenskraft der Binnenschifffahrt beweist:

Tabelle 1: Rhein-Main- und Donauverkehr in den Jahren 1950, 1960, 1965 und 1970 in Mill. t und die sich dabei ergebenden Steigerungsquoten

Jahr	Traditioneller Rheinverkehr	Gesamter Rheinverkehr ¹	Gesamter Donauverkehr	Gesamter Mainverkehr ²
1950	56	88	10	5,5
1960	133	186	24	15
1965	151	223	37	20
1970	192	270	54	23
	1950/60 + 137 %	+ 111 %	+ 140 %	+ 173 %
	1960/65 + 14 %	+ 20 %	+ 54 %	+ 33 %
	1965/70 + 27 %	+ 21 %	+ 46 %	+ 15 %
	1950/70 + 243 %	+ 207 %	+ 440 %	+ 318 %

¹ d. h. einschließlich Verkehr, der nur auf dem niederländischen Abschnitt durchgeführt wird. - ² einschließlich Main-Donau-Kanal

Im Zusammenhang mit dem gestellten Thema interessieren weiter die Umschlagszahlen der wichtigsten Donauhäfen. Sie sind für 1970 der Statistik der Donaukommission entnommen (Tabelle 2).

Tabelle 2: Totalumschlag der Donauhäfen 1970, die mehr als 1 Mill. t umgeschlagen haben, in 1000 t

Ismail	6 574	UdSSR
Reni	9 871	
Galați	2 834	Rumänien
Braila	2 259	
Giurgiu	1 469	
Roussé	3 230	Bulgarien
Soistov	1 983	
Lom	2 144	
Belgrad	5 260	Jugoslawien
Novi-Sad	1 777	
Dunauváros	2 255	Ungarn
Budapest	4 487	
Almásfüzitő-Szöny	1 620	
Komarno	2 966	Tschechoslowakei
Bratislava	1 475	
Wien	2 795	Österreich
Linz	4 346	
Regensburg	3 733	Bundesrepublik Deutschland

Nach derselben Statistik betrug der Totalumschlag der Donauhäfen 1969: 60,367 und 1970: 69,728 Mill. t, ist also in dem einen Jahr um reichlich 15 % gestiegen. Hierbei ist zu bedenken, daß die Donau als Verkehrsweg für die südosteuropäischen Staaten deshalb eine besonders große Bedeutung hat, weil infolge historisch bedingter Entwicklungen die Eisenbahnsysteme sowohl wegen ihrer Trassierung als auch in der technischen Ausstattung den steigenden Anforderungen zur Zeit nicht voll gerecht werden können. Auch das Straßennetz bedarf noch eines gründlichen Ausbaues.

Des weiteren sind für unsere Untersuchungen die Schätzungen des künftigen Verkehrs der südosteuropäischen Donaustaaten auf dem Europa-Kanal wichtig. Hierbei kommt die ECE-Studie unter Anwendung der auf einer umfangreichen Enquête beruhenden und unter Berücksichtigung aller verfügbaren Daten erstellten sogenannten pragmatischen Methode zu dem Ergebnis, daß auf dem Europa-Kanal von und nach Ungarn, der Tschechoslowakei, Bulgarien, Rumänien und der UdSSR 1989 voraussichtlich 2,6 Mill. t transportiert werden. Die Schätzungen des Ifo-Gutachtens

liegen in diesen Relationen höher. Es schätzt für ein früheres Jahr (1986) diese Verkehre einschließlich des "umgeleiteten Seeverkehrs", den es mit 0,6 Mill. t ansetzt, auf 2,9 Mill. t, wozu noch der auf die oben genannten Staaten entfallende Verkehr in der Bundesrepublik kommt. Die Schätzung des Ifo-Instituts liegt also für 1986 in diesen Relationen über 3 Mill. t.

Zur besseren Anschaulichkeit sei hier als Bild 2 die graphische Darstellung aus der Studie der Berichtergruppe der ECE (pragmatische Methode) wiedergegeben. Bei Bild 2 ist unter den Donauländern selbstverständlich auch Österreich eingerechnet.

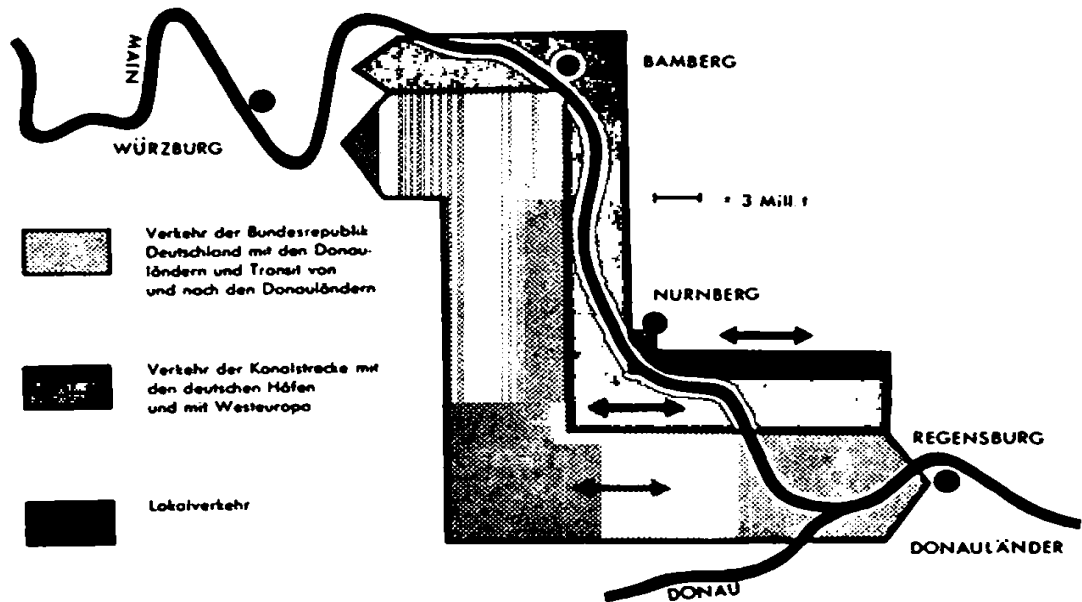


Bild 2: Schätzung der Verkehrsstränge zwischen Nürnberg und Regensburg für das Jahr 1989

Einen Einblick in die Entwicklung des Außenhandels der südosteuropäischen Donaustaaten mit der Bundesrepublik Deutschland gibt Tabelle 3.

In diesem Zusammenhang sei festgestellt, daß der Außenhandel dieser Staaten mit der EWG und mit der Bundesrepublik Deutschland besonders hohe Steigerungsquoten aufweist.

So ist nach der Umrechnung in US-\$ die Einfuhr der Südostländer Ungarn, Jugoslawien, Rumänien und Bulgarien aus der EWG von 1960 - 1970 um 264 % und aus der Bundesrepublik um 249,4 % gestiegen, während die Steigerungsquote der Ausfuhr der EWG in die übrige Welt (d. h. ohne Intra-EWG-Ausfuhr) 132,0 % und der Bundesrepublik in die übrige Welt 154,2 % betrug.

Tabelle 3: Der Außenhandel der Donauländer Ungarn, Jugoslawien, Rumänien und Bulgarien mit der Bundesrepublik Deutschland in Mill. \$ einschließlich Steigerungsquoten und Anteil der Einfuhr bzw. Ausfuhr im Handel der betreffenden Staaten

	Ungarn		Jugoslawien		Rumänien		Bulgarien	
	1960	1970	1960	1970	1960	1969	1960	1970
Einfuhr insgesamt	975,8	2506,0	827	2871,6	647,9	1740,5	632,6	1831,2
Ausfuhr insgesamt	873,9	2316,6	566	1678,8	717,0	1633,1	571,5	2003,8
Einfuhr aus der BRD	55,2	127,8	123	567,1	46,1	171,2	37,6	49,0
Ausfuhr aus der BRD	44,8	159,8	51	198,3	43,8	120,7	19,0	51,6
Steigerungsrate der Einfuhr aus der BRD 1960/70	131,5 %		361,1 %		271,4 %		30,3 %	
Steigerungsrate der Ausfuhr in die BRD 1960/70	256,7 %		288,8 %		175,6 %		171,6 %	
%anteil der Einfuhr aus der BRD an der gesamten Einfuhr	5,6	5,1	14,9	19,7	7,1	9,8	5,9	2,7
%anteil der Ausfuhr in die BRD an der gesamten Ausfuhr	5,1	6,9	9,0	11,8	6,1	7,4	3,3	2,6

Die Ausfuhr der Südostländer in die EWG erhöhte sich im gleichen Zeitraum um 272,7 % und in die Bundesrepublik um 234,4 %, während die Einfuhr der EWG aus der übrigen Welt um 134,6 % und der Bundesrepublik aus der übrigen Welt um 134,3 % zunahm.

Der Handel zwischen Westeuropa und den südosteuropäischen Staaten hat seine eigene Problematik.

Hierbei ist zunächst die Umlenkung der Handelsströme zu beachten: Während nämlich die südosteuropäischen Staaten vor dem Zweiten Weltkrieg ihre Haupthandelspartner in Westeuropa hatten - wobei Deutschland an erster Stelle stand -, ist infolge der Umkehr der Machtverhältnisse in diesem Raum durch den Zweiten Weltkrieg nunmehr die UdSSR als wichtigster Rohstofflieferant ihr Haupthandelspartner geworden.

Eine weitere Problematik für die Erweiterung des Handels zwischen den südosteuropäischen Staaten und Westeuropa besteht in der Verschiedenartigkeit der Wirtschaftssysteme. Dort handelt es sich um Staatshandelsländer, hier um marktwirtschaftlich orientierte Staaten, dort um den Block des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe, hier um die EWG und um das der EFTA angeschlossene Österreich. Es ist offenkundig, daß hiermit schon durch die verschiedenartige verwaltungsmäßige Prozedur erhebliche Hemmnisse erwachsen.

Schließlich ist noch darauf hinzuweisen, daß die südosteuropäischen Staaten Schwierigkeiten haben, die von ihnen hauptsächlich begehrten Investitionsgüter durch Gegenlieferungen zur Gänze auszugleichen. Sie sind eben erst im Begriff, ihre Wirtschaftskraft auszubauen und haben daher ihre volle Leistungsfähigkeit noch längst nicht erreicht.

Trotzdem darf die Entwicklung der Handelsbeziehungen der südosteuropäischen Staaten mit dem Westen nicht pessimistisch beurteilt werden. Das deuten schon die in der Tabelle 3 wiedergegebenen hohen Steigerungsraten an. Man muß hier folgendes bedenken:

In der Zeit bis zum Zweiten Weltkrieg verlief der Gütertausch zwischen dem Westen und den südosteuropäischen Staaten unter der Formel: Westeuropäische Industriewaren gegen Agrarprodukte und Rohstoffe. Diese Konturen haben sich nach dem Zweiten Weltkrieg verwischt, da die Donaustaaten mit der zunehmenden Industrialisierung auch zunehmend industrielle Erzeugnisse nach dem Westen exportieren. Hierin liegt eine erhebliche Chance, da der Austausch zwischen wirtschaftlich hoch entwickelten, also industrialisierten Staaten erheblich stärker zu sein pflegt als zwischen Industriestaaten mit bloßen Agrarstaaten und Rohstofflieferanten.

Man stößt also auf zwei entgegenlaufende Tendenzen. Positiv wirkt auf die Handelsbeziehungen zwischen der Rheinregion und dem Donaauraum die zunehmende Industrialisierung des Donauraums, negativ die starke Ausrichtung dieses Raumes auf die Rohstoffbezüge aus der UdSSR, die aber insofern wieder positiv zu beurteilen ist, als sie die Industrialisierung vorwärts treibt. Hinzu kommt, daß die Industrialisierung durch eine Intensivierung der landwirtschaftlichen Produktionen im Donaauraum ergänzt und dadurch die Exportfähigkeit besonders für hochwertige Produkte erhöht wird.

Alles in allem kann man sonach die weitere Entwicklung der Handelsbeziehungen zwischen den westeuropäischen Staaten und den südosteuropäischen Staaten positiv beurteilen, zumal beide Seiten bestrebt sind, den gegenseitigen Gütertausch zu erhöhen. Daß auf diesem Gebiet noch sehr viel geleistet werden kann und geleistet werden wird, steht außer Zweifel. Es seien hier nur kreditpolitische Maßnahmen, die Kooperation von Wirtschaftseinheiten und die Vereinfachung der Export- und Importformalitäten erwähnt.

Als Beispiel dafür, daß die dem Gütertausch entgegenstehenden Schwierigkeiten weitgehend überwunden werden können, sei auf die Entwicklung in Rumänien hingewiesen. Hierüber wurde in einem Kommentar der Süddeutschen Zeitung vom 30. 6. 1972 zur Ausstellung "Rumänien 72" in München u. a. gesagt: Zufriedenstellende Kontakte seien vor allen Dingen in den Bereichen Werkzeug- und Landmaschinen, Nahrungsmittel, Leichtindustrie und Bauwesen zustande gekommen. - Große unbegrenzte Möglichkeiten gäbe es für die Kooperation zwischen deutschen und rumänischen

Unternehmen. - Bis Ende 1971 seien mehr als 60 Kooperationsabkommen geschlossen worden, in deren Rahmen mehr als 150 Kooperationsverträge vereinbart wurden. Auch sei die Förderung von Kooperationsprojekten in Entwicklungsländern geplant. Weiter teilt die Süddeutsche Zeitung in ihrer Ausgabe vom 22. 6. 1972 mit, daß den Großteil der rumänischen Importe (57 %) Maschinen, Ausrüstungen und vollständige Anlagen für die Ausstattung neuer Industriekapazitäten in den Sparten Hüttenwesen, Chemie, Transporte, Leicht- und Lebensmittelindustrie bilden.

Entsprechende Entwicklungen sind auch in anderen südosteuropäischen Donaustaaten zu beobachten.

Der wichtigste wirtschaftspolitische Vorteil, den der Europa-Kanal den westlichen und den südosteuropäischen Staaten bringen wird, ist die Erschließungsfunktion, d.h. die Weckung neuer Ressourcen, also die von der Kanalverbindung ausgehende wirtschaftsbelebende, raumfüllende Kraft:

Ganz allgemein läßt sich sagen, daß die Wasserstraßen den Boden vorbereiten, auf dem die Wirtschaft besonders gut gedeiht, weil sie industriellen Unternehmungen besonders günstige Standortbedingungen bieten und zugleich die Landwirtschaft fördern. Das beruht nicht allein auf den Vorteilen im Bereich des Verkehrs, die sich hauptsächlich in den Frachtersparnissen niederschlagen, auch nicht allein auf den Vorteilen der allgemeinen Wasserwirtschaft, wie z. B. der Darbietung von Wasser für Industrie und Landwirtschaft und schließlich auch nicht allein auf der Ausnutzung des Wassergefalles der Ströme zur Gewinnung elektrischer Energie. Das alles ist zwar wichtig. Entscheidend ist jedoch, wie sich durch das Zusammenwirken der verschiedenen Komponenten ein Wirtschaftsgebiet infolge seiner durch die Wasserstraße geschaffenen Struktur entfaltet, sich ökonomisch belebt.

Das gilt in gleicher Weise für marktwirtschaftlich ausgerichtete Staaten und für staatswirtschaftliche Länder, da auch in diesen kostenorientierte und raumwirtschaftliche Erwägung im Vordergrund stehen.

Wenn wir in Kenntnis dieser Gedankengänge unseren Blick auf das europäische Festland richten, so stellen wir fest, daß sich die dort bestehenden Bänder transportintensiver Industrien hauptsächlich im Bereich der Wasserstraßen entfaltet haben und sich auch längs der Wasserstraßen weiter entwickeln.

Das alles ist in der ECE-Studie belegt und wird durch eine kürzlich veröffentlichte Arbeit von Wolfgang Istel weiter erhärtet¹. Das hierzu erar-

¹ Wolfgang ISTELE: Entwicklungsachsen und Entwicklungsschwerpunkte - ein Raumordnungsmodell, München 1972. Die Arbeit ist vom Lehrstuhl für Raumforschung, Raumordnung und Landesplanung der Technischen Universität München veröffentlicht worden.

beitete umfangreiche Material kann im Rahmen dieses Artikels nicht wiederholt werden. Es sei nur auf eine im Westen unbekannte Tatsache hingewiesen:

Wie sehr die industrielle Entwicklung Ungarns von der Donau bestimmt ist, zeigt sich darin, daß die an der Donau liegenden Komitate und die nicht an der Donau liegenden Komitate zwar fast genau die gleiche Einwohnerzahl aufweisen (je etwa 5 Mill.), die Zahl der in der Industrie Beschäftigten in den an der Donau liegenden Komitaten aber fast doppelt so hoch liegt, als diejenige in den übrigen Komitaten (etwa 1 Mill. zu 0,5 Mill.).

Abschließend sei sonach festgestellt: Der Europa-Kanal wird die raumwirtschaftlichen Vorteile, die das Wasserstraßensystem des Rheins der hochentwickelten und sich weiter entwickelnden Rheinregion, und die auf der anderen Seite die Donau dem ebenfalls aufstrebenden Donaauraum gewährt, dadurch potenzieren, daß er die beiden europäischen Stromsysteme verbindet. Dadurch werden der Rheinregion die von der Donau geweckten Ressourcen und dem Donaauraum die vom Rheinsystem geweckten Ressourcen weitgehend zugute kommen und dadurch zugleich die raumfüllenden Kräfte beider Systeme verstärkt werden. In diesen Vorgängen bestehen die Wirkungen des Europa-Kanals auf die südosteuropäischen Donaustaaten.

Das ist die große Perspektive, die das Ifo-Gutachten treffend als die Schrittmacherfunktion des Europa-Kanals bezeichnet.

Das Tempo der durch den Europa-Kanal induzierten Entwicklung hängt zu einem erheblichen Teil von dem politischen Klima in den Beziehungen zwischen den westeuropäischen und den südosteuropäischen Staaten ab, das offensichtlich im Begriff steht, sich mehr und mehr zu verbessern.

Wer Südosteuropa des öfteren bereist und dabei mit Persönlichkeiten gesprochen hat, die an der wirtschaftlichen Entwicklung ihrer Staaten interessiert sind, begegnet immer wieder dem ernsthaften Bestreben, den wirtschaftlichen Austausch zwischen der Rheinregion und dem Donaauraum so weit als möglich zu fördern. Auf diesen Willen beider Seiten kommt es entscheidend an.

**Festvortrag zur 80-Jahr-Feier des Deutschen
Kanal- und Schiffsvereins Rhein-Main-Donau e.V.
Nürnberg am 22. September 1972**

Dr. Lujo Tončić-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 zum ersten Mal die keltische Bezeichnung des Stromes gehört und ihn dann "Danuvius" latinisiert. Cäsar nennt das Wort zum ersten Mal in einer Stelle des bellum Gallicum. 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 zur 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 führen. Dieser Irrtum setzte sich über Eratosthenes und Hipparach 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 Ljubljana geschleppt wurden. Daß noch im Mittelalter die Dinge unklar waren, beweist der Byzanthiner Eusthatus 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 Rheins 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 an 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 Ältere, 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, 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 1.162 km bis zur Nordsee, wozu allerdings noch die 56 km des Hinterrheins und die 92 km des Vorderrheins 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 2.344 m Höhe und als Hinterrhein gar aus 2.902 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 Zentral-europa. 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 Walachei, alles bis zur türkischen Invasion im 14. bis 15. Jh. Dazu kommt die kurze Aera 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 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. Jhs. 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 Rezat und der Altmühl in der Nähe des heutigen Treuchtlingen einen Kanal zu bauen, die berühmte *Fossa Carolina*. Der Kanal sollte eine Länge von 2 bis 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 unentwegte 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. Karl der Große hätte ja die Arbeiten etwas später fortsetzen können, schließlich wird es ja nicht immer geregnet haben. Wir sind wohl der Wahrheit etwas näher, wenn wir annehmen, daß er dieses doch sehr kostspielige und für die damalige Zeit zu ambitionöse 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, was 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 christianisiertes Volk in Pannonien erhalten blieben.

Der Kanalbau Karls des Großen war offensichtlich niemals als Unternehmen zur Förderung des Verkehrs oder des Transportes 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 Kenntnis über den weiteren Verlauf der Donau im Bereich des Byzantinischen Reiches vorhanden war.

In dem darauffolgenden Jahrtausend tauchten 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 Kelheim in die Donau münden zu lassen, ist vom derzeitigen Rhein-Main-Donau-Projekt übernommen worden. Der Kanal mußte ein völliger Mißerfolg werden, da es viel zu viele Schleusen hat, diese viel zu eng sind und das Kanalbett zu schmal ist, auch die Tiefe ist völlig ungenügend. Kurz gesagt: eine richtige Idee litt von allem Anfang an 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 100 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. Jhs. die Freigabe der Schifffahrt auf dem Rhein gefordert. Im Jahre 1804 wurde von Napoleon mit dem damaligen Kurierkanzler eine Octroi-Convention beschlossen, die eine gewisse Regelung in Zollangelegenheiten brachte. Einen weiteren Schritt tat Napoleon im Jahre 1810, als in Holland die Schifffahrt 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 Abgabefreiheit 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 Vertragspartner der Mannheimer Akte zu werden. Dies ist erst, mit Bezug auf die Schweiz und Großbritannien, durch das Revisionsabkommen vom 20. 11. 1963 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 Kelheim. 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 folgerte daraus in seinem "Wörterbuch des Völkerrechts", 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 Flußrechts 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 im 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 Österreich 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 Österreichische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gegründet, und im Jahre 1851 wurde der Vertrag

zwischen Österreich und Bayern revidiert. Die Türkei schloß sich dieser Entwicklung an und räumte 1854 Waren und Schiffen aus dem bayerischen 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 Flußschifffahrtsrecht, in den Artikeln 108 bis 116 auf die Donau ausgedehnt. Artikel 109 dieser Verfassungsurkunde des Europäischen Flußschifffahrtsrechts 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 Einrichtungen, 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 Donaauraum. 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 Artikel 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 Schifffahrt 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 Schifffahrt auf der Donau nur im Hinblick auf Hafenbenützung und Schifffahrtsgebühren gilt. Die Freiheit der Handelsbetätigung, die am Rhein gilt und nach Auffassung der westlichen Staaten einen wesentlichen Teil des Begriffes "Freiheit der Schifffahrt" 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-Kanals 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 Kanals gemacht werden solle. Es sprach für die Initiative der damaligen Reichsregierung, daß sie am 13. Juni 1921 einen Vertrag mit Bayern und Baden über die Errichtung des Kanals schlossen. 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 gehört dazu, das bis um die Mitte des vergangenen Jahrhunderts bereits 800 km Kanäle gebaut hatte. Der Main aber wurde erst bis gegen Ende des vergangenen Jahrhunderts ausgebaut, er war bis zum Jahre 1921 bereits 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 abubrechen, 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 1966 zwischen der Bundesregierung und der Bayerischen Regierung die näheren Einzelheiten bestimmt und eine Fertigstellung des Kanals von Nürnberg bis Regensburg bis zum Jahre 1981 vorgesehen. Damit wurde ein dritter Rechtsbereich mit einbezogen, nämlich ausschließlich deut-

sches Binnenrecht für den Abschnitt Main bis - das kann man wohl sicher sein - zur Donau.

Die Frage, ob für den gesamten Kanal das Verkehrsrecht der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft eine Rolle spielt, hat derzeit nicht viel Aktualität. Selbst Artikel 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 den Vertrag zwischen der BRD und Jugoslawien über die vorläufige Regelung der Donauschifffahrt 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 frühere 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 Kanals 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 Kanals 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 Jahresumschlag 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. Bei den österreichischen Donauhäfen erhöhte sich die Umschlagsleistung in den letzten zwanzig Jahren auf mehr als das Sechsfache. Die größte Donauschifffahrtsgesellschaft hat derzeit die Sowjetunion mit 765 Tsd. to Tragfähigkeit, gefolgt von der jugoslawischen mit 630 Tsd. to Tragfähigkeit, der rumänischen mit 408 Tsd. to, der ungarischen mit 264 Tsd. to und der bulgarischen mit 227 Tsd. to. Es folgen die österreichische Donauschifffahrt, die der Tschechoslowakei und mit ziemlichem Abstand die Donauschifffahrt 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 zweieinhalb Mal unterschätzt, und wer hätte gedacht, daß auf der Donau siebeneinhalb 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 worden sind, was bis 1989 dauern wird. Bis zu diesem Jahr dürften auch die Bauten in Österreich 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 Kelheim 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 Kanals 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 Schifffahrt entwickeln kann. Das Interesse in West und Ost wird ein ungeheueres 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 Schifffahrtsgesellschaften 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 herstellen. Aber möglicherweise wird 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, die Donau nicht. 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 tragischen 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, weitgesteckte Vision tritt. Diese aber heißt in unserer Zeit, daß wir, und das scheint der letzte politische Sinn des Europakanals zu sein, den Schritt in die Zukunft wagen zur Zusammenarbeit und zur Verständigung aller Völker Europas.

Veröffentlichungen der Südosteuropa-Gesellschaft

Im Namen der Südosteuropa-Gesellschaft herausgegeben von

Wilhelm Gülich † (1957-1960)

Rudolf Vogel (1960-1965)

Walter Althammer (ab 1966)

Bestellungen über den Buchhandel, über Dr. Dr. Rudolf Trofenik-Verlag München und direkt bei der Südosteuropa-Gesellschaft

Reihe: SÜDOSTEUROPA - JAHRBUCH

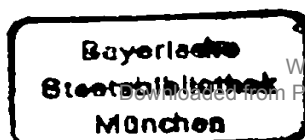
1. Band: SÜDOSTEUROPA ZWISCHEN OST UND WEST - München 1957. 224 S., Ganzleinen DM 15,80
2. Band: IDEOLOGISCHE, KULTURELLE UND WIRTSCHAFTLICHE WANDLUNGEN IN SÜDOSTEUROPA - München 1958. 199 S., Ganzleinen DM 15,80
3. Band: WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG UND VOLKLICHE EIGENSTÄNDIGKEIT IN SÜDOSTEUROPA - München 1959. 245 S., Ganzleinen DM 15,80
4. Band: DER GEGENWÄRTIGE STAND DER WIRTSCHAFTLICHEN UND KULTURELLEN BEZIEHUNGEN ZU SÜDOSTEUROPA - München 1960. 191 S., DM 15,80
5. Band: DIE DONAU IN IHRER GESCHICHTLICHEN, WIRTSCHAFTLICHEN UND KULTURELLEN BEDEUTUNG - München 1961. 187 S., Ganzleinen DM 15,80
6. Band: DIE VOLKSKULTUR DER SÜDOSTEUROPÄISCHEN VÖLKER - München 1962. 216 S., Ganzleinen DM 18,-
7. Band: DEUTSCH-SÜDOSTEUROPÄISCHE WIRTSCHAFTSPROBLEME - München 1966. 138 S., Ganzleinen DM 32,-
8. Band: DIE STADT IN SÜDOSTEUROPA - Struktur und Geschichte - München 1968. 183 S., Ganzleinen DM 38,-
9. Band: DIE WIRTSCHAFTLICHE UND SOZIALE ENTWICKLUNG SÜDOSTEUROPAS IM 19. UND 20. JAHRHUNDERT - München 1969. 217 S., Ganzleinen DM 52.-

Reihe: SÜDOSTEUROPA - SCHRIFTEN

1. Band: VÖLKER UND KULTUREN SÜDOSTEUROPAS - Kulturhistorische Beiträge - München 1959. 284 S., broschiert DM 22,-
2. Band: WIRTSCHAFT UND GESELLSCHAFT SÜDOSTEUROPAS - Gedenschrift für Wilhelm Gülich - München 1961. 600 S., Ganzleinen DM 48,-
3. Band: AUFSÄTZE UND ABHANDLUNGEN ZUR GESCHICHTE SÜDOSTEUROPAS UND DER LEVANTE I von Franz Babinger - München 1962. 474 S., Abb., Ganzleinen DM 56,-
4. Band: WIRTSCHAFTSWISSENSCHAFTLICHE SÜDOSTEUROPAFORSCHUNG - Grundlagen und Erkenntnisse - Ausgewählt und redigiert von Theodor Zotschew - München 1963. 362 S., Ganzleinen DM 36,-
5. Band: PRIMUS TRUBER - Leben und Werk des slowenischen Reformators von Mirko Rupel. Deutsche Übersetzung und Bearbeitung von Balduin Saria - München 1965. 332 S., Ganzleinen DM 56,-
6. Band: DIE KULTUR SÜDOSTEUROPAS, IHRE GESCHICHTE UND IHRE AUSDRUCKSFORMEN - Balkanologentagung 1962 - Herausgegeben und redigiert von Günter Reichenkron und Alois Schmaus - Verlag Harassowitz, Wiesbaden-München 1964. 337 S., 13 Bildtafeln, Ganzleinen DM 58,-
7. Band: VOLKSMUSIK SÜDOSTEUROPAS - Beiträge zur Volkskunde und Musikwissenschaft anlässlich der ersten Balkanologen-Tagung in Graz 1964. Herausgegeben und redigiert von W. Wunsch - München 1966. 167 S., Ganzleinen DM 32,-
8. Band: AUFSÄTZE UND ABHANDLUNGEN ZUR GESCHICHTE SÜDOSTEUROPAS UND DER LEVANTE II von Franz Babinger - München 1966. 310 S., Abb., Ganzleinen DM 56,-
9. Band: DIE ÖSTERREICH-UNGARISCHE MONARCHIE ALS WIRTSCHAFTS-GEMEINSCHAFT - von Krisztina Maria Fink - München 1968. 89 S. 3 Karten in Farbe, Ganzleinen DM 38,-

Reihe: SÜDOSTEUROPA - STUDIEN

1. Heft: Franz Ronneberger: VORSCHLÄGE ZUR EINORDNUNG DER SÜDOSTEUROPA-FORSCHUNG IN DIE AUFBAUPLÄNE DER DEUTSCHEN HOCHSCHULEN - München 1962. 30 S., broschiert DM 4,-



2. Heft: DIE DONAU - Ein Verzeichnis des in der Bibliothek des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel vorhandenen einschlägigen Schrifttums - Zusammengestellt von Max Gamst und Gerhard Teich - München 1960. 69 S. , broschiert DM 8, -
3. Heft: Stefan Varga: WESEN UND FUNKTIONEN DES GELDES IM SOZIALISMUS - München 1962. 38 S. , broschiert DM 6, -
4. Heft: Gert Ziegler: GRIECHENLAND IN DER EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT - München 1962. 110 S. , broschiert DM 10, -
5. Heft: Muhlis Ete: PROBLEME DER ASSOZIIERUNG DER TÜRKEI MIT DER EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT - München 1963. 106 S. , broschiert DM 12, -
6. Heft: Karl Förster: DIE BEDEUTUNG DER RHEINREGION FÜR DEN DONAURAUM UND DES DONAURAUMES FÜR DIE RHEINREGION - München 1964. 28 S. , broschiert DM 6, -
7. Heft: Cornel Irimie: DAS HIRTENWESEN DER RUMÄNEN - Forschungen in der Marginimea Sibiului bei Hermannstadt/Sibiu - München 1965. 60 S. , 31 Abbildungen, broschiert DM 12, -
8. Heft: BEITRÄGE ZUM BANK- UND DEVISENRECHT IN SÜDOSTEUROPA. Vorträge gehalten auf der Tagung der Südosteuropa-Gesellschaft zu München vom 7. - 10. Nov. 1962. - München 1965. 160 S. , broschiert DM 28, -
9. Heft: Constantin Daicoviciu: DIE HERKUNFT DES RUMÄNISCHEN VOLKES IM LICHT DER NEUESTEN FORSCHUNGEN UND AUSGRABUNGEN - München 1967. 21 S. , broschiert DM 6, -
10. Heft: Franz Ronneberger: SÜDOSTEUROPA IN DEN INTERNATIONALEN POLITISCHEN BEZIEHUNGEN DER GEGENWART - München 1968. 89 S. , broschiert DM 14, -
11. Heft: Dieter Meier: LEITUNG, BESTEUERUNG UND FINANZIERUNG DER JUGOSLAWISCHEN INDUSTRIEUNTERNEHMUNGEN IM VERGLEICH MIT DEUTSCHEN AKTIENGESELLSCHAFTEN - München 1968. 116 S. , broschiert DM 18, -
12. Heft: Rudolf Bićanić: JUGOSLAWIENS STELLUNG IN DER WELTWIRTSCHAFT UND DAS AUSLANDSKAPITAL IN JUGOSLAWIEN - München 1968. 30 S. , broschiert DM 8, -
13. Heft: Claus-Dieter Rohleder: DIE OSTHANDELSPOLITIK DER EWG-MITGLIEDSTAATEN, GROSSBRITANNIENS UND DER USA GEGENÜBER DEN STAATSHANDELSLÄNDERN SÜD-OSTEUROPAS - München 1969. 137 S. , broschiert DM 20, -

14. Heft: **DIE DONAU ALS VERKEHRSWEG SÜDOSTEUROPAS UND DIE GROSSCHIFFFAHRTSSTRASSE RHEIN-MAIN-DONAU.** Vorträge gehalten vom 19. -21. Mai 1969 in Augsburg auf der internationalen verkehrswissenschaftlichen Tagung der Südosteuropa-Gesellschaft. München 1969. 126 S., broschiert DM 20, -
15. Heft: **DIE EUROPÄISCHE WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT UND DER HANDEL MIT SÜDOSTEUROPA.** Die Folgen der EWG-Kompetenzerweiterung für den Südosthandel. Vorträge gehalten am 4. Juni 1970 in Frankfurt/M. auf der Kuratoriumssitzung der Südosteuropa-Gesellschaft - München 1970. 34 S., broschiert DM 12, -
16. Heft: **Theodor D. Zotschew: DER AUSSENHANDEL ALS FAKTOR DES WIRTSCHAFTLICHEN WACHSTUMS DER SOZIALISTISCHEN STAATEN SÜDOSTEUROPAS** - München 1971. 30 S., broschiert DM 8, -
17. Heft: **DER TOURISMUS UND SEINE PERSPEKTIVEN FÜR SÜDOSTEUROPA.** Vorträge auf der internationalen Fremdenverkehrstagung in München vom 7. -10. Dezember 1970, zusammengestellt von Karl Ruppert und Jörg Meier - München 1971. 185 S., broschiert DM 24, -
18. Heft: **Hans-Joachim Pernack: PROBLEME DER WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG ALBANIENS.** Untersuchung des ökonomischen und sozial-ökonomischen Wandlungsprozesses von 1912/13 bis in die Gegenwart - München 1972. 197 S., broschiert DM 20, -
19. Heft: **SYMPOSION DES WISSENSCHAFTLICHEN BEIRATS DER SÜDOSTEUROPA-GESELLSCHAFT AM 25. /26. JUNI 1971 IN MÜNCHEN.** Ergebnisse und Pläne der Südosteuropa-Forschung in der Bundesrepublik Deutschland und Österreich. Redaktion Klaus-Detlev Grothusen - München 1972. 194 S., broschiert DM 20, -
20. Heft: **Theodor D. Zotschew: STRUKTURWANDEL IN WIRTSCHAFT UND GESELLSCHAFT SÜDOSTEUROPAS.** Eine sozial-ökonomische und statistische Analyse anlässlich des 20jährigen Bestehens der Südosteuropa-Gesellschaft - München 1972. 132 S., broschiert DM 20, -

MITTEILUNGEN DER SÜDOSTEUROPA - GESELLSCHAFT

Vierteljahreszeitschrift, Sonderhefte
jährlich etwa 250 Seiten, Jahresabonnement: DM 18, -

VON DER AGRAR- ZUR INDUSTRIEGESELLSCHAFT. Sozialer Wandel auf dem Lande in Südosteuropa. Herausg. v. Franz Ronneberger und Gerhard Teich. In Zusammenarbeit mit der Südosteuropa-Gesellschaft. Verlag Hoppenstedt, Darmstadt, 1968/70, 472 S., DM 85, - (Lieferungen I-XXII)