

## Die Donaukommission in Blickrichtung auf ein europ. Wasserstraßensystem

Von Dr. György Fekete, Direktor des Sekretariats der Donaukommission, Budapest

Zu einem neueren bedeutenden Schritt nähert sich eines der wichtigen — gleichzeitig auf eine viele Jahrhunderte Vergangenheit zurückblickendes — Mittel der möglichen Ausweitung der europäischen Beziehungen: die „Rhein-Main-Donau transkontinentale Wasserstraße“. Allgemein bekannt ist die Tatsache, daß das Verlangen der Verbindung der zwei großen Ströme Europas, der Donau und dem Rhein, schon immer viele denkende Köpfe beschäftigt hat; jetzt können wir erfreulicher- und handgreiflicher Weise die sukzessive Verwirklichung dieses großartigen europäischen Gedankens erleben. Als wichtige Phase kann die Vollen- dung der Kanalisierung des Mains, die Erreichung Bambergs, und jetzt, in diesen Tagen, die feierliche Eröffnung des Hafens von Nürnberg gewertet werden.

Die Bewohner Nürnbergs waren immer bestrebt, daß sie die ungünstigen naturgegebenen Umstände ihrer Stadt und deren Umgebung durch fleißige Arbeit wettmachen; gleichzeitig trachteten sie im Interesse der Förderung des Handels und der Industrie, die verkehrs-geographischen Gegebenheiten bestmöglichst auszunützen.

Je mehr Verkehrsträger sich an einem Knotenpunkt treffen, um so günstiger sind die Transportmöglichkeiten und Bedingungen. Der gute Verkehr, die billige Beförderung fördern nicht bloß die Industrie und Landwirtschaft, sondern auch die Entwicklung der menschlichen Beziehungen, die kulturellen, wirtschaftlichen sowie die allgemeinen Siedlungsbedingungen.

Ein außerordentlich wichtiges Datum war im Leben Nürnbergs das Jahr 1835, die Eröffnung des Eisenbahnverkehrs zwischen Nürnberg und Fürth. Mit deren Wichtigkeit kann jetzt die Eröffnung des Nürnberger Hafens verglichen werden, wodurch der Transport von großen Warenmengen zu den günstigsten Frachtsätzen ohne Umladung bis Rotterdam, zur Nordsee bzw. mittels des Kanalsystems auch bis zum Baltischen Meer ermöglicht wird.

Die Grundlage des Wasserstraßensystems bilden zwei separate Regionen durchquerende und zugleich verbindende Ströme, die Donau und der Rhein. Es darf mir nicht übelgenommen werden, daß ich

an erster Stelle die Donau erwähne, da ja von der zukünftigen 3505 km langen (von Rotterdam bis Sulina reichenden) Wasserstraße 68,8 Prozent auf die Donau entfallen und insgesamt 31,2 Prozent auf den Rhein, Main und den sogenannten Europa-Kanal.

Vielleicht ist es auch diese Proportion, welche das Interesse und die Erwartungen der Donaustaaten und der Donauschiffahrten für die sich zielbewußt und von Sektor zu Sektor verwirklichende Rhein-Main-Donau transkontinentale Wasserstraße erklären kann.

Die Donau fließt durch acht Staaten und ist somit der internationalste Strom der Welt. Ihre ganze sich für die Großschiffahrt eignende Länge wird Teil der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße sein. Die zur Fertigstellung gelangende transkontinentale Wasserstraße wird von Sulina gegen Rotterdam schreitend direkt (also als Anrainerstaaten) neun Staaten durchqueren und indirekt werden noch sechs weitere Staaten daran Anschluß haben (die Schweiz und Frankreich durch den Oberen und Mittleren Rhein; Luxemburg und Belgien durch die Mosel bzw. durch die belgisch-holländischen Kanalsysteme; die Deutsche Demokratische Republik und die Volksrepublik Polen durch den Mittellandkanal bzw. durch die Elbe und die Oder). Die Tatsache, daß die „Rhein-Main-Donau-Wasserstraße“ als Ergebnis ihrer endgültigen Fertigstellung 15 Staaten mit einer Wasserstraße von bedeutender Kapazität verbinden wird, verleiht der Verwirklichung dieser Konzeption schon an sich eine wichtige internationale wirtschaftliche, kulturelle und politische Bedeutung.

Es genügt, bloß darauf zu verweisen, daß zwischen den zwei gewaltigen Regionen, namentlich jener der Donau und jener des Rheins, bereits derzeit beachtenswerte und weitläufige Verbindungen bestehen, für deren zukünftige Ausweitung die realen und auf gegenseitigen Interessen beruhenden Grundlagen vorhanden sind. Das demographische Wachstum, die Entwicklung der Technik und Wissenschaft, die Intensivierung der modernen, industriellen und landwirtschaftlichen Produktion, das Anwachsen des Nationaleinkommens, die erweiterte Anwendung

der internationalen Arbeitsteilung, die verschiedenen Kooperationen und zu all dem die Schaffung der entsprechenden politischen Atmosphäre und deren Wahrung, dies alles spricht dafür, daß der den Osten und Westen, den Norden und Süden auf dem Wasserwege verbindenden einheitlichen europäischen Binnenwasserstraße eine wichtige und ehrenvolle Rolle zukommt.

Es kann nicht ohne Erwähnung bleiben, daß die geplante europäische Sicherheitskonferenz, die Ratifizierung der Verträge zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Union der Sowjetischen Sozialistischen Republiken bzw. der Bundesrepublik Deutschland und der Volksrepublik Polen, die zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik und der Deutschen Demokratischen Republik erfolgreich vorangetriebenen Verhandlungen zur Ausbildung eines günstigen politischen Klimas, gleichzeitig aber auch dazu dienen, daß die im Bau befindliche Rhein-Main-Donau-Wasserstraße zu Europas friedlichem „Blauem Band“, zu der die Völker verbindenden Verkehrs- und Handelsroute werden soll.

Dabei schwebt uns nicht nur der Warenverkehr vor Augen, sondern auch der Passagierverkehr, da die neue Magistrale dem auf der Donau, dem Rhein und Main sich derzeit noch gesondert entwickelnden Personenverkehr ein sprunghaftes Wachstum sichern kann und der Wassertourismus das bessere Kennenlernen der Länder, ihrer Völker und Kulturen ermöglichen wird.

Um jedoch die zu eröffnende Wasserstraße in Anspruch nehmen zu können, muß man von vornherein gut für die Regelung vieler — für die zukünftige Schiffahrt wichtiger — Fragen sorgen, so z. B. um eine im möglichst breiten Rahmen verwirklichte Unifikation. Es ist offenkundig, daß sich die Schiffahrt sowohl auf der Donau als auch auf dem Rhein, der Oder oder der Elbe auf ihre spezifische Art — in der Anfangsperiode der Maschinenschiffahrt — mit Spontaneität, alsdann und derzeit mit immer mehr bewußten Maßnahmen entwickelt hat und entwickelt. Die bewußte Förderung benötigt Vernunftigkeit, — und eine solche Vernunftmäßigkeit bedeutet, wenn man auf der mit der Zeit miteinander in Verbindung kommenden Donau, Main, Rhein, Oder und Elbe schon im voraus, unter Beachtung gewisser einheitlicher Prinzipien bestrebt ist, die Voraussetzungen für die zweckmäßige Entwicklung der Schiffahrt

zu schaffen und aufrecht zu erhalten. Der Binnenschifffahrtstransport ist nur dann in der Lage, den Beförderungsansprüchen der einzelnen Länder untereinander bzw. ihrer Inlandstransportbedürfnisse zu entsprechen, wenn ihre Tätigkeit mit hochgradiger wirtschaftlicher Effektivität ausgeübt werden kann. An dieser Stelle möchte ich konkrete betriebswirtschaftliche Fragen zwar unberührt lassen, aber es ist eindeutig feststellbar, daß die Schaffung der günstigsten Bedingungen zahlreiche – oft ineinandergreifende – Fragen bzw. Gebiete berührt. Deshalb muß man zeitgerecht und mit entsprechender Voraussicht einzelne allgemeine, für die Schifffahrt interessante, nautische, hydrotechnische, hydrometeorologische, juristische, statistische und ähnliche Fragen einer Prüfung unterziehen.

Die internationale Schifffahrt ist in ihrer Zusammensetzung allein schon zur Genüge kompliziert und das Leben der Schifffahrtstreibenden ist schwer genug, so daß die für die Sicherung und Entwicklung der Schifffahrt auf den Wasserstraßen Verantwortlichen der einzelnen Regionen ihr Möglichstes dazu beitragen sollen, die Schwierigkeiten zu verringern.

Ermöglichen wir es ihnen, daß sie ihre Aufmerksamkeit nicht der Aneignung von drei bis vier, oder gar von vierzehn bis fünfzehn praktisch denselben Zweck dienenden, aber anders redigierten oder systematisierten Vorschriften und Prin-

zipien, sondern dem Kennenlernen der zu befahrenden Strecke und Landschaften, dem Erlernen der zeitgemäßen technischen Methoden und Sprachen bzw. der Vervollkommnung derselben widmen können. Es wäre gut, wenn wir im Zuge unserer Vereinheitlichungsbestrebungen auch auf diese wichtigen, menschlichen Aspekte Rücksicht nehmen würden.

Diese und derartige Überlegungen haben die Donaukommission bewegt, sich schon beträchtlich vor der Verwirklichung der Rhein-Main-Donau-, der Donau-Oder- und der Donau-Elbe-Verbindungen mit dem Studium der ungemein komplexen Fragen zu befassen und mit systematischer Arbeit dazu beizutragen, gewisse Probleme und Prinzipien zu vereinheitlichen, Methoden einander anzunähern, um damit zu einer erfolgreichen Zukunft der Binnenschifffahrt in aktiver Weise beizutragen.

Die Donaukommission hat sich in einer Sondersitzung der Experten – unter Teilnahme aller Delegationen der Mitgliedstaaten sowie der Sachverständigen des Verkehrsministeriums der Bundesrepublik Deutschland – mit dem Studium der komplexen Fragen der Rhein-Main-Donau-, der Donau-Oder- und der Donau-Elbe-Verbindungen befaßt und hat danach während ihrer XXX. Session die Liste der Fragen akzeptiert, welche vom Gesichtspunkt der Donauschifffahrt aus von größtem Interesse sind. Die 16 Fragen lauten wie folgt:

**Nautische Fragen:**

1. Der Vergleich der auf der Donau, dem Rhein und den die anderen Wasserstraßen verbindenden Kanälen angewandten Vorschriften und Maßnahmen in Bezug auf die Schifffahrt mit Rücksicht auf eventuelle Vereinheitlichung dieser Vorschriften und Maßnahmen im entsprechenden internationalen Rahmen.

2. Das Studium der Fragen im Zusammenhang mit der eventuellen Vereinheitlichung des Radiodienstes, der Empfehlung in bezug auf die Verwendung der Radargeräte der Schiffe, der Aussteckung der Radarbojen auf den Wasserstraßen, Anwendung der Flußschifffahrtskodes usw.

3. Das Studium der Fragen bezüglich der Einführung neuer Methoden und neuer technischer Mittel in der Schiffsführung, welche im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt liegen.

4. Das Studium der auf die Notwendigkeit der Vervollkommnung der Aussteckungszeichen für die Flußfahrt und der Schifffahrtsbedingungen hinsichtlich der eventuellen Inbetriebsetzung von neuen Schiffstypen bezüglichen Fragen.

5. Das Studium der Ausgabebedingungen jener Dokumente, die zur Führung eines Schiffes auf den einzelnen Strecken des Wasserweges berechtigen und Überprüfung der Frage ihrer gegenseitigen Anerkennung im entsprechenden internationalen Rahmen.

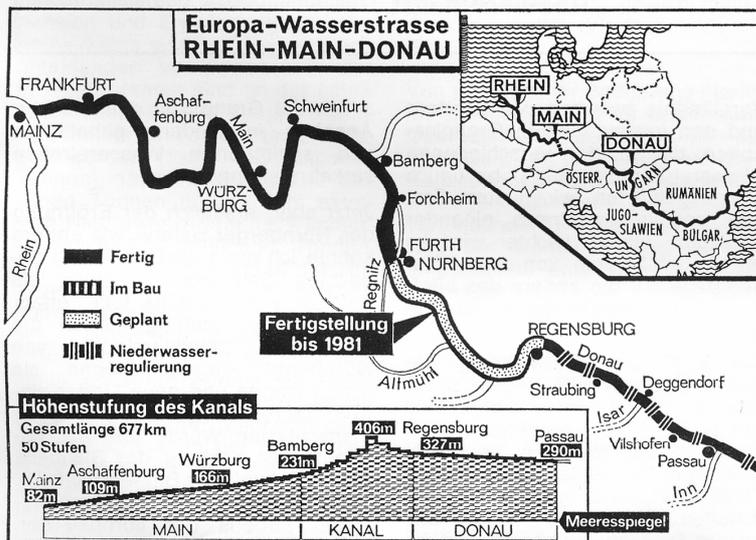
6. Der Vergleich der Methoden für die Untersuchung der Havarien und die Auswertung der durch ein Schiff verursachten Schäden.

**Hydrotechnische Fragen.**

7. Der Vergleich der Methoden hinsichtlich auf die Bestimmung der hydrotechnischen und nautischen Charakteristik der Flußschifffahrt, inbegriffen den Vergleich der Häufigkeitsangaben (in Prozenten) des niedrigsten Schifffahrts- und Regulierungswasserstandes und des höchsten Hochwasserstandes.

8. Der Vergleich der Abmessungen des Fahrwassers, der hydrotechnischen Anlagen und anderer Installationen entlang des ganzen Wasserweges.

9. Das Studium der Schifffahrts-saisondauer auf der Donau bezüglich der ganzen Länge des Wasserweges.



Nach der Eröffnung des Staatshafens Nürnberg im Herbst dieses Jahres werden noch 99 km des insgesamt 677 km langen Rhein-Main-Donau-Kanales fertigzustellen sein, ehe er Keilheim und damit die Donau erreichen wird. Nach dem Duisburger Vertrag von 1966 soll dies im Jahre 1981 der Fall sein. — Die Karte zeigt den Verlauf des RMD-Kanales zwischen Mainz und der Donau sowie in einer Nebenkarte die Höhenstufung des Kanals; auf der noch fertigzustellenden Reststrecke werden neun Schleusenstufen erforderlich sein, um die Scheitelhöhe von 406 m im fränkischen Jura zu überwinden und die Donau zu erreichen.

**Hydrometeorologische Fragen:**

10. Der Vergleich des entlang des ganzen Wasserweges aus Schiffsfahrtsinteresse errichteten hydrometeorologischen Datendienstes zwecks Untersuchung der Möglichkeit der Vereinheitlichung dieser Tätigkeit regelnden Dokumente sowie hydrometeorologischer Informationsaustausch.

11. Das Studium der Versorgung der Schiffsführer mit hydrometeorologischen Mitteilungen und Informationen sowie die Untersuchung der Ausgabemöglichkeit einheitlicher Wasserstandsvoraussagen.

**Statistische und wirtschaftliche Fragen:**

12. Das Studium der Methodik der auf den Wasserwegen angewandten statistischen Datenermittlung sowie der Bestimmung der gebräuchlichen Begriffe für die eventuelle Annäherung eines besseren Vergleiches der zu veröffentlichenden Angaben.

13. Zusammenfassung der Informationen betreffend die entlang des ganzen Wasserweges durch die Schiffe zu bezahlenden Gebühren.

14. Zusammenfassung der Informationen betreffend den Güterverkehr der Wasserstraßen.

**Juridische Fragen:**

15. Es sind die juridischen Dokumente, welche am Rhein, am Main, am Main-Donau-Kanal, an der Donau, Oder und Elbe verwendet werden und für die Schifffahrt von praktischer Bedeutung sind, zu sammeln und informationshalber den Donaustaaten zuzusenden.

16. Zusammenfassung der Vorschriften betreffend die Aufsicht im Bereich des Gesundheitswesens, der Pflanzenhygiene, des Veterinärwesens und Informationen hinsichtlich der den Schifffahrttreibenden gewährten ärztlichen Betreuung.

Es liegt auf der Hand, daß diese Fragen nicht alles umfassen können, auch nicht all jene Probleme, welche auf der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße, dann auf der Donau-Oder- und Donau-Elbe-Wasserstraße im Laufe der effektiven Ausübung der Schifffahrtstätigkeit auftauchen werden. Die Lösung dieser Probleme bedarf einer großen Arbeit seitens der internationalen Organisationen und der nationalen Organe. Eines ist jedoch sicher: je voraussehender und je mehr wir bestrebt sind, mittels guter Zusammenarbeit und mit gegenseitigem



**R-M-D = Rhein-Main-Donau-Europakanal im Bau, 1981 fertig geschätzter Anteil Österreichs am int. Verkehr 5,8 Mill. t**

**D-O-E = Donau-Oder-Elbe-Verbindung projektiert geschätzter Anteil Österreichs am int. Verkehr 2,5 Mill. t**

**H-R = Hochrhein-Ausbau projektiert Bregenz würde Endhafen der Rheinschifffahrt**

Verständnis zwischen den Ländern und den internationalen Organisationen, die auf den verschiedenen Wasserstraßensystemen bezüglich obenangeführten wichtigsten Fragen bestehende Praxis einander annähern, um so leichter wird es für die Schiffe sein, von einer Wasserstraße auf die andere des künftigen Wasserstraßennetzes überzuführen.

Die allgemeine Entwicklung der Technik, deren nie dagewesenes Tempo, nimmt den im Mittelpunkt der Geschehnisse stehenden Menschen immer mehr in Anspruch. Üben wir Humanität anderen und auch uns selbst gegenüber und schaffen wir die Möglichkeit, daß unsere Schifffahrttreibenden auf juridisch einheitlich geregelten, technisch mit einheitlichen Parametern ausgebauten, nautisch gleichwertigen, den Verkehr von einheitlichen Schiffstypen ermöglichenden, stati-

stisch auf Grund von einheitlichen Angaben in Evidenz gehaltenen und registrierten Wasserstraßen verkehren können.

Jetzt aber, anlässlich der Eröffnung des Nürnberger Hafens, wie anders könnte ich mein als Begrüßung gedachtes Geleitwort beenden, als daß ich vom „Genius loci“ erfaßt den Wunsch äußere, mögen die berühmten „Meistersinger von Nürnberg“ singen! Mögen sie schön singen und neue Lieder singen: die rein klingenden Lieder der menschlichen Würde und der gegenseitigen Achtung, des Glaubens an die Zukunft der Binnenschifffahrt, des Verständnisses und harmonischen Lebens der europäischen Völker.

Mit diesen Überlegungen darf ich die feierliche Eröffnung des Nürnberger Hafens und die Ausstellung EUROCA - 72 begrüßen.