

Der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsweg und das Völkerrecht

Von o. Professor Dr. jur. Hugo J. Hahn, LL. M. (Harvard), Vorstand des Instituts für Völkerrecht und Internationale Beziehungen der Johannes-Kepler-Hochschule, Linz

Auszug aus dem Vortrag, den der Verfasser am 20. 4. 1972 vor der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Niederländischen Reichsuniversität in Leiden gehalten hat.

Der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsweg wird nicht erst bei seiner Fertigstellung, die für das Jahr 1981 in Aussicht steht, Fragen des Rechts der grenzüberschreitenden Binnenschifffahrt aufwerfen. Sie ergeben sich vielmehr im Bereich des staatlichen Außenwirtschaftsrechts schon jetzt, etwa bei der Neuregelung der Frachtkostenzerlegung im Zusammenhang mit der Ermittlung des Zollwertes von Waren dank des Fortschreitens des Kanalausbaus oder Erleichterungen der Schifffahrt auf den übrigen Teilstrecken der transeuropäischen Wasserstraße, insbesondere auch des österreichischen Donaulaufes. Bis zur Vollendung des Kanals vom Main zur Donau werden aber auch eine Reihe völkerrechtlicher Anliegen zu lösen sein, von denen vorab die diesbezügliche juristische Einstufung der Kanaltrasse, vor allem jedoch die einschlägigen Regelungszusammenhänge der transkontinentalen Wasserstraße in ihrer Gesamtheit Erwähnung verdienen.

Gewiß wäre es überraschend, wenn sich die Staaten, die an diesem Schiffahrtsweg als Anrainer oder sonstige Nutznießer Interesse nehmen, nicht besonders nachdrücklich mit seinen Vorauswirkungen und Folgen für Raumordnung, Wirtschaftswachstum und betriebliche Standortwahl nebst Kostenentwicklung befassen würden. Die Wasserverbindung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft mit dem Donaunraum verknüpft nämlich einerseits Länder miteinander, die sich auch nach Abschluß des Kanalbaus noch auf absehbare Zeit nach ökonomischer Struktur und Entwicklungsrhythmus erheblich voneinander unterscheiden dürften. Andererseits mag sie infolge ihrer Integrationswirkung das Wirtschaftswachstum in allen Teilen ihres Einzugsbereiches derart verstärken, daß sie als gesamteuropäisches Anliegen die Unterstützung der einschlägigen Regionalorganisationen verdient. Das Interesse, das ihr bereits seit Jahren von der Euro-

päischen Verkehrsministerkonferenz, der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft sowie der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa in Genf entgegengebracht wird, unterstreicht die vorrangige Förderungswürdigkeit des Vorhabens.

Bezeichnenderweise befassen sich aber auch die Untersuchungen dieser zwischenstaatlichen Verbände ganz überwiegend mit ökonomischen und verkehrsinfrastrukturellen Daten und Erwartungen, ohne dabei die künftigen Regelungszusammenhänge der Wasserstraße zu erörtern. Solches Ausbleiben der Einbeziehung des juristischen Rahmens belastet sämtliche Voraussagen über die Verdichtung des Güteraustausches Westeuropas mit dem südöstlichen Raum mit Zweifelsfragen, da die Ungewißheit über das rechtliche Schicksal des Schiffahrtsweges, insbesondere der Kanalstrecke, volks- und betriebswirtschaftlich als Unbekannte zu Buch schlägt, die zwar nur selten zur Nichtberücksichtigung des Rhein-Main-Donau-Vorhabens im makroökonomischen und einzelunternehmerischen Planen, wohl aber zum einstweiligen Zurückstellen diesbezüglicher Entscheidungen verbindlicher Art führen mag.

Demgegenüber hat gerade Österreich ein lebenswichtiges Interesse an baldigem Verfügbarwerden der Normierung oder der Normierungen, die auf dem Wasserlauf zwischen Nordsee und Schwarzem Meer nach Inbetriebnahme des Kanals gelten werden. Dieser soll nämlich auch dazu beitragen, die Umlenkung der Handelsströme durch die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft von 1981 an zugunsten Österreichs zu mildern.

Die derzeitige Rechtslage

Wäre die Rechtslage des Kanals vom Main zur Donau dadurch vorgeprägt, daß er die beiden bedeutendsten internationalisierten Flußsysteme unseres Kontinents verbindet, etwa dergestalt, daß kraft Völkergewohnheitsrecht das eine – fremden Flaggen freundlichere – oder das andere der beiden Regime zu gelten hätte, so ließe sich die Suche nach einer Eigengesetzlichkeit alsbald mit dieser Antwort

abschließen. Sie trifft aber nicht zu. Auch die Rechtsstellung anderer Teile der Wasserstraße gibt für die Einordnung des Verbindungsstückes von der Donau zum Main nichts her. Das bestätigt sich anhand der verschiedenen Regelungen, die die transkontinentale Wasserstraße von der Nordsee zum Schwarzen Meer nach dem derzeitigen Stand juristisch gliedern. Es handelt sich um den nach der Mannheimer Rheinschiffahrtsakte internationalisierten Rhein sowie den Main, die zusammen einer weiteren vertraglichen Regelung – dem EWG-Vertrag – unterworfen sind; das Teilstück der Kanalstraße von Bamberg bis Kelheim; den Donauabschnitt von Kelheim bis zur deutsch-österreichischen Grenze bei Jochenstein als internationalen Fluß bislang herkömmlichen Statuts; endlich den verbleibenden Flußlauf, der – mit Ausnahme der Sonderverwaltung für die Seodonau bis Braila sowie der Strecken Gabcikovo–Gönyü und am Eisernen Tor – der Belgrader Donaukonvention von 1948 untersteht.

Die Idee einer einheitlichen völkerrechtlichen Regelung für die Wasserstraße von der Rhein- bis zur Donaumündung mag angesichts ihres staatenverbindenden Auftrages verlockend sein. Im Hinblick auf die gegenwärtige Vielfalt streckenweiser Regelungen, deren Fortdauer von einflußreichen Wortführern betrieben wird, die unterschiedlichen Vorleistungen der einzelnen Uferstaaten beim Ausbau der Großwasserstraße sowie endlich bei Gegenüberstellung einerseits des Wunsches der Anrainer, ihre Schifffahrtsfragen in eigener Zuständigkeit zu regeln, und andererseits der Forderung der Nichtanrainer nach Mitbestimmung als Flußbenützer erscheinen die Aussichten auf eine Gesamtordnung für den Lauf vom Schwarzen Meer zur Nordsee recht gering.

Sieht man von den Regelungen für Rhein und Donau ab, um von beiden losgelöst vor allem die rechtliche Einstufung des Main-Donau-Kanals zu betrachten, so erweist sich, daß die Praxis, daß auch das Schrifttum bislang ganz überwiegend nicht von dem Vorhandensein eines allgemeinen Satzes des Völkergewohnheitsrechts ausgehen, der die Anrainer bei Fehlen diesbezüglicher vertraglicher Obliegenheiten zur Gewährung freier Schifffahrt auf internationalen Wasserläufen oder gar auf nationalen Gewässern verpflichtete. Für die Benützer unter fremder Flagge verbleibt zum Be-

leg der Schiffahrtswirtschaft mangels anderer Anknüpfungspunkte im Bereich des Ungeschriebenen — erwähnt seien die allgemeinen Rechtsgrundsätze gemäß Artikel 38 des Statuts des Internationalen Gerichtshofes sowie regionale Gewohnheiten von juristischer Verbindlichkeit im Sinne einer gemein-europäischen Flußordnung — vorab der Rückgriff auf bestehende Sachbezüge, bei Ergebnislosigkeit dieses Ansatzes die Suche rechtspolitischer Lösungen. Deren Voraussetzungen mögen sich bis 1981 verändern, vor allem, wenn bis zur geplanten Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße das Europa der EWG eine Phase der Konsolidierung

Die Regelung für den Rhein

Die Regelung für den Rhein steht im Zeichen der Schiffahrtswirtschaft gemäß Artikel 1 der Mannheimer Rheinschiffahrtsakte von 1868, die gegenüber sämtlichen Uferstaaten gewährleistet ist. Sie gilt zugunsten aller Flaggen beim Transport von Gütern und Personen und schließt durch die Klausel „sous le rapport du commerce“ in der Präambel sowohl Kriegsschiffe als auch bewaffnete Staatsschiffe aus. Der Beschränkung der Schiffahrtswirtschaft auf das Befördern von Waren und Personen steht die Befugnis gegenüber, die für den wirtschaftlich sachdienlichen Ablauf diesbezüglicher Fahrten notwendigen Handelsgeschäfte zu tätigen, wie etwa den Abschluß von Fracht- und Beförderungs- sowie Mietverträgen, ferner die Benützung von Hafen- und Dockeinrichtungen. Die Handelsfreiheit ergibt sich damit in begrenztem Umfang aus der Schiffahrtswirtschaft.

Die Wahrnehmung des Beförderungsgewerbes zwischen Häfen desselben Staates — die Kabotage — ist auf dem Rhein Gegenstand einer recht pragmatischen Regelung. Mag der Kabotagevorbehalt zugunsten des jeweiligen Anrainers und der Schiffe unter seiner Flagge auch für den Rhein dem Grundsatz nach noch Geltung beanspruchen, so fahren in der Praxis seit 1956 auch Ausländer auf diesem Fluß und dem westdeutschen Kanalnetz Kabotage. Die Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande vom 8. April 1960 über die Annahme der obligatorischen Gerichtsbarkeit des Internationalen Gerichtshofes für Streitigkeiten betreffend die Auslegung und Anwendung der Rheinschiffahrtsakte von 1868 ließe sich als Grundlage richterlicher Stellung-

durchlaufen haben sollte. Mit Beginn des Jahres 1973 bereits wird die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft zehn Staaten umfassen. Die Abkommen der Neutralen mit der EWG werden die tatsächliche Integration im europäischen Raum verstärken, dessen Kern die Wirtschafts- und Währungsunion in ihrer Endphase darstellen soll. Die folgende Bestandaufnahme der gegenwärtigen Rechtstatsachen von der Nordsee bis zur Donaumündung hat gerade angesichts solcher weitreichenden Kräfte und Entwicklungen die Möglichkeit einschlägiger Wandlungen der juristischen und wirtschaftlich-politischen Ausgangslage bis zum Jahr 1981 einzubeziehen.

Die Regelung für den Rhein steht im Zeichen der Schiffahrtswirtschaft gemäß Artikel 1 der Mannheimer Rheinschiffahrtsakte von 1868, die gegenüber sämtlichen Uferstaaten gewährleistet ist. Sie gilt zugunsten aller Flaggen beim Transport von Gütern und Personen und schließt durch die Klausel „sous le rapport du commerce“ in der Präambel sowohl Kriegsschiffe als auch bewaffnete Staatsschiffe aus. Der Beschränkung der Schiffahrtswirtschaft auf das Befördern von Waren und Personen steht die Befugnis gegenüber, die für den wirtschaftlich sachdienlichen Ablauf diesbezüglicher Fahrten notwendigen Handelsgeschäfte zu tätigen, wie etwa den Abschluß von Fracht- und Beförderungs- sowie Mietverträgen, ferner die Benützung von Hafen- und Dockeinrichtungen. Die Handelsfreiheit ergibt sich damit in begrenztem Umfang aus der Schiffahrtswirtschaft.

Die Wahrnehmung des Beförderungsgewerbes zwischen Häfen desselben Staates — die Kabotage — ist auf dem Rhein Gegenstand einer recht pragmatischen Regelung. Mag der Kabotagevorbehalt zugunsten des jeweiligen Anrainers und der Schiffe unter seiner Flagge auch für den Rhein dem Grundsatz nach noch Geltung beanspruchen, so fahren in der Praxis seit 1956 auch Ausländer auf diesem Fluß und dem westdeutschen Kanalnetz Kabotage. Die Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande vom 8. April 1960 über die Annahme der obligatorischen Gerichtsbarkeit des Internationalen Gerichtshofes für Streitigkeiten betreffend die Auslegung und Anwendung der Rheinschiffahrtsakte von 1868 ließe sich als Grundlage richterlicher Stellung-

nahme zu dem Vorgang in Erwägung ziehen. Angesichts der möglichen Drittwirkung einer Äußerung des Haager Hofes dürften aber beide Staaten gerade an der Klärung der Kabotage wenig Interesse zeigen.

Die Schiffahrtswirtschaft auf dem Rhein sichert darüber hinaus vor Beeinträchtigungen durch uferstaat-

Die Donaukonvention von 1948

Für den Donauabschnitt von Regensburg bis zur Grenze Österreichs bei Jochenstein gilt noch das deutsche Binnenschiffahrtswirtschaft. Bereits im Jahre 1965 hat sich aber die deutsche Bundesregierung für den Beitritt zur Donaukonvention ausgesprochen. Die Bundesrepublik unterhält derzeit im Interesse ihres grenzüberschreitenden Donauverkehrs eine Reihe bilateraler Abmachungen, so ein deutsch-jugoslawisches Abkommen sowie Verkehrsübereinkünfte der deutschen Schiffahrtsgesellschaft mit denen der Ostblockstaaten. Den Donauverkehr der Bundesrepublik mit Österreich regelt eine Vereinbarung aus dem Jahre 1963, für die der Gemischte Regierungsausschuß zuständig ist. Sollte die Bundesrepublik der Donaukonvention beitreten, so wären alle Uferstaaten in der Donaukommission vertreten.

Die gegenwärtige Regelung des Schiffsverkehrs und der Schiffahrtswirtschaft der Donau im Geltungsbereich der Belgrader Konvention von 1948 spiegelt die Entwicklung seit Ende des zweiten Weltkrieges. Zunächst beherrschte die Sowjetunion mittelbar oder unmittelbar den Flußlauf der Donau von Linz bis zur Mündung und lehnte die Aufforderung ihrer Alliierten dies-

seits des Eisernen Vorhangs ab, liche Beschränkungen, Verbote und Belastungen. Dazu gehört in erster Linie die Freiheit von allen Abgaben, die sich ausschließlich auf den Vorgang der Schiffahrt gründen, schließt somit die Einhebung von Schiffahrtsabgaben, Schleusen- und Bakengeldern sowie ähnlichen Abgaben aus. Dagegen sind die normalen Hafengebühren ebenso zulässig wie geringe Frachturkundenstempelkosten. Steuern, welche die Beförderung als solche betreffen, sind hingegen verboten. Die Kosten der Erhaltung und Verbesserung von Flußstrecken dürfen die Staaten nicht auf die Flußbenutzer umlegen. Das fällt besonders bei Flußregulierungen und Stauhaltungen ins Gewicht, die die Schiffahrt wesentlich erleichtern.

Für den Main bis Bamberg sowie für den bisher fertiggestellten Teil der Kanalstraße gilt das deutsche Binnenschiffahrtswirtschaft. Main/Regnitz und Kanaltrasse sind sogenannte Bundeswasserstraßen und unterstehen der Wasser- und Schiffahrtswirtschaft der Bundesrepublik, deren Befugnisse sich auf die einschlägige deutsche Gesetzgebung gründen.

die Wasserstraße wieder der freien Schiffahrt zu öffnen. Erst Ende 1946 stimmte sie der Aufnahme der Regelung in die Friedensverträge mit Bulgarien, Ungarn und Rumänien zu, die die Belgrader Donaukonvention von 1948 als Artikel 1 übernahm. Er lautet: „Die Schiffahrt auf der Donau ist für die Angehörigen, die Handelsschiffe und die Waren aller Staaten auf Grundlage der Gleichstellung bezüglich der Hafen- und Schiffahrtswirtschaftgebühren und der Bedingungen für die Handelsschiffahrt frei und offen. Vorstehendes findet keine Anwendung auf den Verkehr zwischen Häfen desselben Staates.“ Bei seinem Beitritt im Jahre 1960 verpflichtete sich Österreich wie alle übrigen Donaustaaten, seine „Donauabschnitte in einem für Flußschiffe schiffbaren Zustand zu erhalten, die zur Erhaltung und Verbesserung der Schiffahrtswirtschaftsverhältnisse notwendigen Arbeiten durchzuführen sowie die Schiffahrt auf den Fahrinnen der Donau nicht zu behindern oder zu stören.“ Unbeschadet der Rechtsverwahrungen der Westmächte ist das Belgrader Abkommen von 1948 derzeit effektives Donaurecht, das, im Falle des Beitritts der Bundesrepublik Deutschland, zur einheitlichen völkerrechtlichen Normierung des Flusses werden könnte.

Wie sehr die Belgrader Donaukonvention von 1948 die damaligen politischen Machtverhältnisse in Europa zum Ausdruck brachte, belegt die Ausgestaltung der Schifffahrtsfreiheit. Sie erstreckt sich nur auf Hafenbenützung und Schifffahrtsgebühren sowie auf die „Bedingungen der Handelsschifffahrt“. Nicht einbezogen ist die nach westlicher Auffassung hiermit verbundene weitergehende Freiheit der Handelsbetätigung. In der Welt der Tatsachen mag es gar in der Hand der Uferstaaten unterhalb von Hainburg, also jenseits der östlichen Staatsgrenze der Republik Österreich liegen, das wirtschaftliche Interesse jedes ihnen nicht genehmen Staates an der Donauschifffahrt durch Zusammenspiel zwischen Staatsaußenhandelsmonopol und staatlicher Schifffahrtsgesellschaft des jeweiligen Anrainers zu schmälern. Es ist schwer möglich, die Schifffahrtsfreiheit im Sinne der Donaukonvention von 1948 als Verbot solcher Praktiken zu verstehen. Schifffahrtsfreiheit umfaßt zumindest aber auch die abgabenfreie Passage, vor allem dort, wo schon vor der Kanalisierung die Großschifffahrt möglich war. Die Schifffahrtsfreiheit der Donaukonvention folgt diesem Prinzip grundsätzlich, sieht jedoch für bestimmte Stromabschnitte Sonderverwaltungen vor. Das Belgrader Abkommen von

1948 enthält keine Prioritätsregelung wie etwa die Mannheimer Rheinschifffahrtsakte, die der Flußschifffahrt den eindeutigen Vorrang gegenüber allen anderen wirtschaftlichen Nutzungsarten einräumt. Diese Nutzungsarten verbleiben in der Zuständigkeit der einzelnen Staaten, dürfen aber nach der Konvention die Donauschifffahrt nicht hindern oder stören.

Der Kanal als Element rechtlichen Ausgleiches

Die österreichische Wirtschaft, dem Leitbild der Marktwirtschaft in seinen verschiedenartigen Ausprägungen von „frei“ bis „globalgesteuert“ zugeordnet, der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft nunmehr durch ein vertragliches Naheverhältnis verbunden, fände wohl die Erstreckung der Schifffahrtsfreiheit der Mannheimer Akte von 1868 auf den Main-Donau-Kanal besonders ansprechend — gewiß auch deshalb, weil solches Zugeständnis einen Ausgleich für die Belastung durch den Ausbau der österreichischen Donau darzustellen vermöchte. Die Rechtsansicht der deutschen Bundesregierung, daß die Bundesrepublik weder allein, etwa im Hinblick auf den Vertrag von Versailles, noch in Verbindung mit den anderen Vertragsstaaten der Mannheimer Akte von 1868 gehalten sei, eine solche Erstreckung zuzugestehen, blieb jedoch bislang aufrechterhalten.

etwa durch Ausgleich der Belastung von Schiffen unter österreichischer Flagge auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal.

Für die Gegenwart bleibt nach diesem rechtspolitischen Exkurs als juristischer Ausgangspunkt festzuhalten, daß der Kanal als Bundeswasserstraße deutschen Rechts zu gelten hat, dessen inländische und ausländische Benutzer dieselben Gebühren und Belastungen zu tragen haben. Die Erstreckung der derzeitigen Regelung für den Donaulauf in Bayern von Kelheim bis Jochenstein auf den Verbindungskanal von Bamberg bis Kelheim kommt ebenfalls nicht in Betracht.

Würde die Bundesrepublik der Belgrader Donau-Konvention von 1948 beitreten, so wäre sie ebenfalls nicht gehalten, diese auf dem Kanal von Bamberg bis Kelheim zu erstrecken. Ob sie sich angesichts ihrer Befugnis zur Erhebung von Gebühren in der Rechtswirklichkeit imstande sähe, den künstlichen Wasserweg nach Art und Praxis mancher Uferstaaten im Geltungsbereich des Abkommens von Belgrad obrigkeitlichen Steuerungsmöglichkeiten — oder sollte das Wort „Retorsionsmöglichkeiten“ besser angebracht sein — zu unterwerfen, wird bereits im Schrifttum erwogen. Daß die Richtung solcher Reaktionsweisen, die sich am ehesten anhand des Maßstabs der schifffahrtrechtlichen Gegenseitigkeit begreifen ließen, weniger, ja durchaus nicht auf Österreich zielen würde, erklärt sich vor allem aus der tatkräftigen Praktizierung von Liberalisierung und Multilateralität in der Schifffahrtspolitik des neutralen Staates, der sich der vollständigen Integration, dem dritten Werkzeug der Außenhandelsfreiheit, aus neutralitätsrechtlichen Rücksichten versagen muß.

Welch großes Zugeständnis andererseits die österreichische Praxis der Nichterhebung von Befahrenssteuern und sonstigen Abgaben darstellt, vom Nichtausgleich anderer Lasten und Beeinträchtigungen ganz zu schweigen, obwohl der gesamtwirtschaftliche Aufwand für Ausbau und Unterhaltung des österreichischen Flußlaufes auch nach Abzug insbesondere der Steigerung der Energieproduktion und der Erhöhung des Wasservorrates auf jeden Fall nicht geringer sein dürfte als in Staaten, die sich für ihren diesbezüglichen Aufwand zumindest teilweise durch Gebühren schadlos halten, erweist der Entscheidungsvorschlag der Kom-

Rhein—Main—Donau-Verkehr in Sicht der EWG

Der Vertrag über die Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft sowie die auf seiner Grundlage erlassenen Regelungen der Gemeinschaftsorgane lassen dieses Ergebnis unberührt. Doch kann die EWG kraft eigenen Rechts Einfluß auf den Gegenstand nehmen, liegt es doch in der Kompetenz des Rates „für den internationalen Verkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedsstaates oder für den Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedsstaaten gemeinsame Regeln aufzustellen“ (Art. 75 1 [a] EWG-Vertrag). Sollte die Harmonisierung der Verkehrspolitik unter anderem durch die Erweiterung der Gemeinschaft und die geplante Entwicklung zur Wirtschafts- und Währungsunion weiteren Auftrieb erhalten, so ließe sich vorstellen, daß bis 1981 die Binnenschifffahrt im Bereich der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, einschließlich des Main-Donau-Verbindungsstücks, eine einheitliche Regelung erfahren könnte.

Sollen sich daraus auch für Österreich, der immerwährenden Neutralität wegen lediglich auf ein Naheverhältnis zur Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, also nicht auf Mitgliedschaft bedacht, Rechtsvorteile ergeben, so setzt das die Erstreckung dieser Regelung auf den neutralen Donaustaat und die Schiffe unter seiner Flagge voraus. Wenn es zutrifft, daß Österreich 1955 vor allem auch im gesamt-europäischen Interesse einen Beitrag zur weltpolitischen Entspannung leistete, ohne den es weder zur „relance européenne“ von 1955/56 noch letztendlich zur Gründung der EWG gekommen wäre, so sollten seine wirtschaftlichen und juristisch faßbaren Nachteile infolge solcher Vorleistungen — wie sie etwa in den Bedenken mancher Staaten gegen die EWG-Mitgliedschaft Österreichs zum Ausdruck kommen — tätigem Verständnis seitens der EWG-Mitglieder begegnen, das sich gerade auch in der Milderung derart dauerhafter Einbußen erweisen könnte,

mission vom 24. 3. 1971 an den Rat der EWG betreffend die Abgeltung der Benützung der Verkehrswege. Vorab steht zu erwägen, ob das Ziel der Vorlage, „den Benützern alle Ausgaben anzulasten, die für den Bau oder den Betrieb der Verkehrswege erforderlich sind“, mit der wirtschaftspolitischen Zielsetzung von Wasserstraßen wie vor allem auch des Main-Donau-Kanals in Einklang zu bringen ist; dienen und dienen doch öffentliche Ausgaben hierfür, gerade in Deutschland, stets ebenfalls der Förderung von verwandten Anliegen, wie etwa der regionalen Strukturverbesserung, Raumerschließung, Energieversorgung,

Korrektur des natürlichen Wasserhaushalts, heute wohl auch der Pflege des Freizeitwertes solcher Anlagen. Diesem Gesichtspunkt trägt das gegenwärtige Tarifsystem auf den Teilstrecken Main-Regnitz und der bisherigen Kanalstraße weitgehend Rechnung. Die Vollkostenrechnung, wie sie der Vorschlag der EWG-Kommission vorsieht, hätte die Folge, daß die Schiffsabgaben auf der künftigen Main-Donau-Trasse pro Tonnenkilometer um etwa 500 Prozent steigen müßten. Das träfe ganz besonders Staaten, in denen die Benutzung der Wasserstraßen abgabenfrei bleibt, wie etwa Österreich.