Die Rhein-Main-Donau-Linie als Kernproblem österreichisch-deutscher Wasserstrassenpolitik

Autor(en): **Siegel, Otto**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasser- und Energiewirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbau, Wasserkraftnutzung, Energiewirtschaft und Binnenschiffahrt**

Band (Jahr): **22 (1930)**

Heft 12

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-922495

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Dr. G. Lüscher & Prader, Stollenbau Wettingen:
Ausführung des Unterwasserstollens.

Bauunternehmung Stauwehr Wettingen, in Wettingen:
A.-G. Heinr. Hatt-Haller und
Th. Bertschinger A.-G.
Ausführung von Stauwehr und Maschinenhaus, Zufahrtstraße und Umgebungsarbeiten.

J. Biland & Cie., Bauunternehmung, Baden:
Erstellung des Rohbaues von acht Wohnhäusern für das Betriebspersonal in Wettingen.

Huber & Lutz, Ingenieurbureau, Zürich:
Lieferung von vier automatischen Ueberlaufklappen auf dem Stauwehr.

Gesellschaft der L. von Roll'schen Eisenwerke, Gießerei Bern:
Lieferung des mechanischen und elektrischen Teiles der Windwerke für die Gleit- und Segmentschützen, sowie die Entlastungsleitungen.

Eisenbaugesellschaft Zürich, in Verbindung der Stauwerke A.-G. Zürich:
Lieferung der Eisenkonstruktionen für die Abschluß- und Regulierorgane des Stauwehres und des Einlaufbauwerkes.

Aktiengesellschaft Escher Wyß & Cie., Zürich:
Lieferung und Montage von drei Kaplanturbinen.

Maschinenfabrik Oerlikon, in Oerlikon:
Lieferung und Montage von drei Generatoren.

Die Rhein-Main-Donau-Linie als Kernproblem österreichisch-deutscher Wasserstraßenpolitik.

Von Dr. Otto Siegel, Berlin.

Der Wirtschaftsausschuß des Oesterreichisch-Deutschen Volksbundes hatte die Frage der Verkehrsbedeutung des Großschiffahrtsweges Rhein-Main-Donau für die großdeutsche Wirtschaft auf seinem vor kurzem erfolgten Bundestag in Würzburg erneut zur Aussprache gestellt. Dr. Arthur Hoßbach-Berlin, der sich auch durch die Herausgabe seines Werkes „Die Verkehrsbedeutung des Großschiffahrtsweges Rhein - Main - Donau für die großdeutsche Wirtschaft" einen Namen gemacht hat, hielt das einleitende Referat auf der Tagung des Wirtschaftsausschusses und kam in diesem Zusammenhang auf den gegenwärtigen Stand des Problems zu sprechen.

Das eigentliche durchführende Organ der Arbeiten an der Rhein-Main-Donau-Linie ist heute die Rhein-Main-Donau A.-G. in München, die in Form einer gemeinwirtschaftlichen Gesellschaft am 30. Dezember 1921 ins Leben gerufen wurde, die die Verpflichtung übernahm, die Großschiffahrtsstraße Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze bei Passau für Schiffe von 1200 bis 1500 Tonnen auszubauen. Der Einfluß des Reiches und der beteiligten Länder ist durch das Stimmrechtsverhältnis, durch die Gestaltung des Aufsichtsrates und besondere Abmachungen zwischen Reich und Ländern gesichert. Die Gesellschaft hat die Aufgabe und die Verpflichtung, die fertiggestellten Schiffahrtsanlagen unentgeltlich an das Reich zu übertragen, während sie die Ausnutzung der an der Wasserstraße gewinnbaren Wasserkräfte bis zum Jahr 2050 übertragen erhalten hat. Zu diesem Zeitpunkt sollen die Kraftwerke unentgeltlich an das Reich fallen, das jedoch dann deren Ueberschüsse an Bayern und, soweit Baden am Main beteiligt ist, an Baden abzuführen hat.

Nach den Ausführungen von Dr. Hoßbach in Würzburg erstrecken sich die Versuche Bayerns in der Richtung, die Nachteile seiner binnenländischen Verkehrslage auszugleichen und die Donau sowie den Main zu ausbaufähigen Straßen auszugestalten, ohne dabei die Wichtigkeit des Anschlusses des bayerischen Binnenwasserstraßennetzes an Rheinland-Westfalen zu übersehen, das als Lieferant für das kohlenarme Bayern in erster Linie in Betracht kommt. Andere bayerische Tendenzen zielen wieder darauf ab, die bayerische Verkehrspolitik mehr auf die Donau und damit auf Oesterreich abzustellen. Bayern hat das größte Interesse, seine Verkehrsbeziehungen mit denen Oesterreichs zu verbinden, wobei naturgemäß die Berücksichtigung der Wichtigkeit der verkehrspolitischen Beziehungen zwischen Bayern und Rheinland-Westfalen nicht unterdrückt werden muß. Da indessen die Schaffung geeigneter Wasserstraßenverbindungen zwischen dem Deutschen Reich und Oesterreich in Gestalt der Rhein-Main-Donau-Linie in kilometrischer Beziehung die Adriahäfen bezw. die tschechoslovakischen Durchgangslinien nicht schlagen kann, muß der Wettbewerb auf alle Fälle auf dem Gebiet der Frachttarifkosten durchgeführt werden. Damit ist die Frage der Rentabilität der Wasserstraße aufgeworfen, die nur dann als gewährleistet gelten kann, wenn die erforderliche Frachtmenge aufgebracht wird, die den Wasserstraßentransport dem Eisenbahntransport vorzieht und für die ein etwas länger dauernder Beförderungstermin durch die geringeren tarifarischen Unkosten wieder aufgewogen wird. Im Augenblick sind bei der Beurteilung der heute gegebenen Voraussetzungen die auf Wasserverfrachtung angewiesenen Gütermengen viel zu gering, um das teuere Bauprojekt zu rechtfertigen. Da aber damit zu rechnen ist,

daß im Fall des Vorhandenseins eines neuen Transportweges eine völlige Umstellung der Beförderungsverhältnisse einsetzt, muß sich die Voruntersuchung zur Beurteilung der Rentabilität gleichzeitig auf die Ausbeutung der verkehrspolitisch und allgemein wirtschaftspolitisch sich ergebenden neuen Situation erstrecken. Es muß auch damit gerechnet werden, daß die Existenz einer Wasserstraße an sich zu einer Intensivierung des Verkehrs führt.

In dieser Beziehung sind einige statistische Angaben von Wichtigkeit, die sich auf die Verkehrsziffer des neuen Aschaffenburger Hafens beziehen, der Ende des Jahres 1921 dem Verkehr übergeben wurde, während bis dahin die Großschiffahrtsstraße bei Hanau endete. Durch den Hafen Aschaffenburg wurden im Jahre 1920 rund 48,000 Tonnen befördert, im Jahre 1923 rund 158,000 Tonnen, im Jahre 1924 rund 867,000 Tonnen, im Jahre 1925 rund 1,100,000 Tonnen, im Jahre 1926 rund 740,000 Tonnen, im Jahre 1927 rund 955,000 Tonnen, im Jahre 1928 rund 1,000,000 Tonnen. Zur gleichen Zeit haben alle übrigen deutschen Binnenschiffahrtsstraßen einen starken Rückgang des Verkehrs erlebt.

Als wichtigstes Transportgut auf den Binnenwasserstraßen kommt die Kohle in Betracht, die im Durchschnitt sämtlicher auf den Wasserstraßen beförderten Transportgüter 44 v. H. ausmacht, auf manchen Strecken jedoch 90 v. H. erreicht. Im Rahmen seiner Darstellung wies Dr. Hoßbach insbesondere auf die österreichisch-deutsche Kohlenverfrachtung hin. Durch die Frachtsätze ist heute sowohl die Tschechoslovakei wie Polen Deutschland im Kohlenverkehr mit Oesterreich wesentlich überlegen. Anderseits hat Oesterreich durch die Zersprengung des alten Staatsgebietes den größten Teil seiner Kohlenvorkommen verloren, so daß es gezwungen ist, den größten Teil seiner Brennstoffmengen aus dem Ausland einzuführen. Die Frachtsätze für die tschechoslovakische Kohle stellen sich heute Mährisch-Ostrau-Wien Nordbahnhof auf RM. 12.29 je Tonne, für die polnische Kattowitz-Wien auf RM. 16.36 je Tonne und für die deutsche Ruhrkohle Duisburg-Ruhrort-Wien Westbahnhof auf RM. 26.45. Es ist kein Wunder, daß so die deutsche Ruhrkohle absolut nicht wettbewerbsfähig gegenüber der tschechoslovakischen bezw. der polnischen Kohle im Handel mit Oesterreich ist. Diese Unkostenverteuerung ist lediglich auf die Frachtsätze der weiten Bahnstrecke zurückzuführen, die sich im Fall des Vorhandenseins einer geeigneten Wasserstraßenverbindung zwischen dem Rhein und der Donau, zwischen dem Ruhrgebiet und Wien ganz erheblich verbilligen würden. Es sind Berechnungen angestellt, nach denen sich die Frachtsätze für die Wasserfracht Duisburg-Ruhrort-Wien bei Kohle je Tonne folgendermaßen stellen:

Schleppkosten	
Duisburg-Ruhrort-Wien je Tonne	RM. 2.38
Kahnkosten	
Duisburg-Ruhrort-Wien je Tonne	RM. 1.92
Nebenkosten	
Duisburg-Ruhrort-Wien je Tonne	RM. 3.38
Zins- und Tilgungsbeträge für das Baukapital einschließlich Gewinnzuschlag je Tonne	RM. 3.21

Es würden demnach nach diesen Berechnungen an Frachtkosten Duisburg-Ruhrort-Wien je Tonne Kohle auf dem Wasserwege RM. 10.89 entstehen gegenüber RM. 26.45, die auf dem Eisenbahnwege gegenwärtig in Rechnung zu stellen sind, wobei ferner darauf Rücksicht genommen werden muß, daß die Tarifsätze auf der Eisenbahn eine regelmäßige Erhöhung in der letzten Zeit erfahren haben. Gegenüber der tschechoslovakischen und der polnischen Kohle würde sonach im Verkehr mit Oesterreich — was die Frachtsätze anbetrifft — die deutsche Kohle am günstigsten abschneiden, während sie vordem am schlechtesten gegenüber diesen beiden Konkurrenten auf dem österreichischen Markt abschnitt.

Dazu kommt ferner die Ueberlegung, daß Duisburg-Ruhrort als wichtigster Umschlagsplatz für Kohle und Wien als stärkstes österreichisches Brennstoffverbrauchszentrum am Wasserwege liegen. Oesterreich kann heute mangels eigener Kohle einen großen Teil seiner vorhandenen Eisenerze in Steiermark überhaupt nicht verhütten. Der Wiederaufbau der österreichischen Volkswirtschaft ist aber in der Hauptsache mit auf die Verwertung seiner Erzlager angewiesen. Diesen Erwägungen ist schon vor drei Jahren insofern Rechnung getragen worden, daß zwischen den Vereinigten Stahlwerken und der Oesterreichischen Alpinen Montangesellschaft ein Vertrag zustande kam, der einen Austausch zwischen Koks des Ruhrgebietes und Erz der Steiermark vorsah, der im Fall des Vorhandenseins einer geeigneten Wasserstraße von ganz anderen Ausmaßen sein würde, als es so der Fall ist. Auf der anderen Seite bedeutet Holz eines der wichtigsten Aktivmittel Oesterreichs. Es hatte im Jahre 1929 einen Ueberschuß an Holz im Betrage von 220,000,000 Schilling (132,000,000 RM.); seine Ausfuhr an Papier machte im genannten Jahre einen Betrag von 220,000,000 Schilling (132,000,000 RM.) aus. Deutschland bezieht dagegen rund 8,500,000 Tonnen Holz aus Finnland, Polen und der Tschechoslovakei im Betrage von mehr als rund 700,000,000 RM. Die Gründe für diese eigenartige handelspolitische Verflechtung liegen teils in den ungünstigen Zollverhältnissen, die jetzt allerdings

etwas besser geworden sind, da Deutschland auf die Einfuhr von Schnittholz einen Einfuhrzoll erhebt und Oesterreich seinerseits einen Ausfuhrzoll auf die Ausfuhr von Rundholz. Hauptsächlich ist hier aber auch die verkehrspolitische Lage von Bedeutung, da Deutschland das fremde Holz nur auf dem Wasserwege bezieht. Der Wegfall der Zollgrenzen und die Durchführung der Wasserstraßenprojekte würden die Voraussetzung für die österreichische Holzausfuhr nach Deutschland bilden. In gleicher Weise würde der Verkehrsaustausch bezüglich Steinen, Ton, Erden, Magnesit, Chemikalien, Obst und Papier in gesteigertem Ausmaß vor sich gehen.

Soweit die handelspolitische Seite des Wasserstraßenprojektes der Rhein - Main - Donaulinie für die großdeutsche Wirtschaft. Der gegenwärtige Stand der bautechnischen Arbeiten, wie er in der Darstellung von Dr. Hoßbach gelegentlich der Würzburger Tagung des Wirtschaftsausschusses des Oesterreichisch - Deutschen Volksbundes zum Ausdruck gelangte, ist nun der, daß die Untermainkanalisierung bis Aschaffenburg für den 1500 Tonnenkahn durchgeführt ist. Gegenwärtig wird an der Strecke Aschaffenburg-Würzburg gearbeitet, auf der 13 Staustufen in Verbindung mit Kraftwerken errichtet werden, die 280,000,000 Kilowattstunden jährlich erzeugen. Gleichzeitig sind die Arbeiten auf der Donaustrecke fortgeführt worden, wobei sich große Schwierigkeiten bei der Kachletstufe oberhalb Passau ergeben hatten. Die Denkschrift des Reichsverkehrsministeriums hatte als erstes Ziel im Gesamtrahmen der Rhein-Main-Donaulinie die Führung der Wasserstraße von Aschaffenburg bis Nürnberg und den Ausbau der Donau von Regensburg bis zur Reichsgrenze in Aussicht gestellt. Die Denkschrift des Reichsverkehrsministeriums schätzte die finanzielle Tragweite des gegenwärtig in Ausführung begriffenen Projektes Mainkanalisierung Aschaffenburg-Würzburg auf 89,3 Millionen Reichsmark, Donauregulierung Regensburg (Hafen)-Vilshofen auf 34 Millionen RM., die Donauregulierung Passau-Reichsgrenze auf 5,7 Millionen RM. Von dem Gesamtbetrage von 129 Millionen RM. würden 57,10 Millionen RM. auf das Reich, der Rest auf die daran beteiligten Länder entfallen. Das Gesamtprojekt der Rhein-Main-Donaulinie würde im Idealzustand den Betrag von rund 700 Millionen RM. erfordern.

Die Benutzung öffentlicher Gewässer durch die Gemeinden.

(Aus dem Bundesgericht.)

Dr. E. G. Am 20. März 1930 erließ der Regierungsrat des Kantons Zürich eine «Gebührenordnung für die Benützung von Wasser aus den öffentlichen Seen, Flüssen und Bächen zu Trink- oder Brauchwasserzwecken». Darnach soll für diese Benützung eine nach Litern in der Minute berechnete einmalige Verleihungsgebühr und ferner jährlich wiederkehrende Benutzungsgebühren erhoben werden. Bei der Wasserentnahme aus Seen beträgt der Ansatz der Verleihungsgebühr 20—30 Rappen, der jährlichen Benützungsgebühr 30 Rappen pro Minutenliter. Für Wiesenbewässerungsanlagen sowie für Anlagen mit einer 20 Minutenliter nicht übersteigenden Höchstleistungsfähigkeit werden keine Gebühren erhoben (§ 1). Falls das Wasser zu öffentlichen oder gemeinnützigen Zwecken verwendet wird, kann die Abgabe ermäßigt werden (§ 2). Für bereits bestehende Anlagen, für welche noch keine Verleihung im Sinne von § 137 des Einführungsgesetzes zum Zivilgesetzbuch vorliegt, ist die Benützungsgebühr vom Tage des Inkrafttretens der Verordnung an zu bezahlen (§ 3). — Der § 137 des zürcherischen Einführungsgesetzes, auf den sich diese Verordnung stützt, lautet:

«Die Anlegung, Abänderung und Erweiterung, sowie der Betrieb von Wasserbenützungsanlagen (Kraftwerken, Wiesenbewässerungen u. dgl.) an öffentlichen und privaten Gewässern unterliegen der staatlichen Aufsicht.

Für die über den Gemeindegebrauch hinausgehende Benützung öffentlicher Gewässer ist eine besondere staatliche Verleihung erforderlich.»

Gegen diese Gebührenordnung ist von der Stadt Zürich beim Bundesgericht staatsrechtliche Beschwerde eingereicht worden mit dem Antrag auf Aufhebung der Verordnung. Zur Begründung wurde geltend gemacht, daß nach zürcherischem Recht nicht jede über den Gemeingebrauch hinausgehende Benützung öffentlicher Gewässer verleihungsbedürftig sei, sondern nur die Errichtung von Wasserwerken, Wiesenbewässerungsanlagen u. dgl., nicht aber Trink- und Brauchwasseranlagen. Zudem wäre es zum mindesten sehr diskutabel, ob im Wasserentzug zur Wasserversorgung von Gemeinden nicht bloß ein sog. «gesteigerter Gemeingebrauch» zu erblicken sei, statt einer über den zulässigen Gemeingebrauch hinausgehenden Benützung. Gleich wie § 67 des Wasserbaugesetzes den Gemeinden die Ausbeutung von Sand, Kies und Steinen aus öffentlichen Gewässern erlaube, sei ihnen auch von jeher der unentgeltliche Bezug von Trinkwasser aus solchen Gewässern gestattet gewesen und daran habe § 137 des Einführungsgesetzes zum Z. G. B. nichts ändern wollen. Wäre dies beabsichtigt gewesen, so hätte man es sagen müssen, was dann zweifellos dem Widerstand vieler großer Seegemeinden gerufen hätte, da diese die neue fiskalische Belastung durch den Kanton nicht ohne weiteres hingenommen hätten. Aber wenn man auch noch annehmen wollte, daß solche Anlagen einer Verleihung durch den Staat bedürfen, so folge daraus noch nicht das Recht zur Erhebung von Abgaben, wie sie hier vorgesehen seien. Denn die in der neuen Verordnung vorgesehenen Gebühren von 20—30 Rappen pro Minutenliter stellen nicht etwa eine angemessene Entschädigung für eine besondere Leistung der öffentlichen Verwaltung dar, sondern charakterisierten sich als eigentliche finanzielle Nutzbarmachung des staatlichen Wasserregals. Dies könne aber nicht durch bloße Verwaltungsanordnung geschehen, sondern bedürfe einer besondern Rechtssetzung, zu der der Regierungsrat, ohne besondere Ermächtigung, nicht kompetent sei.

Die staatsrechtliche Abteilung des Bundesgerichtes hat die stadtzürcherische Beschwerde mit Urteil vom 3. Oktober 1930 einstimmig als unbegründet abgewiesen. Mit dem Regierungsrat des Kantons Zürich ging das Gericht von der Auffassung aus, daß nach § 137 des Einführungsgesetzes jede über den Gemeingebrauch hinausgehende Benützung der öffentlichen Gewässer — d. h. jede Benützung, die mittelst einer besonderen technischen Anlage erfolgt und eine Leistungsfähigkeit von 20 Minutenliter überschreitet — einer staatlichen Verleihung bedarf. Denn dieser Satz wird in § 137 ganz allgemein und vorbehaltlos aufgestellt. Dabei kann auf die Entstehungsgeschichte dieser Gesetzesbestimmung nicht abgestellt werden, denn wenn selbst aus dieser sich ergeben sollte, daß der Gesetzgeber den Verleihungszwang nicht für alle, sondern nur für gewisse über den Gemeingebrauch