

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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 22 (1930)

Heft: 12

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

Autor: Siegel, Otto

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-922495>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Dr. G. Lüscher & Prader, Stollenbau
Wettingen:

Ausführung des Unterwasserstollens.

Bauunternehmung Stauwehr Wet-
tingen, 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 Wohnhäu-
sern für das Betriebspersonal in Wettingen.

Huber & Lutz, Ingenieurbureau,
Zürich:

Lieferung von vier automatischen Ueberlauf-
klappen auf dem Stauwehr.

Gesellschaft der L. von Roll'schen
Eisenwerke, Gießerei Bern:

Lieferung des mechanischen und elektrischen
Teiles der Windwerke für die Gleit- und Seg-
mentschützen, sowie die Entlastungsleitungen.

Eisenbaugesellschaft Zürich, in Ver-
bindung der Stauwerke A.-G. Zürich:

Lieferung der Eisenkonstruktionen für die Ab-
schluß- und Regulierorgane des Stauwehres
und des Einlaufbauwerkes.

Aktiengesellschaft Escher Wyß &
Cie., Zürich:

Lieferung und Montage von drei Kaplantur-
binen.

Maschinenfabrik Oerlikon, in Oer-
likon:

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 Ver-
kehrsbedeutung des Großschiffahrtsweges Rhein-
Main-Donau für die großdeutsche Wirtschaft auf
seinem vor kurzem erfolgten Bundestag in Würz-
burg erneut zur Aussprache gestellt. Dr. Arthur
Hoßbach-Berlin, der sich auch durch die Heraus-
gabe 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 Ar-
beiten 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 Großschiffahrts-
straße Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze bei
Passau für Schiffe von 1200 bis 1500 Tonnen aus-
zubauen. Der Einfluß des Reiches und der betei-
ligten Länder ist durch das Stimmrechtsverhält-
nis, durch die Gestaltung des Aufsichtsrates und
besondere Abmachungen zwischen Reich und Län-
dern gesichert. Die Gesellschaft hat die Aufgabe
und die Verpflichtung, die fertiggestellten Schiff-
fahrtsanlagen unentgeltlich an das Reich zu über-
tragen, 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 Ueber-
schüsse 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 binnenlän-
dischen Verkehrslage auszugleichen und die Do-
nau sowie den Main zu ausbaufähigen Straßen
auszugestalten, ohne dabei die Wichtigkeit des An-
schlusses des bayerischen Binnenwasserstraßen-
netzes an Rheinland-Westfalen zu übersehen, das
als Lieferant für das kohlenarme Bayern in erster
Linie in Betracht kommt. Andere bayerische Ten-
denzen 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 naturge-
mäß die Berücksichtigung der Wichtigkeit der
verkehrspolitischen Beziehungen zwischen Bay-
ern und Rheinland-Westfalen nicht unterdrückt
werden muß. Da indessen die Schaffung geeig-
neter Wasserstraßenverbindungen zwischen dem
Deutschen Reich und Oesterreich in Gestalt der
Rhein-Main-Donau-Linie in kilometrischer Be-
ziehung die Adria Häfen bzw. die tschechoslova-
kischen Durchgangslinien nicht schlagen kann, muß
der Wettbewerb auf alle Fälle auf dem Gebiet
der Frachttarifkosten durchgeführt werden. Da-
mit ist die Frage der Rentabilität der Wasserstraße
aufgeworfen, die nur dann als gewährleistet gelten
kann, wenn die erforderliche Frachtmenge aufge-
bracht wird, die den Wasserstraßentransport dem
Eisenbahntransport vorzieht und für die ein et-
was länger dauernder Beförderungstermin durch
die geringeren tarifarischen Unkosten wieder auf-
gewogen wird. Im Augenblick sind bei der Be-
urteilung der heute gegebenen Voraussetzungen
die auf Wasserverfrachtung angewiesenen Güter-
mengen viel zu gering, um das teure 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 Aschaffburger Hafens beziehen, der Ende des Jahres 1921 dem Verkehr übergeben wurde, während bis dahin die Großschiffsstraße bei Hanau endete. Durch den Hafen Aschaffburg 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 Binnenschiffsstraßen 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 Tschechoslowakei wie Polen Deutschland im Kohlenverkehr mit Oesterreich wesentlich überlegen. Andererseits 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 tschechoslowakische 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 tschechoslowakischen bzw. 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 tschechoslowakischen und der polnischen Kohle würde so nach 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 Alpenen 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 Tschechoslowakei 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 Donautrecke 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 Benutzung von Wasser aus den öffentlichen Seen, Flüssen und Bächen zu Trink- oder Brauchwasserzwecken». Darnach soll für diese Benutzung 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 Benutzungsgebühr 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 Benutzungsgebühr 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 Wasserbenutzungsanlagen (Kraftwerken, Wiesenbewässerungen u. dgl.) an öffentlichen und privaten Gewässern unterliegen der staatlichen Aufsicht.

Für die über den Gemeindegebrauch hinausgehende Benutzung 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 Gemeindegebrauch hinausgehende Benutzung öffentlicher Gewässer verleihebungsbedürftig 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 Gemeindegebrauch» zu erblicken sei, statt einer über den zulässigen Gemeindegebrauch hinausgehenden Benutzung. 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 bedürften, 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 Nutzarmachung 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 Gemeindegebrauch hinausgehende Benutzung der öffentlichen Gewässer — d. h. jede Benutzung, 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 Gemeindegebrauch