

2. Okt. 1992



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
 DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

3003 Bern, 2. Oktober 1992

An den Bundesrat

Informationsnotiz

Eröffnung des Main-Donau-Kanals; Nürnberg, 25. September 1992

Nicht weniger als 16 europäische Verkehrsminister, darunter auch die niederländische Verkehrsministerin, unterstrichen mit ihrer Teilnahme an der feierlichen Eröffnung des Main-Donau-Kanals sowohl die verkehrspolitische als auch die aussenpolitische Bedeutung dieses Bauwerks. In der Tat scheinen die politischen Veränderungen in Europa, vor allem die Umwälzungen in den Staaten Mittel- und Osteuropas, die kühnen Pläne zur Errichtung dieser Wasserstrasse im nachhinein zu rechtfertigen. Der Kanal wird insbesondere den Transitverkehr zwischen den Anliegerstaaten der Donau und dem Rheinstromgebiet ermöglichen und damit den Güter- und Personenaustausch zwischen Ost und West fördern. Insofern kann er zum verkehrspolitischen Anschluss der mittel- und osteuropäischen Staaten an Westeuropa wesentlich beitragen. Der aus der ehemaligen DDR stammende Verkehrsminister Deutschlands Günther Krause, wies darauf hin, dass die Vision und die Grosszügigkeit, welche hinter diesem Projekt standen, als Modell für die Zusammenarbeit zwischen dem Osten und dem Westen, aber auch für die innerdeutsche Zusammenarbeit, dienen sollten.

Das Bauwerk

Der Main-Donau-Kanal verbindet die Donau (Kelheim) über den Main (Bamberg) mit dem Rhein, dem verkehrsreichsten Strom Europas. Der Bau des Kanals bildet das letzte Glied für einen Schifffahrtsweg, welcher quer durch Europa verläuft und der die Nordsee mit dem Schwarzen Meer verbindet. Die Kanalstrecke von Kelheim bis Bamberg misst 171 km. Zur Ueberwindung der Höhenunterschiede mussten insgesamt 16 Schleusen errichtet werden.



Die ersten Bauarbeiten für den Kanal erfolgten bereits in den 60er-Jahren. Die Gesamtkosten dürften in einer Grössenordnung von 5 Milliarden DM liegen.

Es handelt sich also um ein grosses, ehrgeiziges Vorhaben, dessen Verwirklichung anfänglich politischen, wirtschaftlichen und ökologischen Widerstand hervorgerufen hatte. Heute sind die kritischen Stimmen weitgehend verstummt, weil die verkehrspolitische Bedeutung der Binnenschifffahrt zunehmend erkannt wird und weil der Main-Donau-Kanal zur Bewältigung der steigenden Verkehrsnachfrage zwischen Ost und West entscheidend beitragen kann.

Verkehrspolitische Bedeutung

Es handelt sich beim Main/Donau-Kanal also um ein grosses, ehrgeiziges Vorhaben, das trotz politischem, wirtschaftlichem und ökologischem Widerstand verwirklicht wurde. Es belegt, dass die verkehrspolitische Bedeutung der Binnenschifffahrt zunehmend erkannt wird. Die Voraussagen über das zu erwartende Verkehrsvolumen auf dem Kanal schwanken stark. Man findet in den Prognosen der Experten Zahlen zwischen 3 und 10 Millionen Tonnen pro Jahr (zum Vergleich: Der Umschlag in den Basler Rheinhäfen liegt bei rund 9 Mio Tonnen). Die deutschen Behörden halten eine Grössenordnung von 4 - 7 Mio Tonnen jährlich für realistisch.

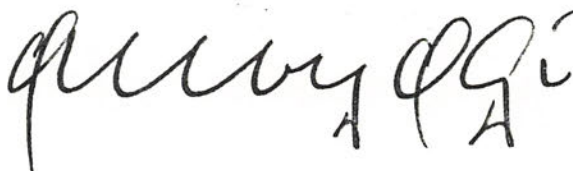
Wichtiger als diese Prognosen ist jedoch die Feststellung, dass dem Bau dieses Kanals verkehrspolitische Ueberzeugungen zugrundeliegen, die mit denjenigen der Schweiz nahtlos übereinstimmen. Die Binnenschifffahrt ist ein umweltschonender, wirtschaftlicher, energie- und raumsparender Verkehrsträger und damit ein wichtiges Element des koordinierten Verkehrs. Aehnlich wie die Bahn verbindet sie ökologische Verantwortung mit ökonomischer Vernunft. Im internationalen kombinierten Verkehr Schiff/Bahn liegt zweifellos ein beträchtliches Potential. Es war bezeichnenderweise der Vertreter der EG-Kommission, der für Verkehrspolitik zuständige Karel van Miert, der beim Festakt in Nürnbergs Meistersingerhalle den Main-Donau-Kanal in den Rahmen des gesamteuropäischen Verkehrs stellte und dabei ausdrücklich auf die Entscheidung hinwies, welche in der Schweiz betreffend den Bau der NEAT unmittelbar bevorstand. Auch im anschliessenden Gespräch mit verschiedenen Ministerkollegen hatten wir Gelegenheit zur Feststellung, dass der von der Schweiz eingeschlagene Weg zur Lösung der internationalen Verkehrsprobleme und die dahinterstehenden verkehrspolitischen Ziele zunehmend Anerkennung finden.

Auswirkungen auf die Schweiz

Grundsätzlich handelt es sich beim Kanal um eine Wasserstrasse, die deutschem Recht und nicht, wie etwa der Rhein, internationalem Recht untersteht. Aufgrund einer Weisung der zuständigen deutschen Behörden werden aber Schiffe aus den EG-Mitgliedstaaten und aus der Schweiz das Recht haben, den Kanal ohne besondere Bewilligung zu befahren. Das gilt für Transitfahrten (z.B. Basel - Budapest) wie auch für den bilateralen Verkehr (z.B. Basel - Nürnberg oder Basel - Regensburg). Das Befahren des Kanals ist für alle Schiffe gebührenpflichtig. Innerdeutsche Transporte, z.B. zwischen Nürnberg und einem am Rhein gelegenen Hafen, dürfen Schiffe aus Drittstaaten hingegen ohne besondere Erlaubnis nicht ausführen (Verbot der innerdeutschen Kabotage).

Auf die schweizerische Rheinschiffahrt wird die Eröffnung des Main-Donau-Kanals voraussichtlich keinen grossen Einfluss haben. Im bilateralen Schiffsverkehr zwischen der Schweiz und den Staaten Mitteleuropas (Ungarn, CSFR, usw.) ist wegen des langen Transportweges auf absehbare Zeit mit einem geringen Verkehrsaufkommen zu rechnen. Auch wenn gewisse Transporte zunehmen sollten (z.B. Container-Verkehr), so werden sie für die schweizerische Schiffahrt im Vergleich zum Rheinverkehr von untergeordneter Bedeutung bleiben. Der Abschluss bilateraler Schiffahrts-Abkommen drängt sich zur Zeit nicht auf.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi