

Zur Problematik der Moselkanalisierung

Bei den Pariser Gesprächen zwischen Bundeskanzler *Dr. Adenauer* und dem französischen Ministerpräsidenten *Mendes-France* spielte auch der Moselkanal eine Rolle. Die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit wurde so von neuem auf dieses vielumstrittene Problem gelenkt. Vor etwas mehr als zwei Jahren wurde eine deutsch-französische Studienkommission ins Leben gerufen, die sich mit diesem Bauvorhaben zu beschäftigen hatte. Die Untersuchungsergebnisse sind den beteiligten Regierungen im Juni 1953 vorgelegt worden. In Deutschland wurden die Unterlagen einem interministeriellen Ausschuß überwiesen, über dessen Beratungen bisher jedoch nichts bekanntgeworden ist.

Was ist geplant? Auf einer Strecke von 270 Kilometer soll die Mosel zwischen Diedenhofen und Koblenz für Schiffe von 1350 bis 1500 Tonnen Tragfähigkeit befahrbar gemacht werden. Außer der bereits bestehenden Staustufe von Koblenz sollen 13 Schleusen den Verkehr durch eine Wassertiefe von 2,5 Meter ermöglichen. Für den deutschen Teil des Flusses sind auf einer Länge von etwa 195 Kilometer Staustufen bei Lehmen, Müden, Fankel, St. Aldegund, Emkirch, Zeltingen, Wintrich, Dezem, Trier, für den luxemburgischen Teil bei Grevenmacher und Palzen und für den französischen Teil bei Apach und Königsmacher vorgesehen.

Von französischer Seite wurde eine Schleusenlänge von 185 Meter für einen Verkehr von rund 10 Millionen Tonnen pro Jahr in Vorschlag gebracht, während nach deutscher Ansicht 135 Meter für 6 Millionen Tonnen im Jahr ausreichend sind. Bei zunehmendem Verkehr würde eine zweite Schleuse notwendig werden. Die Anpassung an die erhöhten Anforderungen ist bei kürzeren Doppelschleusen, die auch Vorteile für die Energieerzeugung mit sich bringen, wesentlich größer. Als Breite der Schleusen sind 12 m vorgesehen.

Entscheidend für die Rentabilitätsberechnung ist das Verhältnis des Verkehrsaufkommens und der zu gewinnenden elektrischen Energie zu den Baukosten, die auf insgesamt 448,9 Millionen DM bei einer Schleusenlänge von 185 Meter veranschlagt wurden. Auf den deutschen Teil des Projektes würden etwa 369,2 Millionen DM (ohne Bauzinsen), auf

den luxemburgischen 50,9 Millionen DM und auf den französischen 28,8 Millionen DM entfallen. Beim Bau von Doppelschleusen mit einer Länge von 135 Meter an jeder Staustufe würden sich die Gesamtkosten um 56,4 Millionen DM erhöhen.

Wesentlichen Einfluß auf die Baukosten hat die Energienutzung der Staustufen. Nach Ermittlungen des Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerkes (RWE), das die Optionsrechte erworben hat, werden die Kosten durch eine Beteiligung der Energieerzeuger bei einem Zinssatz von 5 vH, einer Schleusenlänge von 135 Meter und einer Netto-Energieerzeugung von 684 Millionen kWh um 217,3 Millionen DM gesenkt. Auf die Wasserstraße würden dann 259,4 Millionen DM entfallen. Falls der Bau eines Pumpspeicherwerkes als Ausgleich für die Unbeständigkeit der Kraftdarbietung sich als notwendig erweisen sollte, würde sich der Baukostenanteil der Energieseite auf 302,9 Millionen DM erhöhen. Nach Ansicht des RWE würden die Moselkraftwerke mit ihrem geringen Gefälle und ihren hohen Baukosten zu den teuersten Stromerzeugern Deutschlands gehören.

Beim Bau von Schleusen mit einer Länge von 185 Meter würde der Energieanteil 215,2 Millionen DM, derjenige der Wasserstraße 275,4 Millionen DM betragen. Diese Kostenaufgliederung wurde von den französischen Sachverständigen abgelehnt. Sie berechneten einen erheblich höheren Energieanteil. Vor allem aber haben sie hinsichtlich der Energieerzeugung eigene Vorstellungen. Die Stromverwertung, Stromableitung und die einheitliche Betriebsführung soll nicht ein Stromversorgungsunternehmen — hier das RWE — übernehmen, sondern einer neuen Gesellschaft mit internationalem Charakter übertragen werden. Die französischen Sachverständigen glauben, daß der Strom entsprechend seinem Wert verkauft werden solle, wie er sich aus freien, mit allen möglichen Abnehmern abzuschließenden Verträgen ergibt, und daß die entsprechenden Einnahmen dazu beitragen sollen, das finanzielle Gleichgewicht des Unternehmens zu gewährleisten, eines Unternehmens, das sie als einheitliches Ganzes betrachten. Nach ihren Berechnungen würden die Kosten der Energieseite 328,6 Millionen DM, die der Schifffahrt 155,6 Millionen DM betragen.

Eine Schätzung des Verkehrsaufkommens ließe sich nur durch einen Kostenvergleich zwischen Bahn- und Wasserweg ermöglichen. Ihre Exaktheit wird aber bezweifelt, weil die Bahnfrachten auf Grund der Vorschriften des Montanvertrages einige Änderungen erfahren werden. Nach deutscher Schätzung, unter Zugrundelegung eines Frachtsatzes von 21 DM je Tonne Kohle von der Ruhr nach Lothringen, kam man zu folgenden Zahlen: Bergverkehr 1,05 Millionen Tonnen, Talverkehr 1,40 Millionen Tonnen, sonstiger grenzüberschreitender und Lokalverkehr 0,50 Millionen Tonnen und 20 vH Verkehrssteigerung durch Auswirkungen des gemeinsamen Marktes 0,50 Millionen Tonnen. Das sind zusammen 3,45 Millionen Tonnen.

Die französischen Sachverständigen sind zu weit höheren Summen gekommen. Es werden für den Bergverkehr 5,44 Millionen Tonnen, für den Talverkehr 3,85 Millionen Tonnen und für den örtlichen Verkehr 1,4 Millionen Tonnen angesetzt, so daß man, ohne den luxemburgischen Verkehr zu berücksichtigen, zu einem Gesamtverkehrsaufkommen von 10,69 Millionen Tonnen gelangte.

Ferner wurden von den französischen Gutachtern für den Betrieb, die Unterhaltung und Erneuerung und den Kapitaldienst 10,34 Millionen DM errechnet. Wenn man das Verkehrsvolumen von 10,69 Millionen Tonnen je Jahr zugrunde legt, so ergibt dies eine Schifffahrtsabgabe von 1 DM pro Tonne. Dieser Berechnung vermochte man auf deutscher Seite nicht zu folgen. Es wurde der Standpunkt vertreten, daß die Umlegung dieses Kostenfaktors erst dann erfolgen könne, wenn das Verkehrsaufkommen überblickbar ist und sich die Selbstkosten von Bahn und Wasserstraße vergleichen lassen. Die deutsche Skepsis wurde dadurch verstärkt, daß der Berg- und Talverkehr nach Lothringen recht unausgeglichen ist, ein Umstand, der sich sehr ungünstig auf die Schifffahrtskosten und Frachten auswirkt.

In den von deutschen Stellen geschätzten 3,45 Millionen Jahrestonnen sind im Talverkehr eine Million Tonnen Minette enthalten. Fest steht aber schon jetzt, daß die Ruhr diese Menge nicht verkraften kann, da die Minette einem Vergleich mit den hochwertigen Schwedenerzen nicht standhält. Außerdem ist die Förderkapazität der lothringischen Gruben kaum der angestrebten Kapazitätssteigerung ihrer -eigenen Eisenindustrie gewachsen. Die für den Talverkehr eingesetzten Daten dürften daher fiktiv sein. Ferner ist zu berücksichtigen, daß die lothringische Industrie heute in der Lage ist, aus den bislang nicht zur Verhüttung geeigneten Brennstoffen hüttenfähigen Koks herzustellen. Eine entsprechende Erweiterung der Kokereikapazität ist vorgesehen. Dies würde eine Verminderung des Koksbezugs zugunsten der Kohle von der Ruhr zur Folge haben, zumal Hüttenkoks, per Schiff transportiert, einen höheren Verladeverlust aufweist, als es bei Kohle der Fall ist. Eine Verlagerung des Imports von Koks auf Kokskohle dürfte u. a. für die deutsche chemische Industrie negative Folgen haben. Neue Kokereien würden entstehen, und außer Koks würden Gas und Kohlederivate von der lothringischen Industrie anfallen. Eine solche Verlagerung würde nicht ohne Auswirkungen auf das Verkehrsvolumen der Mosel bleiben.

Die Bauwürdigkeit des Kanalprojekts kann entweder unter den Aspekten der deutschen Volkswirtschaft oder unter dem Blickwinkel einer europäischen Wirtschaftsintegration beurteilt werden. Es ist eine allzu bekannte Tatsache, daß wir in Deutschland eine starke Kapitalknappheit haben, die noch Jahre anhalten wird. Die Binnenschifffahrt trägt die Kosten der Wasserstraßen nicht. Die zur Erhebung kommenden Schifffahrtsabgaben decken nicht einmal die laufenden Betriebs- und Unterhaltungskosten, die gewöhnlich mit $\frac{1}{2}$ vH des erforderlichen Anlagekapitals bemessen werden. Hier muß der Steuerzahler einspringen und die „billigen Binnenschifffahrtsfrachten“ subventionieren. Es erhebt sich daher die Frage, ob wir uns in Anbetracht der Kapitalknappheit solche kostspieligen Bauprojekte überhaupt erlauben können.

Ob der Kanal eine Verbilligung gegenüber der Moselbahn bringt, ist schwer zu sagen, da der gebrochene Weg auch weiterhin bestehenbleibt. Die Streckenberechnung Diedenhofen—Ruhrort gibt kein richtiges Bild, weil die zu versorgenden Stahlwerke und Minettegruben Luxemburgs von dem geplanten Moselhafen Wasserbillig rund 60 km entfernt liegen. Auch ein großer Teil der lothringischen Hüttenwerke liegt nicht direkt an der Mosel. Es wäre daher ernsthaft zu prüfen, ob die bereits bestehende Moselbahn, deren Kapazität gegenwärtig bei 16 Millionen Tonnen jährlich nach beiden Richtungen liegt und die nicht ausgelastet ist, durch eine Elektrifizierung nicht wesentlich größere Vorteile bietet, als sie von einer Kanalisierung der Mosel je zu erhoffen sind.

Die Kapazität der Moselbahn kann zu jeder Zeit mit einem wesentlich niedrigeren Kapitaleinsatz auf eine Kapazität von etwa 23 Millionen Tonnen pro Jahr gebracht werden, falls ein echter Neuverkehr aufkommt. Die Elektrifizierung der Moselstrecke könnte nach Berechnungen der Deutschen Bundesbahn mit einem Kostenaufwand von 170 Millionen DM in kürzester Zeit verwirklicht werden. In Deutschland kann man sich keinen Verkehrsluxus erlauben, sondern muß danach trachten, bestehende Transportkapazitäten so rationell wie möglich auszunutzen. Die Deutsche Bundesbahn und die französische Staatsbahn sind jederzeit in der Lage, einem erhöhten Transportvolumen von und nach der lothringischen Industrie gerecht zu werden. Bezeichnend ist, daß die französische Staatsbahn sowie die Stadt Straßburg sich aus verkehrswirtschaftlichen Gründen gegen den Kanalbau ausgesprochen haben. Ebenso wandten sich die gesamte deutsche Wirtschaft, die deutschen Gewerkschaften sowie der Internationale Bund Freier Gewerkschaften gegen dieses Projekt.

Der Standpunkt der französischen Staatsbahn ist durchaus verständlich. Sicherlich — das Verkehrsvolumen ist ja sehr umstritten — wird es zu einer Verlagerung gewisser

Frachtmengen von der Schiene auf den Wasserweg kommen. Der Eisenbahn bleibt dann der Einnahmeausfall, der irgendwie gedeckt werden muß, sei es durch Überwälzung auf die verladende Wirtschaft — falls dies überhaupt möglich ist — oder auf den Steuerzahler. Sowohl der französischen als auch der deutschen Wirtschaft würden, falls durch den Schiffahrtsweg Frachtverbilligungen eintreten, nur vermeintliche Kostenvorteile entstehen. Außer den Eisenbahnen würden aber auch den Binnenhäfen Straßburg und Mannheim und den Seehäfen Dünkirchen und Antwerpen durch Verlust erheblicher Umschlagsmengen beträchtliche Nachteile erwachsen.

Ein bisher wenig beachteter Faktor ist, daß zur Schiffbarmachung der Mosel auch entsprechende Schiffseinheiten gehören. Die auf dem Rhein eingesetzten Schiffe sind bis auf wenige Typen zur Befahrung einer kanalisierten Mosel nicht geeignet. Es werden daher, je nach der Größe des künftigen Verkehrsvolumens, Neubauten notwendig sein. Bei einem jährlichen Verkehrsaufkommen von nur einer Million Tonnen wäre die Erstellung von 100 000 Tonnen Schiffsraum notwendig. Die Kosten dafür betragen nach dem heutigen Stand etwa 48 Millionen DM. Das sind rund 480 Millionen DM nach dem von den französischen Sachverständigen geschätzten jährlichen Verkehrsaufkommen von 10 Millionen Tonnen. Ob die deutsche Binnenschifffahrt in der Lage sein wird, sich auch nur für einen Teil der erforderlichen Summe Investitionsquellen zu erschließen, erscheint sehr fraglich.

Die Städte Koblenz und Trier erwarten einige Vorteile aus der Durchführung des Kanalbaus. Der Arbeitsmarkt von Rheinland-Pfalz könnte auf einige Jahre, nämlich während der Bauzeit, eine Entlastung erfahren. Der Ruhr-Mosel-Verkehr würde sich aber in der Hauptsache als Durchgangsverkehr abwickeln, der das Wirtschaftsleben von Rheinland-Pfalz nicht allzusehr anregen dürfte.

Es ist ebenfalls zweifelhaft, ob die Kanalisierung der Mosel eine Industrieansiedlung im Moseltal oder in seinen Nachbargebieten zur Folge haben wird. Die geographischen Voraussetzungen sind hierfür wohl nicht gegeben.

Es soll nicht bestritten werden, daß es sich beim Moselkanal um ein Problem der europäischen Verkehrspolitik handelt. Die Durchführung des Projekts setzt aber die wirtschaftliche Integration der durch den Schumanplan vereinten Nationen voraus. Die Wirtschaftsunion müßte existent sein. Den Kanal als „Prüfstein für den europäischen Geist“ zu bezeichnen, ist unrealistisch.

Der ehemalige französische Außenminister *Robert Schuman* gab im Vorwort zu einer Broschüre des französischen Moselkanalkonsortiums zu, daß Frankreich aus den Verbesserungen an erster Stelle Nutzen ziehen würde. Dieser Vorteil soll sich aber später — nämlich nach Schaffung der Europäischen Gemeinschaft — auf die übrigen Nationen ausdehnen. Die Vergünstigungen, von denen Schuman spricht, würden fast ausschließlich der lothringischen Eisenindustrie zufallen. Damit wird die angebliche europäische Bedeutung des Moselkanals stark lokalisiert. Der lothringischen Industrie werden zur Zeit durch den französischen Staat große Importsubventionen für Kohle gezahlt, deren Aufhebung eine Verteuerung der Brennstoffe zur Folge hätte. Man erhofft sich durch die Kanalisierung einen Ausgleich. Das ist aber fraglich.

Es wird von allen beteiligten Nationen sehr ernsthaft und gründlich zu prüfen sein, auf welche Weise man erreichen kann, mit der bestmöglichen Investitionspolitik den größten wirtschaftlichen Effekt zu erzielen, um entsprechend dem Schumanplan durch die Erweiterung der Produktion einen Beitrag zur Hebung des Lebensstandards zu leisten. Nationale und politische Egoismen haben bei der Prüfung der Bauwürdigkeit des Moselkanalprojektes keine Berechtigung. Entscheidend sollten nur wirtschaftspolitische Gesichtspunkte sein.