

Preiss, Kurt

Article — Digitized Version

Eine umstrittene Wasserstraße: Wirtschaftliche und politische Probleme des Nordsüd-Kanals

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Preiss, Kurt (1956) : Eine umstrittene Wasserstraße: Wirtschaftliche und politische Probleme des Nordsüd-Kanals, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 36, Iss. 6, pp. 334-336

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132297>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

derung und im besonderen mit dem Passagierverkehr zusammenhängen, sind heute weitgehend gelöst oder auf dem besten Wege, einer baldigen Lösung zugeführt zu werden. Die Luftverkehrsgesellschaften haben daher heute weit mehr freie Hand als noch vor einigen Jahren, sich stärker auf die Entwicklung des Luftfrachtverkehrs zu konzentrieren und ihre diesbezüglichen Dienste zu verbessern, was sich aller Voraussicht nach in einer weiteren Ausdehnung des Luftfrachtanteils auswirken wird. Wesentlich hierbei ist die künftige Entwicklung des Ratensystems. Daß mit der Indienstellung noch leistungsfähigerer Flugzeuge eine weitere Senkung der Tarife zu erwarten steht, wird von leitenden Persönlichkeiten der IATA als sicher unterstellt. Notwendig ist jedoch eine weitere

Vereinfachung des gesamten Ratensystems, mit der, wie bereits ausgeführt wurde, in der Nordatlantik-Relation bereits ein verheißungsvoller Anfang gemacht worden ist. Man ist sich in Kreisen der internationalen Luftverkehrsgesellschaften durchaus der Schwierigkeiten bewußt, die darin liegen, eine Ratenstruktur zu entwickeln, die neue Absatzmöglichkeiten schafft, ohne die unliebsame Begleiterscheinung einer Gefährdung des bisherigen Einnahmenniveaus heraufzubeschwören. Was die Ausweitung des Luftfrachtaufkommens anbelangt, so scheint das Bestreben der Luftverkehrsträger heute nicht so sehr dahin zu gehen, neue Warengattungen für den Flugtransport zu gewinnen, als vielmehr das Aufkommen an den bisher bereits auf dem Luftwege beförderten Gütern zu vergrößern.

Eine umstrittene Wasserstraße

Wirtschaftliche und politische Probleme des Nord-süd-Kanals

Dr. Kurt Preiß, Hamburg

Die Diskussion um den Nord-süd-Kanal ist noch jung. Sie konnte sich erst entwickeln, nachdem die drei vom Kanalverein veranlaßten Gutachten der Öffentlichkeit vorgelegt worden waren. Das ist vor einem halben Jahr geschehen, wobei das technische und das landwirtschaftliche Gutachten in einer Kurzfassung veröffentlicht wurden, das Gutachten über die wirtschaftliche Bedeutung des Nord-süd-Kanals hingegen bis auf seine Anlagen im Wortlaut. Ein Versuch, die Ergebnisse und Argumente der Gutachten einer gründlichen und kritischen Prüfung zu unterziehen, ist noch nicht bekannt und kann wohl in so kurzer Zeit auch noch nicht erwartet werden. Wohl aber sind in der Tages- und Fachpresse Bedenken laut geworden, mit denen die Befürworter des Kanals sich auseinandersetzen müssen.

Die erste Schwierigkeit, der die Idee des Nord-süd-Kanals begegnete, war vorwiegend psychologischer Natur. Als der Kanalverein seinen Vorschlag bekanntgab, wurde dieser von der Öffentlichkeit vielfach als ein „neues“ Projekt empfunden, dem man angesichts der allgemeinen „Kanalmüdigkeit“ zunächst mit Mißtrauen begegnete. In Wirklichkeit aber ist die Idee eines solchen Kanals schon fast 50 Jahre alt und nur in den letzten Jahrzehnten gegenüber anderen Projekten etwas in den Hintergrund getreten. Natürlich ist die Zielsetzung heute eine andere als früher und ebenso die Trassierung im einzelnen, aber neu ist dieses Projekt schon deshalb nicht, weil es sich bei ihm lediglich um die folgerichtige Zusammenfassung jahrzehntelanger Bemühungen der Elbemündungshäfen handelt, einen vollschiffigen Anschluß an das deutsche Wasserstraßennetz zu erhalten.

Dieses Anliegen der Elbemündungshäfen ist seit langem anerkannt und zuletzt vom Bundesverkehrsminister anläßlich des ersten Spatenstiches zur Staustufe Geesthacht ausdrücklich bestätigt worden. Man hat im Laufe der letzten Jahrzehnte auf mehreren Wegen versucht, zu diesem Ziele zu kommen: erstens durch die

Regulierung des Elbestroms, die jedoch nach dem letzten Weltkriege endgültig als unzureichend erkannt worden ist und nun durch den Vorschlag einer Kanalisierung der Elbe ersetzt worden ist; zweitens durch die Vorarbeiten für einen Hansa-Kanal, dessen Bau zunächst durch die Weltwirtschaftskrise und dann durch den Ausbruch des zweiten Weltkrieges erneut verhindert worden ist.

Diese Enttäuschungen wurden in den Elbemündungshäfen um so schmerzlicher empfunden, als der Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes an allen anderen Stellen immer weiter voranschritt — fast immer zu Lasten des hamburgischen Einflußbereichs. Sie zwangen zu einer gründlichen Überprüfung aller bisherigen Planungen und führten schließlich dazu, den Plan eines Nord-süd-Kanals wieder aufzugreifen. In seiner neuen Trassierung kann er nach Auffassung der Gutachter als die verkehrswirtschaftlich zweckmäßigste, die billigste und die technisch einfachste Lösung zur Verwirklichung der alten Forderung der Elbemündungshäfen gelten. Je nachdem, welche der beiden Aufgaben des Nord-süd-Kanals man für wichtiger hält, könnte man ihn ebenso gut als Elbe-Seitenkanal oder als eine neue Trasse des Ostflügels des Hansa-Kanals bezeichnen. Daß er darüber hinaus noch eine dritte Aufgabe übernehmen kann, nämlich den Anschluß des niedersächsischen Industriegebietes im Raume Hannover und Braunschweig an die Elbemündungshäfen, zeigt seine verkehrswirtschaftliche Überlegenheit gegenüber den bisherigen Planungen besonders auffällig. Gelegentlich wurden in der Diskussion Gegenargumente laut, die von den heutigen Verhältnissen im Elberaum, d. h. von einem geteilten Deutschland ausgehen und von dieser Ausgangsstellung aus die Ergebnisse des verkehrswirtschaftlichen Gutachtens zum Nord-süd-Kanal in Zweifel ziehen. Eine solche Ausgangsstellung aber haben alle Gutachter bewußt und eindeutig abgelehnt; insbesondere das verkehrswirtschaftliche Gutachten, das immer den Zeitpunkt

nach einer möglichen Fertigstellung des Kanals im Auge hat, d. h. einen Zeitpunkt in etwa sechs bis acht Jahren, geht bei allen seinen Untersuchungen und auch bei seiner Berechnung des Verkehrsaufkommens von einem wiedervereinigten Deutschland aus. Wenn nun Kritiker das im Gutachten errechnete Verkehrsaufkommen um den Verkehr mit dem Elberaum kürzen und dann natürlich auch in der Wirtschaftlichkeitsrechnung zu anderen Ergebnissen kommen, so ist das keine sachliche Widerlegung, sondern nur der Ausdruck einer anderen Beurteilung der politischen Entwicklung.

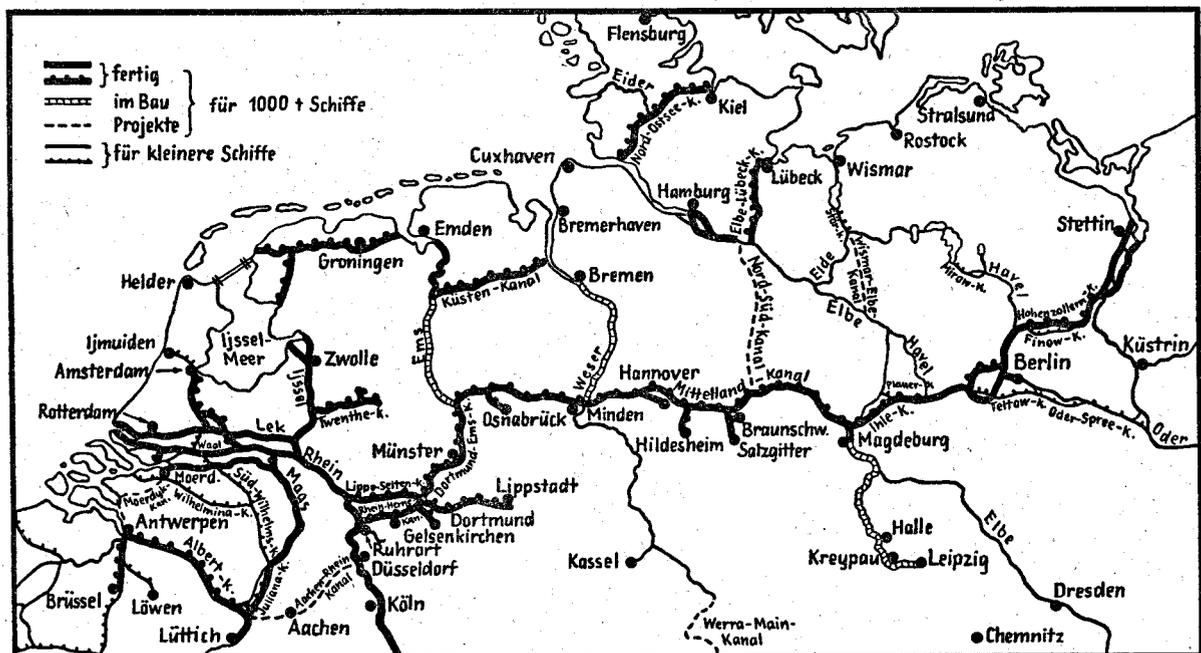
Auch der kritische Hinweis, daß die Ostzone und die Tschechoslowakei vermutlich nicht gewillt sein würden, die für sie Devisen kostenden Kanalgebühren zu bezahlen, und daß eine solche Belastung sie vielleicht sogar zu einer Abwanderung von Hamburg veranlassen könnte, setzt voraus, daß Deutschland auch nach Fertigstellung des Kanals noch geteilt ist. Aber selbst wenn dieser Ausgangspunkt akzeptiert würde, wäre der Hinweis irreführend, weil er übersieht, daß weder die Ostzone noch die Tschechoslowakei gezwungen sind, sich des Nordsüd-Kanals zu bedienen. Der Elbeweg nach Hamburg bliebe ja nach wie vor offen und würde der Schifffahrt bei vollschiffigem Wasser den Vorteil einer schleusenfreien Wasserstraße bieten. Allerdings kann nach dem Durchschnitt der letzten fünf Jahre nur an rd. 30 % der Tage mit einer ausreichenden Wasserführung gerechnet werden. Bei Niedrigwasser auf der Elbe aber ergäbe sich für die Schifffahrt die Überlegung, ob sie nicht die stets vollschiffige Wasserstraße des Nordsüd-Kanals in Anspruch nehmen sollte, weil die Kosten einer Minderauslastung der Binnenschiffe (erzwingen durch die geringen Tauchtiefen auf der Elbe) erheblich höher sein werden als die Gebühren auf dem Nordsüd-Kanal.

Der Nordsüd-Kanal bietet Vorteile, ohne die heutigen Möglichkeiten zu beschränken. Er ist deshalb kein

Projekt „zur Umgehung der Ostzone“ oder „gegen die Ostzone“, sondern kommt dem ganzen Mittel- und Oberelberaum ebenso zugute wie den Elbemündungshäfen und dem niedersächsischen Raum. Daß der Nord-süd-Kanal somit eine Verkehrsintegration zwischen West- und Mitteldeutschland fördert, stempelt ihn aber noch nicht zu einem „politischen“ Kanal. Eher könnte man sagen, daß die Begründung für einen Kanal noch nie bewußt so sehr auf rein wirtschaftliche Argumente und errechenbare Tatbestände beschränkt worden ist wie in diesem Fall. Er kann auch nicht als Begründung für den von der Ostzone geplanten Elbe-Ostsee-Kanal dienen, der in seiner Zielsetzung gegen den Elbeweg gerichtet ist und einer bewußten Autarkiepolitik entspringt. Viele dieser Mißverständnisse und manches Gegeneinander könnten vermieden werden, wenn die Probleme des Elbeweges und seine Verbesserungsmöglichkeiten zwischen den Anliegern offen besprochen werden könnten.

Von den Gegnern eines Baus weiterer Binnenwasserstraßen ist — wie zuletzt auch in der Diskussion der Moselkanalisierung — immer wieder betont worden, daß eine volkswirtschaftliche Rechtfertigung solcher Investitionen nur dann gegeben sei, wenn der Verkehr bei einer Belastung mit den gesamten Baukosten sowie den Kosten des Betriebes und der Unterhaltung immer noch zu wettbewerbsfähigen Frachten durchgeführt werden könne. Nun besteht der Kern des verkehrswirtschaftlichen Gutachtens von Professor Predöhl gerade in dem Nachweis, daß beim Nordsüd-Kanal eine solche echte Rentabilität gegeben sein würde. Alle indirekten Vorteile des Kanals, insbesondere die sich ergebenden Standortverbesserungen der Anliegergebiete, sind in dieser Rechnung völlig außer Ansatz geblieben, obwohl sie recht bedeutend sind.

Dieser Nachweis der Eigenwirtschaftlichkeit des Nordsüd-Kanals ist in der Diskussion bisher nicht so gewürdigt worden, wie es hätte erwartet werden kön-



nen. Wenn er gelegentlich erwähnt wurde, dann geschah es oft mit dem Hinweis, daß mit einer Gebührenpolitik auf dem Kanal, wie sie sich aus diesen Wirtschaftlichkeitsberechnungen ergibt, aus den verschiedensten Gründen doch nicht gerechnet werden könne. Letzteres mag vielleicht zutreffen, ändert aber nichts an der Tatsache, daß volkswirtschaftlich gesehen eine echte Rentabilität gegeben ist. Die spätere Gestaltung der Kanalgebühren in der Praxis ist ein verkehrspolitisches Problem, bei dessen Lösung in Deutschland bisher durchaus nicht immer nach Kostengesichtspunkten entschieden wurde. Manches spricht dafür, daß dem Prinzip der Zurechnung der vollen Wegekosten in Zukunft stärker Rechnung getragen wird. Sofern eine solche Handhabung nicht nur auf neue Wasserwege angewendet wird, kann man aus volkswirtschaftlicher Sicht keine Bedenken dagegen anmelden. Um so schwerer wiegt aber der Nachweis der Rentabilität des Nordsüd-Kanals, der bei anderen Planungen sehr viel schwieriger sein dürfte.

In einzelnen Äußerungen wurde die Auffassung vertreten, daß der Nordsüd-Kanal keinen neuen Verkehr schaffe, sondern nur bereits vorhandenen Verkehr ablenke. Es würden also auf anderen Wegen und bei anderen Verkehrsmitteln Ausfälle eintreten, die in einer volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung auf die Minusseite gesetzt werden müßten. Zusätzlicher Verkehr wird sich auf jedem neuen Verkehrsweg erst im Laufe der Jahre entwickeln können, wenn die Wirtschaft die damit geschaffenen Chancen erkennt und ausgenutzt hat. Solche Auswirkungen können wohl geschätzt werden, sind aber nur selten vorauszube rechnen. Auch das Gutachten zum Nordsüd-Kanal

kann sie deshalb nur andeuten, läßt aber keinen Zweifel, daß sie sehr groß sein werden.

Das Argument, daß der Verkehr lediglich anderen Verkehr ablenken würde, ist in diesem Fall — auch wenn es zuträfe — nicht stichhaltig. Der Nordsüd-Kanal würde die gegenwärtigen Verkehrsverbindungen zwischen den Elbemündungshäfen und ihrem Hinterland erheblich verkürzen, von der Notwendigkeit eines mehrfachen Umschlags befreien oder von den Kleinwasserzuschlägen auf der Elbe entlasten. Diese Verbesserungen sind so groß, daß sie, wie das Gutachten nachweist, auch bei Anlastung der vollen Baukosten wettbewerbsfähige Frachtsätze ermöglichen würden. Sie stellen somit einen echten wirtschaftlichen Fortschritt dar, gegen den der Hinweis auf Ablenkung des Verkehrs oder auf Reservekapazitäten an anderer Stelle nicht durchschlägt.

Das gleiche gilt grundsätzlich auch gegenüber der Bundesbahn, von der sicherlich auch gewisse, voraussichtlich aber nicht allzu große Mengen auf den neuen Weg abwandern werden. Auch hier bleibt entscheidend, daß der neue Weg trotz Anrechnung aller seiner Kosten billiger ist als die Bundesbahn und damit die Produktivität der Wirtschaft erhöht.

Die vorstehenden Ausführungen zeigen, daß die Diskussion um den Nordsüd-Kanal noch nicht gleichgültig ist. Wohl sind Zweifel und Bedenken gegen die einzelnen Ergebnisse der Gutachten vorgetragen worden, aber sie sind nicht in entsprechender Weise unterbaut worden. Noch fehlen vor allem ebenso gründliche Untersuchungen über den konkurrierenden Vorschlag der Elbekanalisation und des Hansa-Kanals, die einen Vergleich ermöglichen.

Wirtschaftliche und technische Daten des Nordsüd-Kanals

Dr. Georg Lauritzen, Hamburg

Anfang Februar dieses Jahres hat der Nordsüd-Kanal-Verein e. V., Lüneburg, sein Gutachten über die wirtschaftliche Bedeutung und technische Ausgestaltung des Nordsüd-Kanals der Öffentlichkeit übergeben. Dieses in mehrjähriger Forschungsarbeit entstandene Gutachten besteht aus drei selbständigen Teilen. Der erste Teil über die wirtschaftliche Bedeutung des Nordsüd-Kanals wurde von Prof. Dr. Andreas Predöhl, Münster, unter Mitwirkung von Dr. Günther Lüth erstattet. Der zweite Teil, von Prof. Dr. Friedrich Zimmermann, Braunschweig, behandelt die technische Durchführbarkeit des Nordsüd-Kanals und die Hauptgesichtspunkte und Daten seiner Ausgestaltung. Der dritte Teil, von der Landwirtschaftskammer Hannover, besteht aus einem landwirtschaftlichen Gutachten zu diesem Projekt.

Der erste Entwurf zur Schaffung eines Nordsüd-Kanals wurde bereits im Jahre 1911 ausgearbeitet, als die Sorge um eine ausreichende Verbindung zwischen den Elbemündungshäfen, Hamburg und Lübeck und dem mitteleuropäischen Wasserstraßensystem, die durch den damals im Bau befindlichen vollschiffigen (d. h. für das 1000-t-Schiff ständig befahrbaren) Mittelland-

Kanal heraufbeschworen wurde, immer größer wurde. Die Ende der dreißiger Jahre begonnene Kanalisierung der Mittelweser wird etwa 1960 beendet sein. Wenn die verkehrspolitische Lage der Elbemündungshäfen schon durch die Fertigstellung des Mittelland-Kanals als einer vollschiffigen Verbindung zwischen dem westdeutschen und dem mitteldeutschen Wasserstraßennetz völlig geändert wurde, so werden die Elbemündungshäfen nach der Vollendung der Mittelweser-Kanalisierung noch weitere empfindliche Verkehrsverluste erleiden, die sich ebenfalls unmittelbar auf ihren Seeverkehr auswirken werden. Nachdem diese neue Lage mit ihren Folgen für die Zukunft erkannt worden war, wurde von den interessierten Kreisen der Gedanke des Nordsüd-Kanals wieder aufgegriffen, und Ende 1951 wurde der Nordsüdkanal-Verein e. V. in Lüneburg gegründet. Als Zweck verfolgt er „die möglichst baldige Herstellung einer Binnenwasserstraße, die für das 1000-t-Schiff befahrbar ist, zu fordern, die folgende Aufgaben erfüllt:

1. Anschluß des niederelbischen Raumes mit den Seehäfen Hamburg und Lübeck an die Industriegebiete und Wirtschaftsräume an der Mittel- und Oberelbe sowie an das ostdeutsche Binnenwasserstraßennetz.