

***DIE DONAUKOMMISSION
UND
DIE DONAUSCHIFFFAHRT***



**Donaukommission
Budapest
2004**



Die Donau – ihrer Länge nach der zweitgrößte Fluss des europäischen Kontinents war über viele Jahrhunderte sowohl eine unüberwindbare Grenze zwischen den Uferländern, als auch eine sehr wichtige Verkehrsader, die diese Länder miteinander verband. Dabei war sie mehr als nur eine sichere Quelle der für den Menschen lebenswichtigen Ressourcen wie Trinkwasser, Wasser für die Bewässerung, Fischvorkommen, Erholungsmöglichkeit, sie war immer auch eine Quelle der schöpferischen Inspiration für Schriftsteller und Dichter, Musiker und Künstler.

Nicht von ungefähr waren die Donau und die umliegenden Gebiete jahrhundertlang umkämpft, doch die Kriege endeten immer mit Friedensverträgen. Mit dem Pariser Vertrag von 1856, der den Krimkrieg beendete, wurde die Donau mit ihren Mündungsarmen zum internationalen Fluss erklärt und die Europäische Donaukommission eingesetzt, um die Schifffahrtsfreiheit auf dieser großen europäischen Wasserader zu sichern.

Mit dem im August 1948 in Belgrad unterzeichneten Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau begann das gegenwärtige Zeitalter der völkerrechtlichen Regelung der Donauschifffahrt auf einer über 2,4 Tausend km langen Strecke. Das Übereinkommen setzte eine neue Donaukommission ein, um die freie Schifffahrt auf dem Fluss allseitig zu gewährleisten.

In den letzten fünfzig Jahre stieg das Güterverkehrsaufkommen auf der Donau von 10 auf 27 Mio. Tonnen, wobei das beste Ergebnis in den 80er Jahren erreicht wurde, als auf dem Fluss jährlich über 90 Mio. Tonnen Güter befördert wurden. Natürlich schlug sich die für die Donauregion schwierige Zeit um die Jahrhundert- (und Jahrtausend) wende auch in der Handelsschifffahrt auf diesem größten internationalen Fluss des europäischen Kontinents nieder.

Die Vergrößerung der Familie der im Belgrader Übereinkommen vereinten europäischen Staaten im Jahr 1998 und die umfangreiche Arbeit, die sie unter aktiver Beteiligung der Donaukommission an der Modernisierung des Übereinkommens und an dessen Anpassung an die politischen, wirtschaftlichen und technologischen Gegebenheiten der heutigen Zeit leisten – all dies gibt Anlass zu der Überzeugung, dass der Donau auch in Zukunft eine einzigartige Rolle im Prozess der Vereinigung europäischer Gebiete und Völker zukommen wird. Ein Garant für diesen Einigungsprozess bleibt nach wie vor die freie Schifffahrt von Handelsschiffen unter Flaggen aller Staaten auf der Donau.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Stanko Nick', written in a cursive style.

Dr. Stanko Nick
Botschafter, Präsident
der Donaukommission

Budapest, Oktober 2004

***DIE DONAUKOMMISSION
UND
DIE DONAUSCHIFFFAHRT***



***Zum 150. Jahrestag der Gründung
der Europäischen Donaukommission
und
zum 50. Jahrestag der Sitznahme
der Donaukommission in Budapest***

Donaukommission
Budapest
2004

VORWORT

Die Donau fließt durch zehn mittel- und südosteuropäische Länder und hat die Geschichte dieser Länder wesentlich mitgeprägt, vor allem dank der internationalen Schifffahrt, die auf einer Länge von 2411 Kilometern betrieben wird. Das jährliche Volumen der im grenzüberschreitenden Verkehr und in Kabotage beförderten Güter liegt in manchen Jahren bei 90 Millionen Tonnen. Bei der Nutzung der Donau als Naturressource wurde der Schifffahrt seit eh und je besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

In den vergangenen Jahrhunderten waren an den bilateralen und multilateralen Vereinbarungen im Bereich der Flussschifffahrt nicht nur Donauuferstaaten, sondern auch andere Staaten beteiligt, deren Interessenssphären sich auf die an der Donau liegenden Gebiete ausweiteten. Der heutige völkerrechtliche Status des Flusses wird durch das Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau bestimmt, das am 18. August 1948 in Belgrad von Vertretern aus sieben Donaustaaten unterzeichnet wurde. Derzeit sind 11 Staaten Vertragsparteien des Übereinkommens.

Wichtigste Prinzipien der Zusammenarbeit im Donaubecken sind bereits seit über einem halben Jahrhundert die Schifffahrtsfreiheit und die Gleichbehandlung aller am Schiffsverkehr Beteiligten. Dies sind die Leitprinzipien der Donaukommission, einer zwischenstaatlichen Organisation, die vom Belgrader Übereinkommen zur umfassenden Sicherstellung der Donauschifffahrt gebildet wurde. Dass die heutige Donau zum wichtigsten Bindeglied des einheitlichen europäischen Binnenwasserstraßennetzes geworden ist, ist das große Verdienst der Donaukommission und ihrer Mitgliedstaaten.

Dieses Buch der Donaukommission informiert über wesentliche Bestimmungen des Übereinkommens, Organisationsaufbau, Zuständigkeiten, praktische Tätigkeit sowie über künftige Aufgaben der Donaukommission, vermittelt einen kurzen Rückblick über die Geschichte der Donauschifffahrt vor der Unterzeichnung des Belgrader Übereinkommens und geht auch auf den gegenwärtigen Stand der Schifffahrt auf dem größten Fluss des Kontinents und auf die absehbare Entwicklung der Wasserstraße Donau als Paneuropäischer Verkehrskorridor VII ein.

Anlass für die Herausgabe dieses Buches ist unter anderem auch der im Jahre 2006 bevorstehende 150. Jahrestag der Unterzeichnung des Pariser Friedensvertrags (1856), der die Donau erstmals zu einem internationalen Fluss proklamierte und die Europäische Donaukommission, die Vorgängerin der heutigen Donaukommission, ins Leben gerufen hat. Das Erscheinungsjahr fällt mit dem 50. Jahrestag der Sitznahme der Donaukommission in Budapest zusammen.

Wenn nicht anders angegeben, beziehen sich die Angaben des Buches auf den Stand 1. Januar 2004.



*Quelle der Donau in Donaueschingen am
Zusammenfluss der Quellflüsse Breg und Brigach*

Kapitel I

DIE SCHIFFFAHRT UND DAS VÖLKERRECHTLICHE REGIME DER DONAU BIS MITTE DES 19. JAHRHUNDERTS

In den Aufsätzen namhafter altgriechischer Historiker, Geographen und Dichter stößt man immer wieder auf eine erstaunliche Feststellung. Obwohl sie wissenschaftlich unzureichend belegt ist, ist sie derart interessant und schön, dass sie auch an dieser Stelle Erwähnung finden soll: Vor sehr langen Zeiten gliederte sich die Donau um das heutige Belgrad in zwei wasserreiche Flussarme, von denen der eine in das Schwarze Meer und der andere (die heutige Save) in die Adria mündete. Die frühesten Berichte über die Argonautenzüge enthalten eine Beschreibung der Seefahrt von Jason und seiner Begleiter mit dem Schiff „Argo“ aus dem Pontus Euxinus (dem Schwarzen Meer) nach Trinakrien (zur Adria) auf dem Ister (die antike Bezeichnung für die Donau). Die ersten uns überlieferten wahrheitsgetreuen Informationen über die Donau sind in den Werken des altgriechischen Historikers Herodot (5. Jh. v. Ch.) enthalten, der im zweiten Band der „Geschichte“ schrieb, dass „der Fluss Ister im Keltenland entspringt... und ... Europa in der Mitte durchschneidet... Der Ister mündet in dem Pontus Euxinus...“.

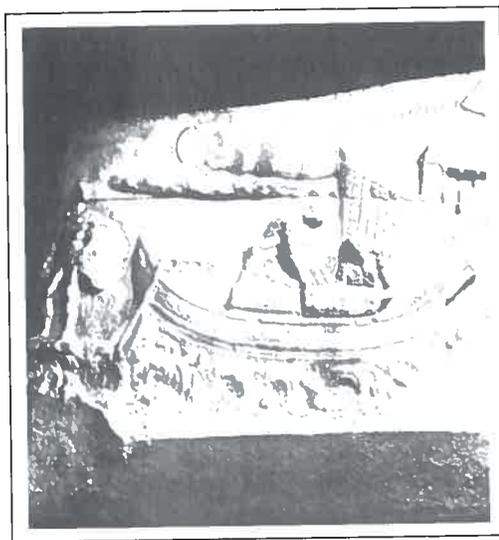
Die Geschichte der Donauschifffahrt ist eng verbunden mit der jahrhundertealten Geschichte der Völker, die seit dem frühesten Altertum die Donauufer besiedelten. Seinen Namen erhielt der Fluss von den Kelten, die hier in der ersten Hälfte des ersten Jahrtausends v. Ch. lebten. Der schnell fließende Strom bekam den Namen *Danuvius* (schnelles Wasser), was von den keltischen Worten *danu* (schnell, reißend) und *vius* (Wasser, Fluss) abgeleitet ist. In den literarischen Quellen der Antike führte der Fluss diesen Namen von der Quelle bis zum Eisernen Tor. Die Untere Donau wurde im Altertum Ister genannt. Einigen literarischen Quellen der Antike zufolge galt dieser Name für den gesamten Flusslauf. Der Name „Danuvius“ findet sich in den Werken von Aristoteles, Cäsar, Ovid, Strabon und Plinius dem Älteren.

In den darauffolgenden Jahrhunderten gerieten alle diese Namen in Vergessenheit und für den gesamten Fluss galt nunmehr ein Name: Donau.

Die ersten Seefahrer, die den Fluss in seinem unteren Lauf erforschten, waren die Phönizier, ihnen folgten die Griechen, die an den Donauufnern im 6. – 4. Jh. v. Ch. ihre Kolonien und Handelsplätze auf dem Gebiet der heutigen Städte Ismail, Kilia, Silistra u.a. gründeten. Mit dem Niedergang des griechischen Handels in der zweiten Hälfte des 4. Jh. v. Ch. kamen die Mazedonier an die Donau, die diesen Wasserweg nicht nur für Handels-, sondern auch für Militärzwecke nutzten.

Mit dem Zusammenbruch des Reiches von Alexander dem Großen und der Einverleibung Mazedoniens in das Römische Reich erlangten die Römer die Kontrolle über den Fluss und die an der Donau anliegenden Gebiete. Ihre Macht wurde durch eine zahlenmäßig starke Flottille auf der Donau aufrechterhalten, die in der Nähe der heutigen Städte Wien und Belgrad stationiert war. Das am weitesten verbreitete Kriegsschiff der Römer, die mit drei schachbrettartig angeordneten Ruderreihen ausgestattete Triere konnte 300 Ruderer und 120 Soldaten an Bord nehmen.

Unter dem Kaiser Trajan (Anfang des 2. Jh. n. Ch.) wurde in der Nähe der Stadt Turnu-Severin eine große Steinbrücke über die Donau errichtet, die für Bewegungen der römischen Legionen und für die Truppenverpflegung im Krieg gegen die Daker diente. Am rechten Donauufer wurde im Felsen ein Pfad für die Treidlerklaven (der Trajaner Pfad) ausgehöhlt. Schiffe mit einer Ladung von bis zu 7 t wurden flussaufwärts von Sklaven im Schlepptau gezogen, das am Kurzmast befestigt war. Treidlersklaven wurden bis zum 9. Jahrhundert auch auf anderen Strecken der Mittleren und Oberen Donau eingesetzt. Später, als die Tragfähigkeit der Donauschiffe zunahm, wurden diese von Ochsen in Begleitung von Treibern flussaufwärts gezogen.



Mit Weinfässern beladenes Schiff auf der Unteren Donau. Flachrelief an der Trajan-Säule, Rom, 2. Jh. n. Ch.

In der Antike stellte sich die Frage nach dem völkerrechtlichen Regime der Donau noch nicht, obwohl auch damals Flussstrecken, die unter der Kontrolle einzelner Staaten standen, von ausländischen Schiffen befahren wurden.

Bis zum 1. Jh. n. Ch. wurden die Fahrten dieser Schiffe durch innerstaatliche Rechtsakte geregelt. Mit dem Auftreten starker germanischer und sarmatischer Stämme an den nördlichen und östlichen Grenzen des Römischen Reiches Mitte des 2. Jh. n. Ch. wurde das Schifffahrtsrecht auf der Donau zunehmend durch bilaterale Vereinbarungen geregelt. So erhielten die Vandalen durch ihren Vertrag mit dem Kaiser Aurelian im Jahre 271 die Möglichkeit, die Donau zu befahren und dabei Handel zu treiben.

Mit dem Zerfall des Römischen Reiches Ende des 4. Jh. und mit der Entstehung des Byzantinischen Reiches in seinem östlichen Teil verlor die Frage der internationalen Flussschifffahrt an Bedeutung. Die Donau wurde von den Byzantinern überwiegend zu militärischen Zwecken, in ihren Kämpfen gegen die nördlichen

Nachbarn, die slawischen Staaten und Staatengebilde genutzt. Die Handelsschiffahrt auf der Donau kam zum Erliegen, der Umleitungskanal in der Nähe der Katarakte und andere römische Bauten verfielen und wurden zerstört.

Im 6. – 7. Jh. wurden slawische und andere Stämme, nachdem sie die Byzantiner erheblich in Richtung Süden zurückgedrängt hatten, an den Ufern der Unteren Donau sesshaft. An der Mittleren Donau siedelten sich westliche Slawengruppen – Tschechen und Slowaken – an. In der selben Region sowie an der Oberen Donau entstanden auch feste Ansiedlungen von deutschen Stämmen. Auf dem Fluss erschienen für die damalige Zeit große Schiffe mit einer Wasserverdrängung von 40-60 Tonnen, die sich sowohl für Donau- als auch für Seefahrten eigneten.

Im 8. – 9. Jh. kam es zur Wiederbelebung des Handels auf der Donau. Diese natürliche Wasserstrasse war wie geschaffen für die Aufrechterhaltung der Kontakte zwischen den an ihren Ufern siedelnden Völkern und für den Handel mit den Staaten am Schwarzen Meer und darüber hinaus.

In der Zeit des Feudalismus wurde die Handelsschiffahrt auf der Donau durch häufige militärische Auseinandersetzungen beeinträchtigt. Der Fluss konnte nur nach Abschluss von Sondervereinbarungen zwischen einzelnen Städten und Fürstentümern befahren werden. Ebenso nachteilig wirkten sich auch die zahlreichen Finanzbarrieren aus. Durch die rund 80 unterschiedlichen Zölle (im 13. – 15. Jh.) wurde der Preis der auf dem Flussweg beförderten Güter verdoppelt. Einen grenzüberschreitenden Verkehr auf der Donau gab es so gut wie gar nicht – auf der Flussstrecke, die durch das Territorium des Deutschen Reiches führte, stießen Schiffe unter fremder Flagge auf große Einschränkungen.

Seit Ende des 15. Jh. begann die Türkei, die das Schwarze Meer mit seinen Meerengen eroberte und auf den Flussufern zahlreiche Stützpunkte und Festungen errichtete, eine dominierende Rolle an der Unteren und Mittleren Donau zu spielen. So errichteten die Türken auf einer Insel der Katarakte, wo sich die Donau, eingengt durch steile Felsen, in einen reißenden Strom mit vielen Stromschnellen verwandelt und für Schiffe nur schwer befahrbar ist, die unbezwingbare Festung Ada Kaleh. Von der Insel bis zum Ufer wurden Eisenketten gespannt, um von den vorbeifahrenden Schiffen Zoll zu erheben. Seitdem wird diese Flussstrecke Eisernes Tor genannt.

Während der über Jahrhunderte andauernden Türkenherrschaft an der Unteren und Mittleren Donau haben sich die Bedingungen für die Schiffahrt auf der Donau erheblich verschlechtert. Eine Ausnahme bildete lediglich der Sulina-Arm, in welchem Arbeiten zur Vertiefung des Flussbetts durchgeführt wurden.

Im 16. Jh. entstand eine besondere Schiffbaukunst, die über dreihundert Jahre lang auf der Oberen Donau Anwendung fand: die Schiffe wurden nur für eine einzige Fahrt gebaut. Sie beförderten Waren nach Wien oder weiter in die Untere Donau und wurden nach dem Löschen als Holz oder Baumaterial verkauft. Auf diese Weise wurden jährlich bis zu 100 Schiffe auf der Donau eingesetzt.

Im 17. Jh. begannen die westeuropäischen Mächte das Osmanische Reich

zurückzudrängen. Zur selben Zeit wurde der Grundstein für die rechtliche Regelung der internationalen Schifffahrt auf der Donau gelegt: die nachfolgenden fast zweieinhalb Jahrhunderte waren die Zeit bilateraler Verträge, wobei sich Österreich besonders aktiv für die Schifffahrtsfreiheit seiner Schiffe auf der Donau einsetzte. Erste Versuche, auf der Donau eine Linienschifffahrt zu betreiben, wurden 1667 von der Ersten Wiener Ost-Handelsgesellschaft* und 1671 von der Levantinischen Handelsgesellschaft unternommen. Es folgten einige Verträge zwischen Österreich und der Türkei (Karlovac, 1699; Passarowitz, 1718; Belgrad, 1739), die Österreich die Schifffahrt auf der Donau erlaubten, um Handel mit anderen Staaten zu treiben. England wurde das Recht zur Befahrung der Donau durch einen 1675 mit der Türkei abgeschlossenen Vertrag eingeräumt.

Die oben erwähnten Verträge betrafen nur die Mittlere und die Untere Donau. Die Befahrung der Oberen Donau durch österreichische Schiffe war bis Ende des 18. Jh. durch bilaterale Verträge zwischen Österreich und Bayern geregelt.

Das 18. Jh. wird durch den Zerfall des Osmanischen Reiches und den Zugang Russlands zum Schwarzen Meer gekennzeichnet. Entsprechend dem Friedensvertrag, der zwischen Russland und der Türkei im Juli 1774 in Kjutschuk-Kajnardaschi unterzeichnet wurde, durften russische Untertanen auf der Donau nicht nur auf ihren Schiffen, sondern auch an Land Handel treiben. Sie genossen Privilegien, die von der Türkei den meistbegünstigten Nationen gewährt wurden.

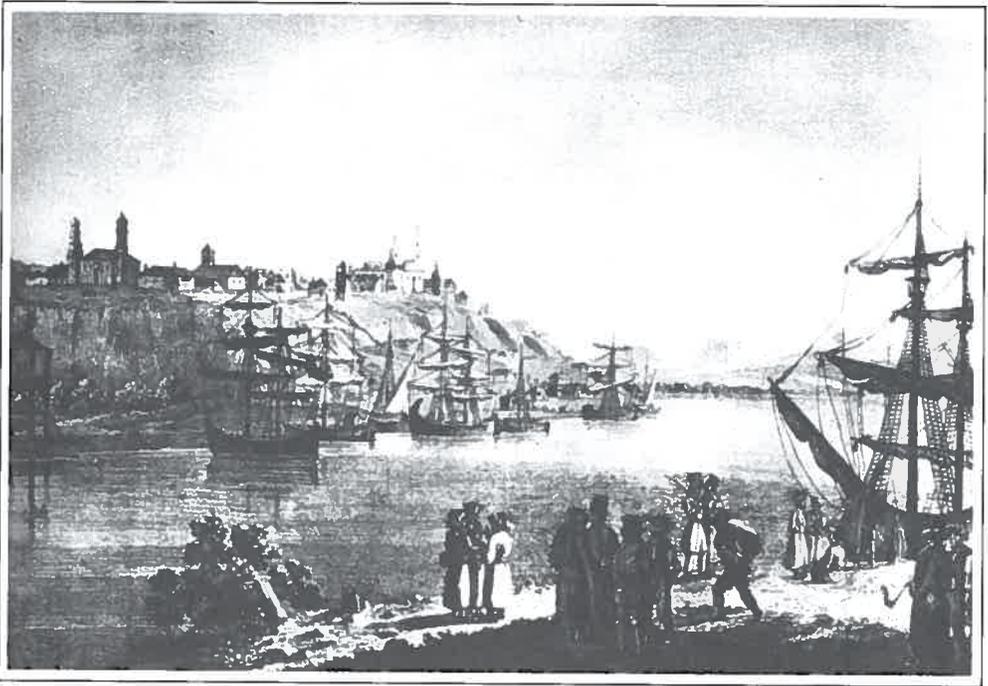
Aufgrund des Bukarester Friedensvertrags mit der Türkei (1812) fiel Bessarabien an Russland; die Grenze zwischen den beiden Staaten verlief nun entlang des Grenzflusses Prut und des Kilia-Arms. Mit der Unterzeichnung des Übereinkommens von 1826 in Ackermann wurde die Grenze an den Sulina-Arm verlegt. Nach dem russisch-türkischen Krieg von 1828-1829 wurde entsprechend dem Friedensvertrag von Andrinopel der Verlauf der Grenze zwischen den beiden Ländern entlang des Sfintu-Gheorghe-Arms festgelegt und das Recht beider Mächte auf freie Schifffahrt auf der Unteren Donau bestätigt. In dieser Zeit öffnete Russland die Mündung der Donau für Schiffe, die unter Flaggen anderer Länder fuhren. Besonders aktiv wurde in der ersten Hälfte des 19. Jh. der Ausbau der traditionellen Handelsbeziehungen Griechenlands mit den rumänischen Fürstentümern durch die griechischen Reeder vorangetrieben.

Die Änderung des Schifffahrtsregimes auf der Donau im 17. und 18. Jh., die Herausbildung kapitalistischer Verhältnisse und die Gründung größerer Städte in der Donauregion trugen zur Belebung der Handelsschifffahrt bei. Die Schifffahrtsbedingungen ließen es jedoch nicht zu, die Donau mit großen Schiffen zu befahren. Wegen der Furten bei den Katarakten gab es so gut wie keinen Durchgangsverkehr zwischen der Mittleren und Unteren Donau.

Im Jahre 1918 erschienen die ersten Dampfschiffe auf der Donau. Die mit Dampfschiffen betriebene Linienschifffahrt auf dem Fluss (auf der Strecke Wien-Budapest) wurde 1830 mit dem österreichischen Fahrgastfrachtschiff „Franz I.“

* Die in Kapitel I und II aufgeführten Eigennamen und Zitate sind eine Übersetzung aus dem Russischen Original.

eingeleitet. Das 48 m lange, 6,2 m breite Schiff mit einer Wasserverdrängung von 318 t, das nach dem Entwurf von James Brown gebaut wurde, wurde von einer Dampfmaschine mit einer Leistung von 60 PS betrieben.



Ansicht von Galatz, Anfang des 19. Jh.

Die Gründung der ersten Schifffahrtsgesellschaften an der Donau fällt in die 30er Jahre des 19. Jh.. Zunächst wird 1829 in Österreich die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) gegründet, die mit der Zeit zu einem der größten Schifffahrtsunternehmen Europas wurde. Zu Beginn des Krim-Krieges verfügte die DDSG bereits über 93 Motorschiffe und 338 Kähne; 1855 wurden mit ihren Schiffe 1376 Fahrgäste und 532 Tausend Tonnen Güter befördert. 1835 wurde die Privilegierte Königliche Bayerisch-Württembergische Schifffahrtsgesellschaft gegründet. In diesem Zeitraum wurde im Zusammenhang mit der beträchtlichen Vergrößerung der Donauflotte (von 400 Schiffen im Jahr 1830 auf 1300 Schiffe zum Jahr 1840) und mit der Zunahme des Verkehrsaufkommens mit Arbeiten zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf einzelnen Flussstrecken begonnen.

Die intensive Entwicklung der internationalen Binnenschifffahrt in Europa Anfang des 18. Jh. bewog die Regierungen der führenden Staaten des Kontinents, die Grundsätze der Flussschifffahrt miteinander abzustimmen. Dies erfolgte mit der Wiener Kongress-Akte, die am 28. Mai 1815 von den bevollmächtigten Vertretern folgender acht Länder unterzeichnet wurde: Österreich, Spanien, Frankreich,

Großbritannien, Portugal, Preußen, Russland und Schweden. Obwohl man bei der Ausarbeitung der Akte die völkerrechtlichen Prinzipien der Navigationsfreiheit auf den westeuropäischen Flüssen (Rhein, Neckar, Main, Mosel, Maas und Schelde) im Auge hatte, wirkten sich die wesentlichen Bestimmungen des Dokuments im nachhinein auch auf die Errichtung des völkerrechtlichen Regimes auf der Donau aus.

Artikel 108 der Wiener Kongress-Akte legt fest, dass „die Mächte, über deren Gebiet ein und derselbe schiffbare Fluss fließt oder als Grenze dient, verpflichten sich, einvernehmlich ausführliche Regeln für die Schifffahrt auf diesem Fluss festzulegen“. Der nachfolgende Artikel 109 definiert das Wesen der Schifffahrtsfreiheit auf Flüssen, die der Kategorie Internationale Flüsse zugeordnet werden: „Die Schifffahrt wird auf dem gesamten Lauf dieser Flüsse ..., angefangen mit den Stellen, wo sie schiffbar werden, bis zu den Mündungen, für den Handel völlig frei sein und darf niemandem verboten werden..., wenn die Regeln eingehalten werden, die in der Schifffahrt festgelegt werden sollen; diese Regeln werden überall einheitlich sein und nach Möglichkeit den Handel aller Nationen begünstigen“.

Die Wiener Kongress-Akte legte im wesentlichen die wichtigsten Merkmale des rechtlichen Regelung auf internationalen Flüssen fest, die später im 19. und 20. Jh. in anderen multilateralen Abkommen und Konventionen über die Schifffahrtsfreiheit auf internationalen Flüssen weiterentwickelt wurden.

Der erste Rechtsakt, der den Wunsch der Parteien nach Anwendung der Bestimmungen der Wiener Kongress-Akte auf der Donau bestätigte, war die zwischen Russland und Österreich in St. Petersburg im Juli 1840 abgeschlossene Konvention über die Schifffahrt auf der Donau, die sich auf die nationalen Flussstrecken dieser Länder erstreckte. Entsprechend der Konvention wird der Schiffsverkehr „völlig frei sein, sowohl stromabwärts als auch stromaufwärts...; bezogen auf den Handel wird er keinerlei Hindernissen unterliegen und mit keinerlei Zöllen, mit Ausnahme der festgelegten, belegt...“. Die russische Regierung verpflichtete sich, die Arbeiten zur Vorbeugung der Versandung der Sulina-Mündung in Angriff zu nehmen. Zu diesem Zweck wurde für österreichische Schiffe, die diese Mündung mit Ladung oder Ballast passierten, ein fester Zollsatz in spanischen Piastern erhoben. Interessant ist folgende Bestimmung von Artikel VII der Konvention: Gebühren „werden nur beim Auslaufen der Schiffe aus der Donaumündung, nicht aber bei deren Einlaufen in die Mündung erhoben, damit sie in der Mündung nicht aufgehalten werden, sondern den Fahrtwind nutzend ohne Zeitverlust stromaufwärts fahren können“.

1853 wurde auch zwischen Russland und Bayern ein Vertrag über die Schifffahrtsfreiheit auf dem Fluss abgeschlossen. Die lange Zeit bilateraler Vertragsbeziehungen in der internationalen Donauschifffahrt ging damit zu Ende.

Kapitel II

ZWISCHEN ZWEI JAHRHUNDERTEN

Der Zeitraum zwischen Mitte des 19. und Mitte des 20. Jahrhunderts ist in der internationalen Donauschifffahrt die Zeit multilateraler Verträge, bei denen auch Nicht-Donaustaaten unter den Vertragsparteien waren.

Der Pariser Friedensvertrag, der nach dem Krim-Krieg am 18. März 1856 von sieben europäischen Ländern (Russland, Österreich, Frankreich, Großbritannien, Preußen, Sardinien und der Türkei) unterzeichnet wurde, erklärte das Schwarze Meer für die Handelsschiffe aller Nationen für frei und offen. Die Donau mit ihren Mündungen wurde zum internationalen Fluss erklärt, für den die in der Wiener Kongress-Akte von 1815 festgelegten Regeln gelten sollten. Der Pariser Vertrag legte fest, dass der freien Schifffahrt auf der Donau keine Hindernisse in den Weg gelegt werden sollen, mit der Ausnahme von Polizei- und Quarantäneregeln der Uferstaaten, vorausgesetzt, dass sie „so aufgestellt werden, dass sie den Schiffsverkehr möglichst fördern“. Die mit Schiffen beförderten Waren wurden von allen Zöllen befreit; die Schifffahrt als solche unterlag keinen Abgaben, außer der Rückerstattung der Kosten für die Schaffung günstiger Bedingungen für die Schifffahrt.



Staaten des Donaubeckens im Jahre 1856

Laut Artikel 16 des Pariser Vertrags wurde die Europäische Donaukommission (EDK) eingerichtet, die mit der Durchführung von Arbeiten „für die Freimachung der Donauer Mündungsarme von Isaktscha an sowie der angrenzenden Teile des Meeres von Sand und sonstigen Hindernissen, die sie versperren“ beauftragt wurde, „um diese Flussstrecke und die oben erwähnten Teile des Meeres für die Schifffahrt nutzbar zu machen“. Die EDK setzte sich aus Vertretern der Staaten, die den Pariser Vertrag unterzeichnet hatten, zusammen und wurde zunächst für einen Zeitraum von zwei Jahren gebildet.



Teilnehmer des Pariser Kongresses von 1856

Für die Flussdonau schuf der Pariser Friedensvertrag eine andere, sogenannte „Permanente Kommission“, die für alle mit der Sicherstellung der Schifffahrt auf der Donau verbundenen Aufgaben zuständig war. Dazu gehörten die Ausarbeitung von Schifffahrts- und Strompolizeivorschriften, die Beseitigung von Hindernissen, die die freie Schifffahrt beeinträchtigten, die Festlegung und Durchführung von Arbeiten „im gesamten Lauf der Donau“ und die Aufrechterhaltung der Schifffahrt der Flussmündung nach Auflösung der EDK. Die Flusskommission scheiterte jedoch aus verschiedenen Gründen an dieser Aufgabe und löste sich 1858 wieder auf.

Der EDK, in der Nichtdonauländer die Mehrheit bildeten, war ein anderes Schicksal beschieden: sie wurde beibehalten, wobei ihre Rechte durch die nach 1856 vereinbarten internationalen Rechtsakte ständig erweitert wurden.

1858 wurde auf der II. Pariser Konferenz entschieden, dass die EDK ihre Tätigkeit auch weiterhin fortsetzen sollte, bis die von ihr begonnenen wasserbaulichen

Arbeiten in der Donaumündung vollständig abgeschlossen worden sind. Im Interesse des Abschlusses der Vertiefungs- und Sicherungsarbeiten im Sulina-Arm führte die EDK im Juli 1860 in der Donaumündung unter Berufung auf den Pariser Vertrag erstmalig eine Gebühr für die Durchfahrt der Schiffe ein.



Die Europäische Donaukommission im Jahre 1864

Sitzend (von links nach rechts):

S. E. Ahmet Rassim Pacha – Bevollmächtigter der Türkei

Chevalier Kremer – Bevollmächtigter von Österreich

Major Stokes – Bevollmächtigter von Großbritannien

Baron von Offenberg – Bevollmächtigter von Russland

Stehend (von links nach rechts):

Herr von Drigalsky – Cheffingenieur für Schifffahrtsfragen

Herr Engelhardt – Bevollmächtigter von Frankreich

Chevalier Strambio – Bevollmächtigter von Italien

Sir Charles Hartley – Cheffingenieur

Herr Saint-Pierre – Bevollmächtigter von Preußen

Herr Mohler – Generalsekretär

Auf der III. Pariser Konferenz 1866 wurde das Mandat der Kommission um weitere fünf Jahre verlängert. Der Internationale Vertrag über die Schifffahrt in den Donaumündungen, der am 21. Oktober 1865 in der Stadt Galatz von Vertretern

Russlands, Österreichs, Frankreichs, Großbritanniens, Italiens, Preußens und der Türkei unterzeichnet wurde, würdigte insbesondere die Verdienste der EDK um die Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen durch Errichtung von zwei Deichen in der Mündung des Sulina-Arms, Freimachung und Begradigung dieser Strecke, Hebung von Schiffswracks, Aufstellung eines Systems der Fahrwasserbezeichnung u.s.w., Errichtung eines Leuchtturms an der Mündung des Sfintu-Gheorghe-Arms und Festlegung von Schifffahrtsregeln zwischen Isaktscha und dem Meer (auf einer Flussstrecke von 56 Meilen). Zur Deckung der Kosten für die wasserbaulichen Arbeiten wurden Schifffahrtsgebühren festgelegt.



Flagge der Europäischen Donaukommission

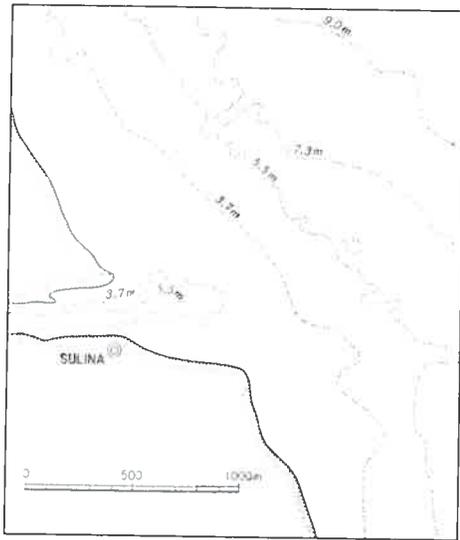
Die Londoner Konvention vom März 1871 verlängerte das Mandat der EDK bis 1883. Mit dem Berliner Vertrag von 1878 wurde der örtliche Wirkungsbereich der EDK bis zum Hafen Galatz (81 Meilen) erweitert und dabei festgelegt, dass die Kommission in der Ausübung ihrer Vollmachten auf dieser Donaustrecke vollständige Unabhängigkeit von den örtlichen Behörden genießt. Im Mai 1881 wurde die Flagge der EDK festgelegt. Die Kommission verfügte auch über eine eigene Flotte, Polizei und Gerichtsbarkeit. Mit dem Londoner Vertrag von 1883 wurde das Mandat der EDK um weitere 21 Jahre verlängert. Beim Über-

erschreiten der Schwelle des neuen, 20. Jahrhunderts konnte die Kommission auf einen erfolgreichen Abschluss der großen Arbeiten zur Schaffung schiffbarer Bedingungen im Bereich der Donauarmmündung verweisen.

Zum Zeitpunkt der Bildung der EDK betrug die Tiefe des 84,87 km langen Sulina-Arms selten mehr als 2,0 - 2,5 m. Auch zahlreiche Flussmäander erschwerten die Schifffahrt. In der engen Fahrrinne des Sulina-Arms konnten die Segelschiffe nicht manövrieren und gelangten stromaufwärts nur bei Rückenwind oder durch Schleppen. Die seichte Barre in der Mündung des Sulina-Arms (Abb.1) stellte ein Hindernis für das Einlaufen von Seeschiffen in die Donau dar.

Mit der Leitung der Arbeiten der EDK wurde der englische Ingenieur Ch. Hartley beauftragt. Die Veränderungen im Flussbett wurden hauptsächlich im Sulina-Arm und im Sfintu-Gheorghe-Arm erforscht.

Der Chilia-Arm, der ebenso wie der Sfintu-Gheorghe-Arm nur eine Tiefe von maximal 1,83 m aufwies, blieb in den Projekten von Anfang an unberücksichtigt, da die Projektplaner die Verhältnisse im Chilia-Delta als äußerst schwierig einschätzten.



Mündung des Sulina-Arms im Jahr 1857

Im Ergebnis einer zweijährigen Untersuchung formulierte Hartley die von ihm erkannten Gesetzmäßigkeiten der Entwicklung des Donaudeltas und legte der EDK im Jahr 1858 zwei Varianten zur Prüfung vor, wie das Auslaufen von Schiffen aus der Donau ins Meer sichergestellt werden könnte. Er schlug den Bau einer Tiefwasser-Durchfahrtsrinne im Sulina-Arm oder im Sfintu-Gheorghe-Arm vor, wobei er dem Sfintu-Gheorghe-Arm den Vorzug gab.

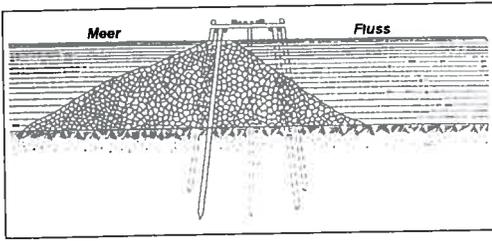
Den Projekten von Hartley lag das Prinzip der Einfassung der Flussarme und des Baus von zwei jenseits der 5,5-m-Isobathe ins Meer führenden Parallelwerken zugrunde. Die von der EDK mit der Prüfung der vorgelegten Projekte beauftragte unabhängige technische Kommission in

Paris sprach sich grundsätzlich für den Sfintu-Gheorghe-Arm aus, machte jedoch in ihrem Gutachten darauf aufmerksam, dass die Einfassung der Flussarme letzten Endes nur eine Teillösung sei, die weder die Ablagerung der Flusssedimente noch die Barrenbildung aufhalten könne. Man ging davon aus, dass dieses Problem nur durch die Errichtung eines staugeregelten Meereskanals seitlich des ausgedehnten Deltas erzielt werden könne.

Die EDK setzte die Prüfung der vorhandenen Projekte fort, leitete jedoch in dem Bestreben, die Befahrung der Donaumündung durch Seeschiffe so schnell wie möglich sicherzustellen, gleichzeitig die Vorarbeiten im Sulina-Arm ein, mit der Absicht, im Falle eines positiven Ergebnisses von der Durchführung kostspieliger Begradigungsarbeiten im Sfintu-Gheorghe-Arm abzusehen.

In der Mündung des Sulina-Arms wurde 1858–1861 nach dem Projekt von Hartley mit dem Bau provisorischer Deiche durch Aufschütten von Rohstein begonnen. Die Deiche wurden in einem Winkel von $16^{\circ}52'$ zur ostwärts gerichteten Achse des Wasserflusses ausgerichtet, wodurch die günstigsten Bedingungen für das Einlaufen von Segelschiffen in die Mündung bei beliebiger Windrichtung gewährleistet werden konnten. Die Länge des Norddeichs, der vom linken Ufer des Sulina-Arms ins Meer hinausragte, betrug 1412 m, die des Süddeichs (des rechten Deichs) belief sich auf nur 914 m, da beim Bau die Landzunge genutzt werden konnte.

Das Aufschütten von Rohstein erwies sich als unrentabel, der Oberteil des Deichs hielt den Stürmen nicht stand. Später musste man die Steine längs der Deiche mit drei Pfahlreihen aus Tannenholz befestigen. Die oberen Pfahlenden wurden durch Klammern zusammengehalten.



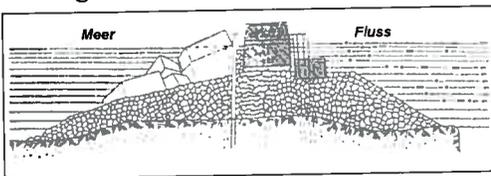
Querschnitt eines provisorischen Deichs

Nachdem der Deichbau im September 1861 abgeschlossen war, erhöhte sich die Wassertiefe in der Barre in kurzer Zeit von 2,90 m auf 5,33 m. Unter Berücksichtigung dieses positiven Ergebnisses fasste die EDK 1865 den Beschluss, die provisorischen Deiche in feste Deiche umzubauen. Diese Arbeiten wurden 1868 aufgenommen und 1871 abgeschlossen.

Die begradigten provisorischen Deiche wurden durch Betonblöcke mit einem Gewicht von 18 t befestigt, wobei die Zwischenräume mit Beton aufgefüllt wurden. Solche Monolithe wurden auf der ganzen Länge des Norddeichs auf der meerseitigen Böschung verlegt.

1871 wurden die Arbeiten zur Verlängerung des Süddeichs um 139 m und im Jahre 1876 um weitere 62 m abgeschlossen, so dass beide Deiche die gleiche Länge von 1412 m hatten. Die durchgeführten Arbeiten ermöglichten es, eine Tiefe von 6,25 m aufrechtzuerhalten, was jedoch für die Sicherstellung eines zuverlässigen Donau-Meer-Verkehrs nicht ausreichend war.

Gleichzeitig mit dem Umbau der provisorischen Deiche und deren Verlängerung wurde ab 1868 mit der Begradigung des Sulina-Arms begonnen, wobei Schlingen mit Hilfe von Durchstichen - kleineren Verbindungskanälen - umgangen wurden. Bis 1902 wurden 10 Durchstiche mit einer Gesamtlänge von 31,9 km geschaffen, wozu etwa 25 Mio. m³ Erde ausgehoben wurde. Ein Teil der Schlingen wurde vollständig vom neuen Schiffahrtsweg abgeschnitten.



Querschnitt eines provisorischen Deichs, der in einen festen Deich umgebaut wurde

So entstand die fast geradlinige künstliche Strecke des Sulina-Arms mit einer Länge von 62,97 km.

Die Verengung des Kanals von 183 m auf 152 m durch die Errichtung von zwei Innendeichen führte zur Konzentrierung des Wasserstroms und zur Vertiefung des Kanalbetts. Dazu trugen auch umfangreiche Baggerarbeiten in

der Mündung der Sulina bei: im Zeitraum 1894-1907 wurden über 4 Mio. m³ Erde ausgehoben. Die Tiefe des Sulina-Kanals vergrößerte sich langsam, aber kontinuierlich und erreichte 1915 bereits einen Durchschnittswert von 7,3 m.

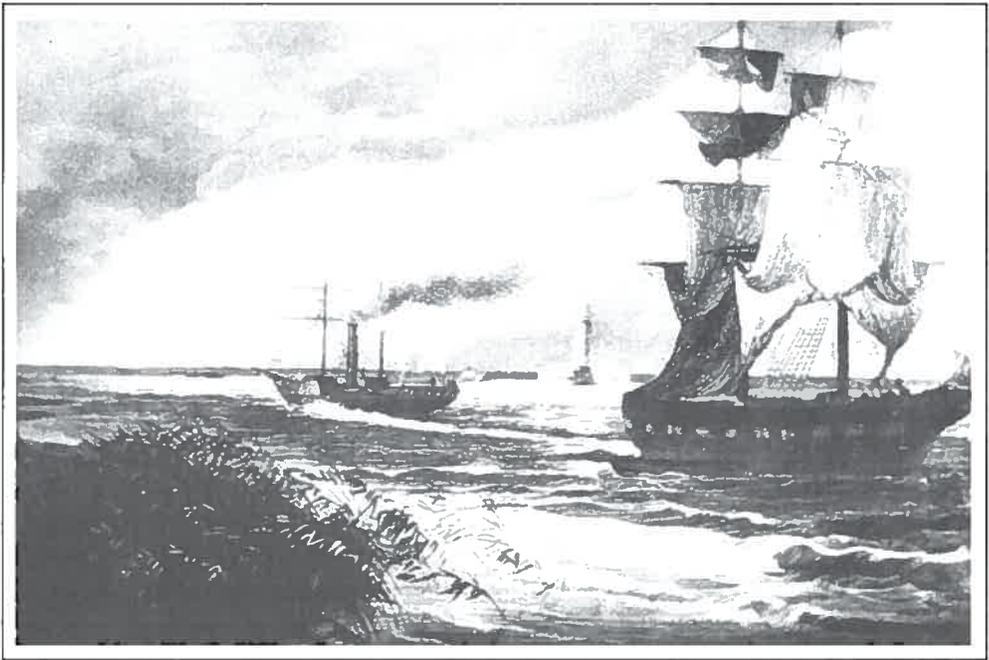
Zugleich haben die Spezialisten 1907 erkannt, dass Baggerungen für die Aufrechterhaltung der Kanaltiefe von 7,3 m wenig hilfreich sind und weitere Bauarbeiten, insbesondere der Bau weiterer Deiche erforderlich ist.

Mit dem Bau von neuen Deichen wurde auf offener See in einem Abstand von 356 m von dem am weitesten ins Meer ragenden Ende der vorhandenen Deiche

begonnen und kontinuierlich fortgesetzt. Als die EDK im Jahre 1939 Rumänien die Zuständigkeit für die wasserbaulichen Arbeiten in der Donaumündung übertrug, hatten der Nord- und Süddeich bereits eine Länge von je 4,15 km.

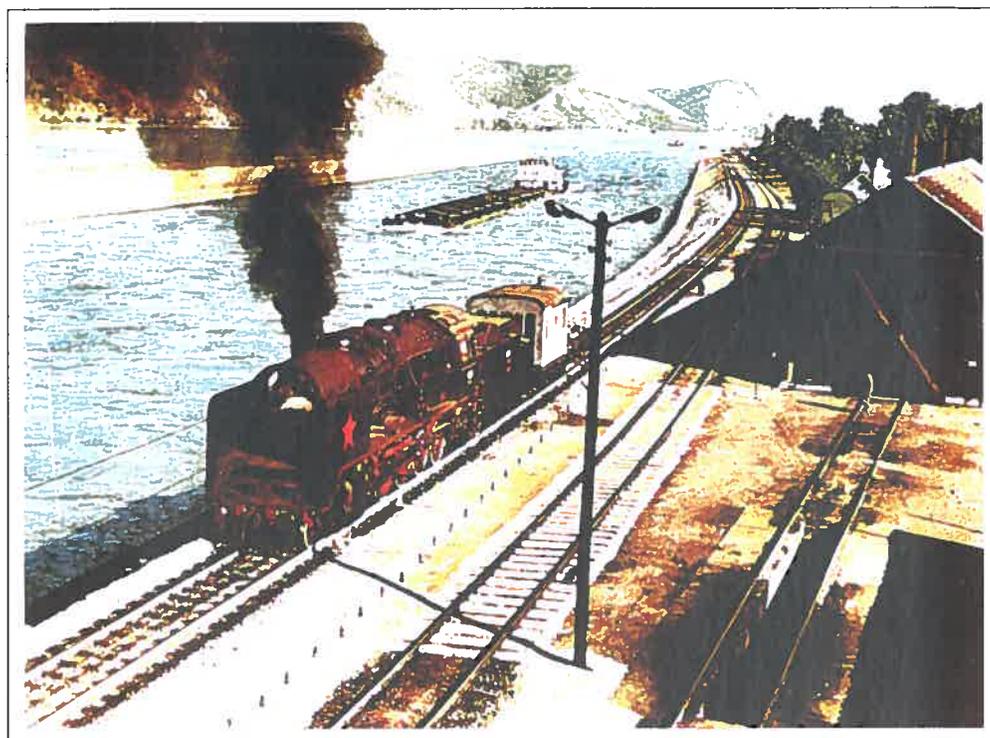
Auf besonders große Schwierigkeiten stieß die Schifffahrt im Bereich der Katarakte bzw. des Eisernen Tores von Moldova-Veche bis Drobeta Turnu-Severin (Strom-km 1048-931), einer Strecke mit kompliziertem Bodenrelief, Furten, starken Strudeln und engem, kurvenreichem Flussbett. An einzelnen Stellen betrug die Strömungsgeschwindigkeit 18 km/h und mehr.

In den Jahren 1889–1898 wurden auf der Strecke der Katarakte umfangreiche wasserbauliche Arbeiten zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen durchgeführt. An besonders gefährlichen felsigen und furtenreichen Stellen wurden Kanäle angelegt. Der bekannteste von ihnen ist der Sip-Kanal mit einer Länge von 2,1 km (Strom-km 946,3–944,2) und einer Breite von 73 m, zu dessen Seiten Parallelwerke errichtet wurden. Entlang des rechten Kanalufers wurde eine Eisenbahnstrecke für eine Dampflokomotive gelegt, die die Kähne an einer Trosse gegen den Strom schleppte und damit den wenig leistungsfähigen Schlepper unterstützte.



Auf der Sulina-Barre, Mitte des 19. Jh.

Eine der gefährlichsten Strecken der Katarakte befand sich im Bereich des Felsvorsprungs Greben (Strom-km 999), wo sich die Fahrrinne bei niedrigem Wasser Spiegel plötzlich bis auf 35 m verengte. Auf dieser Strecke wurde das Treidelschiff „Vaskapu“ eingesetzt, welches mit Ketten an Land verankert war. Durch Aufrollen



Der Síp-Kanal, Anfang des 20. Jh.

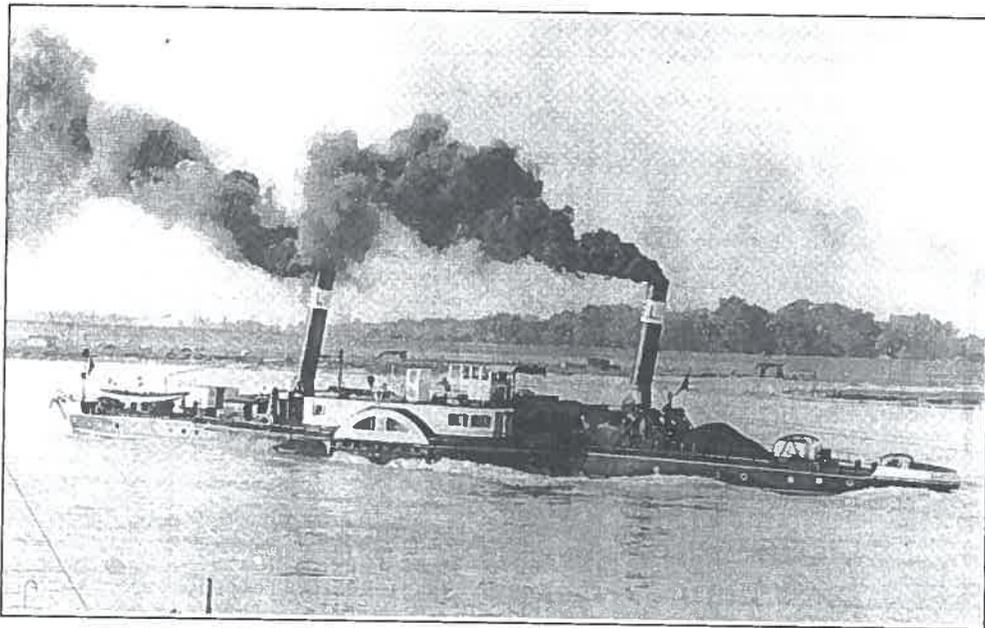
der Ketten mittels Schleppwinde konnte sich das Treidelschiff stromaufwärts bewegen und aus mehreren Kähnen bestehende Schleppverbände gegen den Strom ziehen.

Die Zeit von der zweiten Hälfte des 19. Jh. bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges ist gekennzeichnet durch die stetige Entwicklung der Flotte und der Güterbeförderung auf der Donau. In den Jahren 1850–1855 wurden auf dem Fluss durchschnittlich 2,5 Mio. t Güter im Jahr befördert, 1875–1880 betrug die beförderte Menge bereits 3,1 Mio. t und steigerte sich in den Jahren 1905–1910 auf 9,8 Mio. t. Auch die Jahrestonnage der Schiffe, die den Sulina-Kanal passierten, stieg erheblich – von durchschnittlich 0,55 Mio. t im Zeitraum 1866–1870 auf 1,97 Mio. t in den Jahren 1906–1910.

Im Jahre 1900 liefen den Angaben der EDK-Statistik zufolge 1018 Schiffe unter den Flaggen von 18 Staaten mit einer Gesamttonnage von 1228 Tausend Tonnen aus der Donau ins Meer aus. Im selben Jahr sicherten bereits fünf Schifffahrtsgesellschaften, u.a. die 1883 gegründete Russische Schwarzmeer-Donau-Schifffahrtsgesellschaft sowie in den 90er Jahren gegründete rumänische, serbische und ungarische Schifffahrtsgesellschaften den ständigen Verkehr zwischen den Häfen Galatz und Braila in der Donaumündung und den Seehäfen.

Zwischen dem 19. und 20. Jh. hat die Donauflotte eine beträchtliche Entwicklung erfahren. In den 50er Jahren des 19. Jh. wurden die ersten Schlepper mit einer

Leistung von 300–350 PS an der Oberen und Mittleren Donau eingesetzt. Gegen Ende dieses Jahrhunderts stieg die Leistung der Schlepper auf 700 PS, so dass die Voraussetzungen für die Steigerung der Tragfähigkeit der Leichter auf 1000 t geschaffen wurden. Im Jahre 1900 wurden die Holzleichter im Donaubecken fast vollständig durch die Metallleichter abgelöst. Leichter aus Holz wurden nur noch in geringerer Anzahl von der österreichischen Schifffahrtsgesellschaft eingesetzt. Im Jahre 1900 erschien auf der Donau das erste Motorgüterschiff mit einer Tragfähigkeit von etwa 500 t. Vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges bestand die Donauflotte aus 83 Fahrgastschiffen, 298 Schleppern mit einer Gesamtleistung von 186 Tausend PS und aus 2601 Leichtern mit einer Tragfähigkeit von 1609 Tausend Tonnen.



Dampfschiff „Regensburg„ auf der Donau, Anfang des 20. Jh.

Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges und dessen Vorrücken in das Mündungsgebiet der Donau zwang die EDK praktisch zur Einstellung ihrer Tätigkeit. Nach Kriegsende wurde im Juli 1921 in Paris in Weiterführung des Versailler Friedensvertrags ein Übereinkommen über das sogenannte „endgültige Donau-Statut“ zwischen Großbritannien, Österreich, Belgien, Bulgarien, der Tschechoslowakei, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Ungarn, Italien, Rumänien und dem Serbo-Kroatisch-Slowenischen Staat (später Jugoslawien) abgeschlossen.

Das Pariser Übereinkommen von 1921 legte fest: „Die Schifffahrt auf der Donau ist frei und steht den Schiffen aller Flaggen auf der Grundlage der vollständigen Gleichberechtigung auf dem gesamten schiffbaren Teil des Flusses, das heißt zwischen Ulm und dem Schwarzen Meer und im gesamten Bereich des als internatio-

nal geltenden Flusssystemen offen". Letzteres umfasste die Mündungsbereiche folgender Nebenflüsse der Donau-March (mit dem Nebenfluss Thaya), Drau, Theiß und Maros (Mures) ein. Als Kontrollorgane über die Schifffahrt auf dem Fluss wurden zwei Kommissionen eingesetzt: neben der EDK, der die „Seedonau“ von Brai-la bis zum Schwarzen Meer unterstellt war, wurde die Internationale Donaukommission (IDK) eingerichtet, die für die restliche Donaustrecke mit den angegebenen Nebenflüssen zuständig war.

Darüber hinaus sah das Übereinkommen zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf der Strecke der Katarakte und des Eisernen Tores, zwischen Turnu-Severin und Moldova-Veche die Einrichtung von Sonderdiensten im administrativen und technischen Bereich, bestehend aus Vertretern der angrenzenden Länder (Jugoslawien und Rumänien) unter Mitwirkung von Vertretern der IDK, mit Sitz in Orsova vor.

Entsprechend dem Versailler Friedensvertrag setzte sich die EDK, zu deren Sitz auf der Pariser Konferenz Galatz bestimmt wurde, aus Vertretern Großbritanniens, Italiens, Frankreichs und Rumäniens zusammen.

Die IDK war für die Überwachung der Einhaltung des Pariser Übereinkommens, die Ausarbeitung allgemeiner Arbeitspläne für die gesamte Donau sowie die Kontrolle über deren Ausführung, die Festlegung von Abgaben und Gebühren u.a. zuständig. Die Frage des Schifffahrtsregimes im Bereich der Katarakte konnte erst im Jahre 1933 geregelt werden.

Entsprechend dem bis zum Ersten Weltkrieg geltenden Regime waren ausländische Schiffe nicht berechtigt, zwischen den Donauhäfen eines Uferstaates Güter zu transportieren. Mit dem Pariser Übereinkommen von 1921 wurde dieses Recht auch fremden Flaggen eingeräumt, wenn auch nur unter Vorbehalt der Zustimmung der örtlichen Behörden. Dieser Zeitraum wird durch eine rasche Entwicklung der Donauflotte charakterisiert.

Anfang der 20er Jahre wurde die Jugoslawische Flussschifffahrtsgesellschaft und die Tschechoslowakische Donauschifffahrtsgesellschaft gegründet. 1927 schlossen sich deutsche sowie österreichische und ungarische Schifffahrtsgesellschaften zu dem Schifffahrtsgroßkartell „Betriebsgemeinschaft“ (BG) zusammen. 1935 wurde die Bulgarische Flussschifffahrtsgesellschaft gegründet.

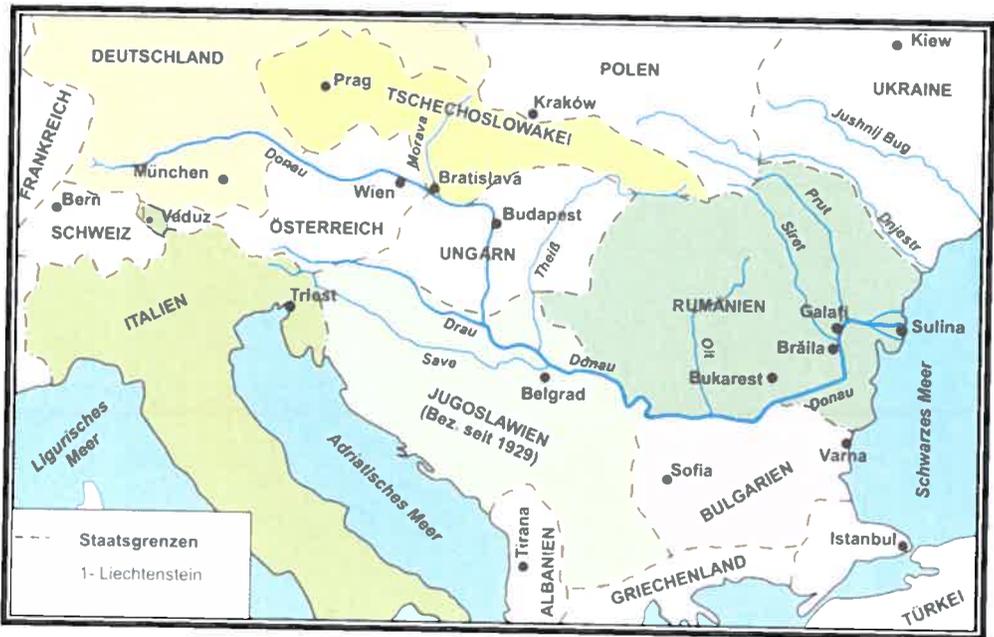
Im Jahre 1936 waren an der Donau 18 Schifffahrtsgesellschaften tätig, von denen sieben den Nichtuferstaaten Frankreich, Italien, Belgien, Großbritannien, Griechenland, den Niederlanden und den USA angehörten. Die Gesamtleistung der Schiffe auf der Donau betrug 219 Tausend PS, die Tragfähigkeit belief sich auf 1673 Tausend Tonnen. Die Fahrgastflotte zählte 111 Einheiten. Von 2862 Frachtschiffen entfielen 51 Einheiten auf die Motorflotte. Vor dem Zweiten Weltkrieg erreichte der Güterverkehr auf der Donau seinen Höchststand im Jahre 1939 mit rund 16 Mio. t.

Auf der Wiener Konferenz von 1940 wurde unter Beteiligung von Vertretern Deutschlands, Rumäniens, Bulgariens, der Slowakei, Ungarns, Jugoslawiens und Italiens die Aufhebung des Pariser Übereinkommens von 1921, die Auflösung der

IDK und an deren Stelle die Einrichtung einer neuen Verwaltung mit dem „Flussrat“, an der Spitze beschlossen. Dieses Gremium war ein Beratungsorgan, welches in Bratislava tagte.

Mit dem Ausbruch der Zweiten Weltkriegs kam die Donauschifffahrt vollends zum Erliegen. Infolge der Kriegshandlungen wurde ein bedeutender Teil der Donaunflotte versenkt, Brücken gesprengt, Häfen zerstört, Navigationszeichen vernichtet und das Flussbett vermint.

Nach dem Kriegsende standen die Länder des Donaubeckens vor der schwierigen Aufgabe, die Schifffahrt auf dem Fluss wieder zu beleben. Zum Sommer 1946 wurden die Schifffahrtverhältnisse auf der Donau im Wesentlichen wiederhergestellt, aus dem Fluss wurden Hunderte von Wracks unterschiedlicher Schiffstypen geborgen, wenn auch viele Schiffe noch im Wasser verblieben. 1946 wurden auf der Donau 2856 Tausend Tonnen Güter von den sieben größten im Donaubecken tätigen Schifffahrtsgesellschaften befördert.



Die Staaten des Donaubeckens im Jahr 1921

Zum 1. Januar 1947 zählte man auf der Donau 2200 Schiffe, die im Besitz von Reedern aus 12 Ländern standen. Die Gesamtleistung der Flotte betrug 201,89 Tausend PS, die Tragfähigkeit 1328,5 Tausend Tonnen.

Unter diesen Bedingungen stand das wiederauflebende Europa vor der Aufgabe, ein neues völkerrechtliches Regime für die Donau festzulegen und die dazu erforderlichen Strukturen zu schaffen. Nach dem Krieg wurde diese Frage erstmals auf der Potsdamer Konferenz im Juli 1945 aufgeworfen.

Im Dezember 1946 wurden auf der Tagung des Rats der Außenminister, der auf der Potsdamer Konferenz aus den Leitern der außenpolitischen Ressorts der UdSSR, Chinas, der USA, Großbritanniens und Frankreichs gebildet wurde, die Entwürfe der Nachkriegsfriedensverträge abgestimmt, in denen auch der Wortlaut des Artikels über das Schifffahrtsregime auf der Donau enthalten war. Zu einem späteren Zeitpunkt war die Einberufung einer internationalen Fachkonferenz zur Ausarbeitung eines neuen Übereinkommens über das Schifffahrtsregime auf der Donau vorgesehen.

Kapitel III

UNTER DEN BEDINGUNGEN DES HEUTIGEN VÖLKERRECHTLICHEN REGIMES DER DONAU

1. Das Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau

Die für die Donau und die Donauschifffahrt einberufene internationale Konferenz wurde am 30. Juli 1948 in Belgrad eröffnet. Erstmals in der 90jährigen Geschichte des völkerrechtlichen Regimes der Donau fand eine solche Konferenz an den Ufern der Donau statt. Auf der Konferenz waren die Delegationen der Donauländer – Sowjetunion, Bulgarien, Ungarn, Rumänien, Ukraine, Tschechoslowakei, Jugoslawien – sowie die Delegationen der USA, Englands und Frankreichs anwesend.

Nach langen und schwierigen Verhandlungen wurde das Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau am 18. August 1948 in Belgrad von den auf der Konferenz anwesenden bevollmächtigten Vertretern der Donauländer unterzeichnet. Nachdem das Übereinkommen von den einzelnen Staaten zwischen Februar und Mai 1949 ratifiziert wurde, trat es am 11. Mai 1949 in Kraft. Österreich, das sich an der Konferenz mit Beraterstimme beteiligte, trat dem Übereinkommen am 7. Januar 1960 bei.

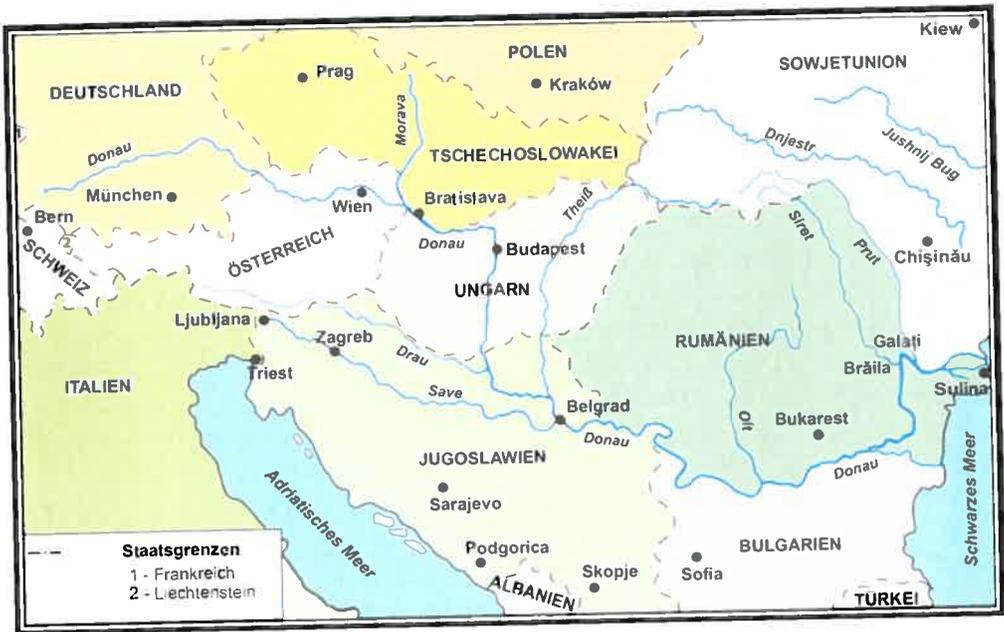
In der langen Geschichte der Donauschifffahrt wurde im Belgrader Übereinkommen erstmals das völkerrechtliche Prinzip angewandt, wonach die Schifffahrt auf dieser wichtigsten Wasserstraße des Europäischen Kontinents ausschließlich von den Uferstaaten in gemeinsamem Einvernehmen geregelt wird. Dabei macht das vom Übereinkommen festgelegte Regime keinen Unterschied zwischen den Schiffen von Donau- und Nicht-Donaustaaten.

Das Übereinkommen (Anlage 1) besteht aus fünf Kapiteln, die 47 Artikel umfassen, sowie aus zwei Anlagen. Gleichzeitig mit dem Übereinkommen wurde das Zusatzprotokoll zum Übereinkommen unterzeichnet (Anlage 2).

In der Präambel des Übereinkommens wird als wichtigstes Ziel die Sicherung der freien Schifffahrt auf der Donau im Einklang mit den Interessen und souveränen Rechten der Donauländer und die Festigung der wirtschaftlichen und kulturellen Bindungen zwischen den Donauländern untereinander und zu anderen Ländern angegeben.

Kapitel 1 des Übereinkommens enthält allgemeine Bestimmungen und besteht aus 5 Artikeln. Das grundlegende Prinzip der Schifffahrtsfreiheit auf der Donau ist in Art. 1 des Übereinkommens festgehalten: „Die Schifffahrt auf der Donau ist frei

und steht den Staatsangehörigen, Handelsschiffen und Gütern aller Staaten auf der Grundlage der Gleichberechtigung bezüglich der Hafен- und Schifffahrtsgebühren sowie der Bedingungen der Handelsschifffahrt offen“.



Staaten des Donaubeckens im Jahr 1948

Die durch dieses Übereinkommen eingeführte Regelung findet gemäß Art. 2 „auf dem schiffbaren Teil der Donau (Strom) von Ulm bis zum Schwarzen Meer über den Arm von Sulina mit Zugang zum Meer durch den Sulina-Kanal Anwendung, und gilt damit auf einer Strecke mit einer Länge von 2588 km.

Gemäß Art. 3 verpflichten sich die Donaustaaten, ihre Donauabschnitte in einem für Flussschiffe schiffbaren Zustand zu erhalten, die zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen notwendigen Arbeiten durchzuführen und die Schifffahrt in den Fahrrinnen der Donau nicht zu behindern oder zu stören.

Falls ein Donaustaat nicht in der Lage ist, die Arbeiten selbst durchzuführen, die in seine territoriale Zuständigkeit fallen und die zur Sicherung der normalen Schifffahrt notwendig sind, ist er gemäß Art. 4 verpflichtet, der Donaukommission ihre Durchführung unter den von ihr festzusetzenden Bedingungen zu überlassen, ohne dass die Kommission berechtigt ist, die Durchführung dieser Arbeiten einem anderen Staat zu übertragen, es sei denn, es handelt sich um Abschnitte der Wasserstraße, welche die Grenze eines solchen Staates bilden.

Artikel 5-19 des Übereinkommens regeln die Tätigkeit der Donaukommission, worauf in Kapitel IV dieser Broschüre ausführlicher eingegangen wird.

Für die nautisch schwierigen Donaustrecken (Untere Donau und Eisernes Tor)

wird im Übereinkommen die Einrichtung von Stromsonderverwaltungen zur Durchführung von wasserbaulichen Arbeiten und zur Regelung der Schifffahrt vorgesehen.

Nach der Errichtung des Wasserkraftwerkes Eisernes Tor I im Jahre 1972 und dem Ausbau des Donauabschnitts von km 1015 bis km 943 in eine staugeregelte Flussstrecke wurde die Stromsonderverwaltung Eisernes Tor aufgelöst. Die früher für das Passieren dieser Strecken erhobenen Sondergebühren wurden abgeschafft. Gegenwärtig gelten für den Schiffsverkehr auf diesem Abschnitt von Rumänien und Jugoslawien gemeinsam festgelegte Regeln.

Die Stromsonderverwaltung für die untere Donau, die für die Strecke von Sulina bis Brăila (km 0–170,0) ist, setzte sich dem Belgrader Übereinkommen entsprechend aus Vertretern Rumäniens und der Sowjetunion zusammen. Eine entsprechende bilaterale Vereinbarung zwischen der Sowjetunion und Rumänien über die Einrichtung dieser Verwaltung wurde im Dezember 1953 unterzeichnet. Gemäß einer Übereinkunft zwischen diesen beiden Ländern schied die Sowjetunion 1957 aus der Verwaltung aus, ohne dass sich dadurch deren Aufgaben geändert haben.

Die Fragen des Schifffahrtsregimes, der Navigation und des Lotsendienstes sind in Kapitel III des Übereinkommens geregelt (Artikel 23–33).

Artikel 23 sieht vor, dass die Schifffahrt im zuständigkeitsbereich der Stromsonderverwaltungen durch die von diesen Verwaltungen erlassene Schifffahrtsvorschriften geregelt wird, während die Schifffahrt auf den übrigen Donauabschnitten durch Vorschriften geregelt wird, die von den jeweiligen Donauländern, deren Hoheitsgebiet die Donau durchfließt, erlassen wurden. In den Gebieten, in denen die Donauufer zwei verschiedenen Staaten gehören, gelten die Vorschriften, die von diesen Staaten einvernehmlich erlassen wurden.

Das Übereinkommen legt fest, dass Schiffe, die die Donau befahren, das Recht haben, unter Einhaltung der geltenden Vorschriften in Häfen einzulaufen, um dort zu laden, zu löschen, sich mit Treibstoff und Verpflegung zu versorgen usw. (Art. 24) und schützt jeden Donaustaats vor der Beteiligung von Schiffen unter fremder Flagge an der Güter- und Fahrgastbeförderung zwischen den Häfen des betreffenden Donaustaats (Art. 25).

Die Prinzipien der Zoll-, Gesundheits- und Stromüberwachung auf der Donau sind in den Artikeln 26–28 bestimmt, die Prinzipien der Einrichtung von Lotsenkörps und der Festlegung der Vorschriften über den Lotsendienst sind in den Artikeln 31–33 des Übereinkommens festgehalten. Die Gesundheits- und Polizeivorschriften werden ohne Unterscheidung aufgrund der Flagge, des Abgangs- oder Bestimmungsorts der Schiffe oder sonstiger Umstände angewandt. Um zur Vereinheitlichung der Zoll- und Gesundheitsvorschriften sowie der Vorschriften über die Stromüberwachung beizutragen sind die Donaustaaten verpflichtet, die von ihnen erlassenen Vorschriften der Donaukommission mitzuteilen (Art. 26): „Die Zoll-, Gesundheits- und Polizeivorschriften müssen so ausgestaltet sein, dass sie die Schifffahrt nicht behindern.“

Auf den Strecken, wo die Donau die natürliche Grenze zwischen zwei Staaten bildet, sind Schiffe, Flöße, Reisende und Güter im Transit von allen Zollförmlichkeiten befreit.

Den die Donau befahrenden Schiffen räumt Art. 29 das Recht ein, an Bord befindliche Funkanlagen sowie am Ufer befindliche Kommunikationsmittel, die sie für Zwecke der Schifffahrt benötigen, zu benutzen.

Gemäß Art. 30 dürfen Kriegsschiffe der Donauländer die Donau außerhalb der Grenzen des Landes, dessen Flagge sie führen, nur befahren, wenn sie die betreffenden Donaustaaten zuvor darüber verständigt haben. Kriegsschiffen aller Nicht-Donauländer ist das Befahren der Donau untersagt.

Kapitel IV des Übereinkommens (Artikel 34 - 43) bestimmt das Verfahren zur Bestreitung der zur Sicherung der Schifffahrt erforderlichen Ausgaben. Für die Durchführung der im Interesse der Schifffahrt erforderlichen wasserbaulichen Arbeiten sind auf ihren nationalen Stromabschnitten die einzelnen Donaustaaten zuständig (Art. 34). Das Übereinkommen schließt die Möglichkeit nicht aus, für Schiffe auf der Donau Sondergebühren zu erheben, regelt jedoch die Bedingungen und das Verfahren für deren Erhebung (Art. 35 - 38), da solche Gebühren keine Gewinnquelle darstellen dürfen. Die Gebührenerhebung wird durch die Notwendigkeit der Deckung der Ausgaben der einzelnen Länder und der Verwaltungen für die Sicherstellung der Schifffahrt begründet. Gemäß dem Übereinkommen wird die Art und Weise der Erhebung der Spezialabgaben, Schifffahrtsgebühren und besonderen Abgaben durch Vorschriften geregelt, die von der Kommission ausgearbeitet bzw. mit ihr abgestimmt werden. Die Abgaben und Gebühren werden nach dem Raumgehalt der Schiffe berechnet.

Laut Artikel 39 werden auf Donaustrecken, die eine Staatsgrenze bilden, die Durchführung von Arbeiten und die Aufteilung der hierbei entstehenden Ausgaben von den betreffenden Anrainerstaaten einvernehmlich geregelt.

Die Hafengebühren erheben die Behörden der betreffenden Donaustaaten von den Schiffen (Art. 40). Eine diesbezügliche unterschiedliche Behandlung der Schiffe ist unzulässig.

Gleiches gilt für die Höhe der Abgaben, die auf der Grundlage von Vereinbarungen über Transport- und Speditionsdienstleistungen (Be- und Entladung, Lagerbenutzung usw.) für solche Dienste in den Häfen erhoben werden (Art. 41). Aufgrund des Umfangs der Arbeiten und der Art der Güter in den Häfen gewährte Vergünstigungen gelten nicht als unterschiedliche Behandlung.

Das Übereinkommen schließt die Erhebung von Transitgebühren für Schiffe, Reisende und Güter aus (Art. 42), sieht jedoch die Erhebung von Lotsengebühren auf den Stromabschnitten vor, für die die Verwaltungen zuständig sind. Letztere legen diese Gebühren fest und setzen die Donaukommission darüber in Kenntnis (Art. 43).

Die Schlussbestimmungen des Übereinkommens (Kapitel V, Artikel 44-47) umfassen die Bestimmungen über die Beilegung von Streitigkeiten zwischen den

Unterzeichnerstaaten, was durch Einberufung einer Vergleichskommission erfolgt, sowie die Bestimmungen über die Revision des Übereinkommens (was auf Antrag der Mehrheit der Unterzeichnerstaaten möglich ist) und über den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens.

Verwahrer des Übereinkommens über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau ist die Regierung Jugoslawiens.

Anlage I des Übereinkommens stellt fest, dass der Vertreter Österreichs nach Regelung der Frage des Vertrags mit Österreich zur Donaukommission zugelassen wird und die Anlage gleichzeitig mit dem Übereinkommen in Kraft tritt. Wie bereits erwähnt, trat Österreich dem Belgrader Übereinkommen am 7. Januar 1960 bei.

Anlage II nimmt auf den nautisch schwierigen Streckenabschnitt Gabčíkovo–Gönyü (km 1821–1791) Bezug. Demnach sollte die Kommission entscheiden, ob es zweckmäßig sei, für diese Strecken eine Stromsonderverwaltung ähnlich den in Artikeln 20 und 21 vorgesehenen Stromsonderverwaltungen zu bilden oder ob die Artikel 4 und 34 des Übereinkommens anzuwenden seien.

Später wurde die Behandlung der Frage des Streckenabschnitts Gabčíkovo–Gönyü in Zusammenhang mit dem von den Uferstaaten geplanten Bau eines Staudamm-Systems bei Gabčíkovo–Nagymaros von der Tagesordnung abgesetzt.

Insofern haben gegenwärtig die beiden Anlagen zum Übereinkommen ihre praktische Bedeutung verloren.

Das Zusatzprotokoll zum Übereinkommen (Anlage 2) stellt fest, dass die bis dahin gemäß dem Pariser Übereinkommen von 1921 angewandte Regelung der Schifffahrt auf der Donau nicht mehr in Kraft ist und alle Verpflichtungen der ehemaligen Europäischen Donaukommission bezüglich der Rückzahlung der ihr gewährten Kredite als erloschen gelten.

Das Belgrader Übereinkommen diene als rechtliche Grundlage für die in den folgenden Jahren zwischen den Donaustaaten abgeschlossenen zahlreichen bilateralen Abkommen über die Binnenschifffahrt und insbesondere über die Donauschifffahrt.

Anfang der 90er Jahre kam es in den ost- und mitteleuropäischen Ländern zu einem gravierenden politischen Wandel, was die Bildung neuer unabhängiger Staaten zur Folge hatte. Das hat die 51. Tagung der Donaukommission (April 1993) dazu bewogen, Fragen über die eventuelle Anpassung des Übereinkommens an die heutigen Bedingungen, über die Mitgliedschaft einzelner Länder in der Donaukommission sowie über die Vorbereitung einer diplomatischen Konferenz zu Fragen der Zusammenarbeit im Donaauraum zu behandeln.

Bei der Tagung wurde ein Beschluss über die Mitwirkung aller Donaustaaten an der Tätigkeit der Donaukommission angenommen. Von diesem Jahr an nahmen Deutschland, Moldau und Kroatien als Beobachter an Sitzungen der Arbeitsgruppen, Expertentreffen und Tagungen der Kommission teil. Ferner wurde ein Komitee zur Vorbereitung einer diplomatischen Konferenz zu Fragen der Zusam-

menarbeit im Donauraum gebildet, das im Oktober 1993 seine erste Sitzung in Budapest abhielt.

Zwischen 1993 und 1997 fanden sechs Sitzungen des Vorbereitungskomitees statt. Dabei wurden Fragen der Geschäftsordnung, der zwischenstaatlichen Zusammenarbeit im Bereich Schifffahrt sowie Wirtschaft, Umweltschutz, Kultur, Tourismus u.s.w. behandelt, wobei jedoch der Frage der Mitgliedschaft einzelner Staaten in der Donaukommission die größte Aufmerksamkeit galt.

Mitglieder des Vorbereitungskomitees der diplomatischen Konferenz waren die Vertreter von Bulgarien, Deutschland, Jugoslawien, Kroatien, Moldau, Österreich, Rumänien, Russland, Slowakei, Ukraine und Ungarn.

Da die Erarbeitung eines gemeinsamen Standpunkts zur Mitgliedschaft in der Donaukommission mit entsprechender Verankerung im Text des Belgrader Übereinkommens unter den Staaten auf gewisse Schwierigkeiten stieß, schlug die deutsche Delegation vor, den von ihr vorbereiteten Entwurf des Zusatzprotokolls zum Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau vom 18. August 1948 zu behandeln, mit dessen Unterzeichnung keine radikale Revision des Übereinkommens im gegebenen Stadium erforderlich sein würde. Der Wortlaut des Protokolls wurde von den Delegationen aller am Vorbereitungskomitee der diplomatischen Konferenz beteiligten elf Länder abgestimmt und in Budapest am 26. März 1998 unterzeichnet (Anlage 3).

Gemäß Art. 1 des Zusatzprotokolls tritt die Bundesrepublik Deutschland dem Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau vom 18. August 1948 „...als Vertragspartei bei. Sie ist damit den Unterzeichnerstaaten des Übereinkommens und deren Rechtsnachfolgern gleichstellt.“

Als Unterzeichnerstaaten des Übereinkommens und deren Rechtsnachfolger gelten gemäß Art. 1 des Zusatzprotokolls die Republik Bulgarien, die Bundesrepublik Jugoslawien, die Republik Kroatien, die Republik Moldau, die Republik Österreich, Rumänien, die Russische Föderation, die Slowakische Republik, die Ukraine und die Republik Ungarn. Damit sind nach Inkrafttreten des Zusatzprotokolls elf Staaten Teilnehmer des Belgrader Übereinkommens geworden.

Im Zusatzprotokoll erhielt Art. 2 des Belgrader Übereinkommens folgende Fassung: „Das Übereinkommen wird auf den schiffbaren Teil der Donau von Kelheim bis zum Schwarzen Meer über den Arm von Sulina mit Zugang zum Meer durch den Sulina-Kanal angewandt.“ Seitdem umfasst der Geltungsbereich des Belgrader Übereinkommens eine 2411,5 km lange Donaustrecke, die von Schiffen mit großer Tonnage im internationalen Schiffsverkehr befahren werden kann.

Im Unterzeichnungsprotokoll zum Zusatzprotokoll (Anlage 4) nahmen die Unterzeichnerstaaten die Erklärung der Bundesrepublik Deutschland zur Kenntnis, wonach u.a. die Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland, die sich aus ihrer Zugehörigkeit zur Europäischen Gemeinschaft ergeben, durch ihren Beitritt zum Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau nicht berührt werden.

Das vor 55 Jahren unterzeichnete Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau vom 18. August 1948 bot eine stabile Grundlage für die Gewährleistung der Schifffahrtsfreiheit auf dem größten internationalen Fluss des europäischen Kontinents und für die Einbindung der Donau in das einheitliche Netz der europäischen Binnenwasserstraßen.

2. Die Schifffahrtsbedingungen in der Gegenwart

Der Geltungsbereich des Belgrader Übereinkommens erstreckt sich auf eine 2111,5 km lange Donaustrecke und umfasst somit den wichtigsten Teil des Flusses, dessen Gesamtlänge von der Quelle am Zusammenfluss zweier Bergflüsse im Schwarzwald bis zur Mündung im Sulina-Arm 2783,4 km beträgt.

Die Donau ist neben ihrer Länge auch ihrem Einzugsgebiet nach (817 Tausend km²) der größte Fluss, der im Schwarzen Meer mündet. Der jährliche Abfluss von 205 km³ macht rund 56 % der jährlichen Abflussmenge aller zum Schwarzen Meer hin fließenden Flüsse aus. Die West-Ost-Ausdehnung des Donaubeckens beträgt 1690 km, die Breite beläuft sich auf 820 km.

Wie aus der Karte ersichtlich, umfasst das Donaubecken außer den zehn Donaustaaten Teile der Territorien von weiteren acht Ländern (Polen, Tschechien, Schweiz, Italien, Slowenien, Bosnien-Herzegowina, Albanien und Mazedonien).

Als Mittel- und Südosteuropas größter Fluss ändert die Donau auf ihrem langen Weg zum Schwarzen Meer einige Male abrupt ihre Strömungsrichtung. Anfangs durchstößt sie eine Gebirgskette in Deutschland, überquert dann das Wiener Becken, bahnt sich ihr Bett durch Gebirgsketten, die die Alpen mit den Karpaten verbinden, und durchfließt dann über eine Länge von mehr als 600 km die Tiefebene der mittleren Donau. Nach dem Durchbrechen der Südkarpaten durchfließt der Strom auf einer Länge von mehr als 900 km die Tiefebene der unteren Donau bis zu seiner Mündung im Schwarzen Meer.

In ihrem Unterlauf verzweigt sich die Donau und bildet ein großes, sumpfiges, von einem dichten Netz von Nebenarmen durchzogenes Delta mit einer West-Ost-Ausdehnung von 75 km und einer Breite von 150 km von Nord nach Süd. Die Spitze des Deltas liegt am Kap (Tschatal) Ismail in einer Entfernung von 79,6 km von der Mündung, wo sich das Hauptbett der Donau zunächst in zwei Mündungsarme teilt: links in den Chilia- und rechts in den Tulcea-Arm. 16,7 km weiter, am Kap (Ceatalul) Sf. Gheorghe teilt sich der Arm Tulcea wiederum in zwei Unterarme: Sf. Gheorghe (rechts) und Sulina (links). Die Tiefwasser-Schifffahrtsrinne und somit der Hauptschifffahrtsweg, der die Donau mit dem Meer verbindet, verläuft über den Sulina-Arm. Hinsichtlich der Wasserführung gelangen etwa 2/3 der jährlichen Abflussmenge der Donau über den Chilia-Arm ins Schwarze Meer, während der Sulina-Arm am wenigsten wasserführend ist.

Die Entfernungen auf der Donau werden von der Mündung bis zur Quelle in Ki-

lometern gemessen und am Ufer auf Kilometersteinen angegeben. Auf der 170 km langen so genannten „Seedonau“ von Sulina bis Brăila wird die Entfernung von Sulina bis Galați, wo der letzte Seemeilenstein „M 80“ steht, auch in Seemeilen, danach nur in Kilometern gemessen.

Das hydrographische Netz des Donaubeckens bilden etwa 120 Nebenflüsse. Auf die zwölf größten (stromabwärts: Lech, Isar, Inn, Enns, Morava, Váh, Drau, Theiß, Save, Velikaja Morava, Olt und Siret) entfallen über 80% des Jahreswasserabflusses der Donau. Von vorrangiger Bedeutung für die Schifffahrt, darunter auch für den grenzüberschreitenden Verkehr sind die Nebenflüsse Drau, Theiß und Save.

Der Strom stellt auf einzelnen Strecken aller zehn Donaustaaten die natürliche Grenze zu den Nachbarländern dar. An den Donauufeln liegen zahlreiche Großstädte, u.a. die Hauptstädte von vier europäischen Staaten: Österreich (Wien), Ungarn (Budapest), der Slowakei (Bratislava) und von Serbien und Montenegro (Belgrad). An den Nebenflüssen der Donau liegen die Hauptstädte von weiteren drei Staaten: Kroatien (Zagreb) und Slowenien (Ljubljana) an der Save, Bulgarien (Sofia) am Iskar und sowie die Hauptstadt des deutschen Bundeslands Bayern (München) an der Isar.

Nach physikalisch-geographischen Merkmalen lässt sich die schiffbare Donau in drei Hauptabschnitte einteilen:

- Obere Donau (Länge: 620,5 km): von der Mündung des Main-Donau-Kanals (km 2411,5) bis zur Ortschaft Gönyü (km 1791);
- Mittlere Donau (Länge: 860 km): von der Ortschaft Gönyü bis Turnu-Severin (km 931);
- Untere Donau (Länge: 931 km): von Turnu-Severin bis zur Mündung (Sulina).

Hinsichtlich der Gesamtheit der nautischen Merkmale, werden die drei Hauptabschnitte der Donau ab Kelheim in neun schiffbare Abschnitte mit jeweils relativ einheitlichen Schifffahrtsbedingungen eingeteilt (Tabelle 1).

In Übereinstimmung mit den Empfehlungen über die Festlegung von Regemaßen für die Fahrrinne, sowie den wasserbaulichen und sonstigen Ausbau der Donau werden Tiefe, Breite und Radius der Fahrrinnenkrümmung auf den Regulierungsniederwasserstand (RNW) bezogen, der auf Grund der Abflussbeobachtungen im Zeitraum 1961–1990 mit einer Überschreitungsdauer von 94% errechnet wurde, während die lichten Höhen der Brückendurchfahrtsöffnungen auf den höchsten Schifffahrtswasserstand (HSW) bezogen werden, der mit einer Überschreitungsdauer von 1% auf Grund der Abflussbeobachtungen im Zeitraum 1924–1963 errechnet wurde.

Donaustrecken, die nicht den in der Tabelle aufgeführten schiffbaren Abschnitten entsprechen, wurden nach dem System der Klassifizierung der europäischen Binnenwasserstraßen mit internationaler Bedeutung (Wasserstraßen der Kategorie „E“) nach ihren technischen Merkmalen sowie den im Jahresdurchschnitt herrschenden nautischen Bedingungen bestimmten Klassen zugeordnet. Den technischen Merkmalen liegen sowohl die natürlichen Voraussetzungen auf frei

Tabelle 1. Schifffahrtsbedingungen auf den schiffbaren Abschnitten der Donau

Hauptabschnitt	Schiffbarer Abschnitt, km	Länge, km	Breite des Flussbettes bei HSW, m	Strömungsgeschwindigkeit bei HSW, km/h	Mindesttiefen der Fahrrinne, bei RNW, m
Obere Donau	Kelheim–Passau, 2411-2226	185	150–350	4,4–8,4	1,75–2,80
	Passau–Linz, 2226-2135	91	200–450	4,4–8,4	2,00–2,80
	Linz–Wien, 2135-1929	206	250–400	5,4–11,2	2,50–2,80
	Wien–Gönyü, 1929-1791	138	300–500	4,6–13,7	2,50–3,50
	Gesamt	620,5			
Mittlere Donau	Gönyü–Budapest, 1791-1647	144	350–600	4,0–10,2	2,50–3,50
	Budapest–Moldova-Veche, 1647-1048	599	300–600	4,2–8,7	2,50–3,50
	Moldova-Veche–Turnu-Severin, 1048-931	117	600–1300	1,0–8,0	2,50–3,50
	Gesamt	860			
Untere Donau	Turnu-Severin–Brăila, 931-170	761	600–800	3,8–7,90	2,50–3,50
	Brăila–Sulina, 170-0	170*	150–800**	5,6–6,3***	7,30
	Gesamt	931			
	Insgesamt	2411,5			

* „Seedonau“

** Auf dem Sulina-Kanal (mit einer Länge von 63,0 km) – von 100 bis 150 m

*** Auf dem Sulina-Kanal: von 1,8 bis 3,1 km/h.

fließenden Strecken als auch die Schleusenabmessungen auf gestauten Abschnitten vom Eisernen Tor II (km 864,0) und oberhalb sowie die Mindesthöhe der Brückendurchfahrtsöffnungen zugrunde.

Zu den Wasserstraßenklassen mit internationaler Bedeutung gehören folgende Donauabschnitte:

- Kelheim – Regensburg (Länge: 32 km) – Klasse Vb;
- Regensburg – Devin (Länge: 500 km) – Klasse VIb;
- Devin – Mündung des Flusses Save (Länge: 704 km) – Klasse VIc;
- Mündung des Flusses Save – Sulina (Länge: 1175 km) – Klasse VII (höchste Wasserstraßenklasse).

Entsprechend dem System der Klassifizierung der europäischen Binnenwasserstraßen sind der Kategorie „E“ bestimmte Zusammensetzungen und Abmessungen von Schubverbänden zugeordnet, die aus einem Schubschiff und einer bestimmten Anzahl von Schleppkähnen bestehen: Klasse Vb: 2 Einheiten, VIb: 4 Einheiten, VIc: 6 Einheiten, VII: 9 Einheiten. Nach den von der Donaukommission empfohlenen Höchstabmessungen der Schubverbände sind auf einigen Donaustrecken auch größere Schiffsverbände zugelassen. Beispielsweise werden zwischen km 79,6 und 375, mit Ausnahme der Brückendurchfahrten, stromaufwärts fahrende Verbände mit zwölf Schleppkähnen (Länge des Verbands: bis zu 300 m, Breite: 40 m) zugelassen.

Der schiffbare Chilia-Arm, der 1979 über den Kanal Prorva mit dem Schwarzen Meer verbunden wurde, ist der Klasse Vb zugeordnet. Nach der Versandung des Kanals im Jahr 1998 konnte die Verbindung der Donau mit dem Meer über diesen Mündungsarm nicht mehr gewährleistet werden. Der 8,4 m tiefe Schifffahrtsweg verläuft über den Arm Starostambulskij (7,0 km) und den Arm Bystroje (9,4 km).

Die Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf der Donau erfolgte hauptsächlich durch den planmäßigen Bau von Wasserkraftwerken mit Schleusen und die Sicherstellung der für gestaute Abschnitte empfohlenen Fahrrinnenabmessungen. Derzeit ist auf dem Fluss eine Kette aus 18 Wasserkraftwerken errichtet (Tabelle 2), davon entfallen fünf auf die deutsche, eins auf die gemeinsame deutsch-österreichische, neun auf die österreichische, eins auf die slowakische und zwei auf die gemeinsame jugoslawisch-rumänische Strecke.

Die gestauten Abschnitte sind über 780 km lang, das sind rund 33% der Gesamtlänge des schiffbaren Teils der Donau. Nach Errichtung des Eisernen Tores I, des größten Wasserkraftwerks auf der Donau bei km 942,95 verschwand die besonders schwer passierbare Donaustrecke unter Wasser. Gegen Ende des 19. Jh. wurden auf diesem Abschnitt der Sip-Kanal und andere Schifffahrtskanäle gebaut.

Tabelle 2. Wasserkraftwerke auf der Donau

Bezeichnung	Entfernung von Sulina, km	Bauzeit	Flutungshöhe, m	Länge des entstandenen Stausees, km
Bad Abbach	2401,72	1973–1978	5,7	13,0
Regensburg	2381,32	1972–1978	5,2	20,4
Geisling	2354,00	1977–1985	7,3	27,3
Straubing	2324,07	1978–1986	7,0	24,6
Kachlet	2230,73	1922–1927	9,8	20,8
Jochenstein	2203,30	1952–1956	8,8	27,4
Aschach	2162,67	1959–1964	15,3	40,6
Ottensheim	2146,73	1970–1974	11,2	15,9
Abwinden–Asten	2119,45	1976–1979	9,3	27,3
Wallsee–Mitterkirchen	2094,50	1965–1968	10,8	25,0
Ybbs–Persenbeug	2060,42	1954–1959	10,9	34,1

Bezeichnung	Entfernung von Sulina, km	Bauzeit	Flutungshöhe, m	Länge des entstandenen Stausees, km
Melk	2037,96	1979–1982	9,6	22,4
Altenwörth	1979,83	1973–1976	15,2	32,6
Greifenstein	1949,18	1981–1984	12,6	30,6
Freudenau	1921,05	1992–1998	8,5	28,1
Gabčíkovo	1819,15	1978–1982	23,6	44,0
Eisernes Tor I	942,95	1964–1972	32,0	271,6
Eisernes Tor II	864,00	1977–1984	12,7	79,0

Alle Wasserkraftwerke verfügen über Schiffahrtsschleusen, deren Abmessungen den Empfehlungen der Donaukommission über die Festlegung von Regelmaßen für die Fahrrinne, sowie den wasserbaulichen und sonstigen Ausbau der Donau entsprechen (Tabelle 3). Die Schleusen können von Schubverbänden mit einer Länge von 180–300 m und einer Breite von 11,4–33,0 m durchfahren werden.

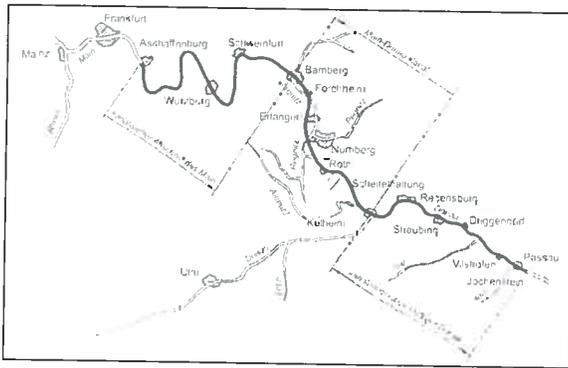
Tabelle 3. Empfohlene Schleusenabmessungen

Donaustrecke	Entfernung von Sulina, km	Hauptabmessungen, m		
		Nutzlänge	Nutzbreite	Drempeltiefe
Kelheim-Regensburg	2414,7–2379,0	190	12	4,0
Regensburg-Wien	2379,0–1920,3	230	24	4,0
Wien-Gönyü	1920,3–1791,0	230	24	4,5
Gönyü-Budapest	1791,0–1646,5	260–310	34	4,5
Budapest-Bräila	1646,5–170,0	310	34	4,5

Nach der Unterzeichnung des Belgrader Übereinkommens wurde der Bau von Deichen, die vom Sulina-Arm ins offene Meer ragten, fortgesetzt, um den ständigen Schiffsverkehr zwischen der Donau und dem Schwarzen Meer zu sichern. 1956 betrug die Länge der Deiche 5,77 km, 1983 waren es 7,93 km. Gegenwärtig sind die Deiche etwa 8,5 km lang.

Im Gesamtnetz der europäischen Binnenwasserstraßen kommt der Donau eine besondere Bedeutung zu. Mit Inbetriebnahme des Main-Donau-Kanals im September 1992 entstand der 3503 km lange Großschiffahrtsweg Rhein-Main-Donau, der die Nordsee mit dem Schwarzen Meer verbindet. Er führt über folgende Wasserstraßen:

- Rhein (Rotterdam – Mainz) – 536 km;
- Main (Mainz – Bamberg): – 385 km;
- Verbindung Main – Donau (Bamberg – Kelheim): – 171 km;
- Donau (Kelheim – Sulina): – 2411 km.

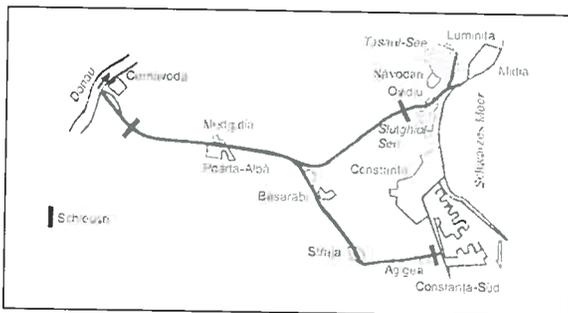


Trasse des Main-Donau-Kanals

Die durchgängige Wasserstraße verbindet Häfen von insgesamt fünfzehn Ländern: von 10 Donauländern (einschließlich der Bundesrepublik Deutschland, die gleichzeitig auch ein Rheinstaat ist), von den drei am Rhein liegenden Staaten Schweiz, Frankreich und Holland sowie von Belgien und Luxemburg, die mit dem Rhein durch ein Kanalnetz und den Nebenfluss Mosel verbunden sind.

Der in seinem Querschnitt trapezförmig angelegte Main-Donau-Kanal ist 4 m tief und hat eine Wasserspiegelbreite von 55 m. Die Kanaltrasse gehört der Klasse Vb der Wasserstraßen der Kategorie „E“ an. 16 Schleusen mit Kammerabmessungen von 190 x 12 m liegen an der Trasse.

Die Durchlassfähigkeit des Kanals liegt nach verschiedenen Quellen zwischen 15,3 bis 20 Millionen Tonnen pro Jahr. Seit der Eröffnung dieser nationalen Wasserstraße der Bundesrepublik Deutschland sind die Güterströme von 5065 Tausend Tonnen im Jahre 1993 auf ihren Höchststand von 8501 Tausend Tonnen im Jahre 2000 gestiegen. 2002 ging die Transportmenge auf dem Kanal auf 7531 Tausend Tonnen zurück.



Trasse des Donau-Schwarzmeer-Kanals

Eine weitere Wasserstraßenverbindung der Donau – der Donau-Schwarzmeer-Kanal (Cernavoda – Constanta) auf dem Territorium Rumäniens – wurde 1984 in Betrieb genommen.

Die wesentlichen technischen Daten des Kanals sind seine Länge mit 64,41 km, eine Wasserspiegelbreite mit 90–120 m und eine Tiefe von 5,50–7,00 m. An den Einfahrten des Kanals

sind zwei Schiffahrtsschleusen mit Kammerabmessungen von 310 x 25 m gelegen.

Der Kanal VIc ist nicht nur für Fahrten von Schubverbänden, bestehend aus sechs längsseits (in zwei Reihen) gekuppelten Schubleichtern mit einer Tragfähigkeit von je 3 Tausend Tonnen ausgelegt, sondern auch für Seeschiffe und Fluss-See-Schiffe mit einem Deadweight von bis zu 5 Tausend Tonnen.

1993 war der Bau einer neuen, 30 km langen nördlichen Abzweigung vom Hauptkanalweg abgeschlossen, die an der Ortschaft Poarta Albă beginnt und zum

25 km nördlich von Constanța gelegenen Hafen Midia sowie von Năvodari zu den Kais des Steinbruchs Luminița führt. Die Wasserspiegelbreite des Kanals beträgt 45-120 m, die Mindesttiefe über die gesamte Länge des Kanals liegt bei 5,5 m. An der Kanaltrasse (Klasse Va) liegen zwei Schifffahrtsschleusen mit Kammerabmessungen von 145 x 12,5 m.

Auf dem Kanal Poarta Albă – Năvodari (Midia) verkehren Flussschiffe mit Maschinenantrieb und Schubverbände mit einem Schubleichter.

Der Donau-Schwarzmeer-Kanal, eine nationale Wasserstraße Rumäniens, optimiert die Verbindung der Donauhäfen zu Häfen anderer Regionen im Schiffsverkehr zwischen Donau und Schwarzem Meer: diese Kanalstrecke verkürzt die Entfernung vom Bosphorus bis zu den flussaufwärts von Cernavoda liegenden Donauhäfen um 397 km im Vergleich zum Schifffahrtsweg über den Sulina-Kanal.

Die Durchlassfähigkeit des Donau-Schwarzmeer-Kanals liegt verschiedenen Quellen nach bei 70-100 Millionen Tonnen pro Jahr. Die Güterbeförderung stieg von 4624 Tausend Tonnen im Jahr 1985 auf 11163 Tausend Tonnen im Jahr 2002.

Obwohl auf der Donau umfangreiche wasserbauliche Arbeiten durchgeführt wurden, bestehen auf einigen ungestauten Flussstrecken noch recht schwierige Schifffahrtsbedingungen. In der im Jahr 2002 angenommenen Resolution Nr. 49 der Arbeitsgruppe Binnenwasserstraßentransport der UNECE „Engpässe und fehlende Glieder im Netz der wichtigsten Binnenwasserstraßen internationaler Bedeutung der Kategorie E“ wurden mehr als zehn Donaustreckenabschnitte als strategische „Hauptengpässe“ auf der Donau eingestuft, u.a.:

- Straubing – Vilshofen (km 2319,0–2249,0) mit einer unzureichenden Fahrrinntiefe (1,55 m);
- Melk – Dürnstein (km 2038,0–2008,0) und Wien-Freudenau – Berg (km 1921,0–1873,0) mit einer unzureichenden Fahrrinntiefe (stellenweise unter 2,20 m);
- Szap – Ipoly-Mündung (km 1810,0–1708,2) mit einer unzureichenden Fahrrinntiefe bei Niedrigwasser (1,70 m) und einer die Schifffahrt beschränken Höhe der Brückendurchfahrten (7,75 m);
- Ipoly-Mündung – Budapest (km 1708,2–1652,0) mit unzureichenden Tiefen, die einen Tiefgang von höchstens 1,50–1,70 m zulassen;
- Eisernes Tor II – Dunărea Veche (km 863,0–175,0) mit unzureichenden Fahrrinntiefen auf einzelnen Strecken bei Niedrigwasser (1,60–2,50 m).

Durch das Absinken der Tiefen auf die oben angegebenen Werte in Niedrigwasserperioden auf einzelnen Streckenabschnitten wird die Schifffahrt erheblich erschwert.

Die jährlich von der Donaukommission herausgegebenen Informationen über die Instandhaltung der Fahrrinne und die Furten auf der Donau belegen, dass im Zeitraum vom 1. April 1999 bis zum 31. März 2000 z. B. auf der slowakischen Donau-strecke insgesamt an 114 Tagen, auf der slowakisch-ungarischen Strecke an 119 Tagen, auf der ungarischen Strecke an 59 Tagen, auf der rumänisch-bulgarischen

Strecke an 71 Tagen Tiefen von weniger als 2,5 m zu verzeichnen waren. Auf dem „Seestreckenabschnitt“ der Donau war während des gesamten Berichtszeitraums eine Tiefe von weniger als 24 Fuß zu verzeichnen.



Schubverband auf der Donau

Besonders geringe Tiefen sind auf der Strecke Călărăți – Cernavoda (km 370,5–300) zu verzeichnen, wo die Schifffahrt auf dem Hauptflussbett der Donau so gut wie vollständig eingestellt und in den Borcea-Arm verlegt wird.

Das Problem der Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf der Donau trat in Zusammenhang mit der langandauernden Unterbrechung der durchgängigen Schifffahrt auf Grund der zerstörten Brücken in Jugoslawien (April 1999) etwas in den Hintergrund. Mit der Wiederherstellung der Schifffahrt steht dieses Problem jedoch mit aller Deutlichkeit vor den Donaustaaten.

3. Donauschifffahrt nach Abschluss des Belgrader Übereinkommens

Mit der Unterzeichnung des Übereinkommens über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau im Jahre 1948 nahm eine dynamische Entwicklung des Güterverkehrs im Flussbecken ihren Anfang. Im Jahr 1956 wurde der Vorkriegsstand des Güterverkehrs (16,0 Mio. t) erreicht. 1960 wurden auf der Donau 21,1 Mio. t Güter befördert, 1970 waren es 55,5 Mio. t und im Jahre 1980 bereits 90,3 Mio. t.

In den siebziger und achtziger Jahren wurden die Arbeitsmethoden in der Donauflotte verbessert, so wurde das Schleppen von Schiffen durch das bessere Schubverfahren ersetzt. An neuen Schiffen ohne Motorenantrieb wurden vorwiegend unbemannte Schubleichter mit einer Tragfähigkeit von 1500–2200 Tonnen eingesetzt. Die Leistung der Schubschlepper stieg auf 2000–3000 PS. Im Vergleich zu 1980 stieg zwei Jahrzehnte später, im Jahre 2000, der Anteil von Schiffen, die sich für das Schubverfahren eignen, gemessen an der Tragfähigkeit von 48,5% auf 66,7% und gemessen an der Leistung von 33,3% auf 82,5%.

Ein wesentlicher Beitrag zur Steigerung des Transportaufkommens auf der Donau war die Vereinheitlichung der handelsrechtlichen Bedingungen in der Donauschifffahrt nach Unterzeichnung der Bratislavaer Abkommen (BA) über Tariff Fragen, allgemeine Verfrachtungsbedingungen auf der Donau, Abschlepp- und

Hilfeleistung im Havariefall und Agentierung im Jahre 1955 durch die führenden Schifffahrtsgesellschaften Bulgariens, Ungarns, Rumäniens, der Sowjetunion und der Tschechoslowakei. In den nachfolgenden Jahrzehnten wurden in die BA zusätzliche Abkommen u.a. über die Beförderung von Großcontainern und über die gegenseitige Reparaturdurchführung an Fahrzeugen zwischen den Schifffahrtsgesellschaften aufgenommen.

Als Quelle des internationalen Privatrechts regelten die BA für die nachfolgenden Jahrzehnte die Vermögensverhältnisse zwischen den Akteuren am Güterverkehr auf der Donau, den Frachtführern (Schifffahrtsgesellschaften), Absendern, Frachtempfängern u.a. An den Abkommen sind derzeit 13 Schifffahrtsgesellschaften aus allen Donaustaaten, außer Moldau beteiligt.

1984 verabschiedete die Direktorenkonferenz der Donauschifffahrtsgesellschaften, das wichtigste Gremium der Zusammenarbeit der Mitglieder am Bratislavaer Abkommen, Empfehlungen zur Vereinheitlichung ihrer Flotten.

Als Schiffe ohne Maschinenantrieb wurden vor allem Trockengüter- und Tankschubleichter vom Typ „Donau-Europa II B“ mit einer Tragfähigkeit von 1600 t (Länge: 76,5 m; Breite: 11,0 m; maximaler Tiefgang: 2,7 m) empfohlen. Im Flussbecken wurden neue, technisch verbesserte Motorschubschiffe, u.a. der Typ „Stein“ mit einer Tragfähigkeit von 1980 t in Österreich und anderen Ländern und der Typ „Kapitän Antipov“ (1630 t) in der Sowjetunion eingesetzt.

Bereits in den 60er Jahren erfuhren Transporte im „Donau-See-Verkehr“ mit Güterumschlag in den Mündungshäfen eine beträchtliche Entwicklung. Am Donau-See-Verkehr waren vor allem an der Donau gelegene Binnenländer ohne unmittelbaren Zugang zur Küste (Österreich, Ungarn, Tschechoslowakei) interessiert. Im Donau-See-Verkehr erfolgten Transporte zu Häfen am Schwarzen und Roten Meer, am Mittelmeer und am Persischen Golf. Anfang der 70er Jahre legten Fluss-See-Motorschiffe der Sowjetischen Donauschifffahrtsgesellschaft (SDG) einige Fahrten zwischen Donauhäfen über das Schwarze und Asowsche Meer, das Binnenwasserstraßensystem Don – Wolga – Don-Kanal und über das Kaspische Meer zum iranischen Hafen Pahlevi zurück.

Seit den 80er Jahren werden von der Sowjetischen Donauschifffahrtsgesellschaft (seit 1991 Ukrainische Donauschifffahrtsgesellschaft – UDP) technisch verbesserte, hochseetüchtige Gemüsefrachtschiffe des Typs „Georgij Agafonov“ mit einer Tragfähigkeit von 1770 t und einem Tiefgang von bis zu 3,3 m in beladenem Zustand eingesetzt. Diese Schiffe sind so gebaut, dass sie sich auch für die Beförderung von international standardisierten ISO-Containern und Personenkraftwagen eignen.

Zur Beförderung von ISO-Containern im Donaubecken wurden sowohl Motorschiffe u.a. des Typs „Stein“ als auch Schubleichter gebaut. Gleichzeitig wurden in den 80er Jahren auf der Donaustrecke der Trasse, die die westeuropäischen Länder mit den Staaten des Nahen und Mittleren Ostens verbindet, Autofrachtschiffe zur Beförderung von auf Trailern geladenen Containergütern eingesetzt. Unter bulgarischer Flagge fahrende Ro-Ro-Schiffe des Typs „Khan Asparuch“ mit einem Dead-

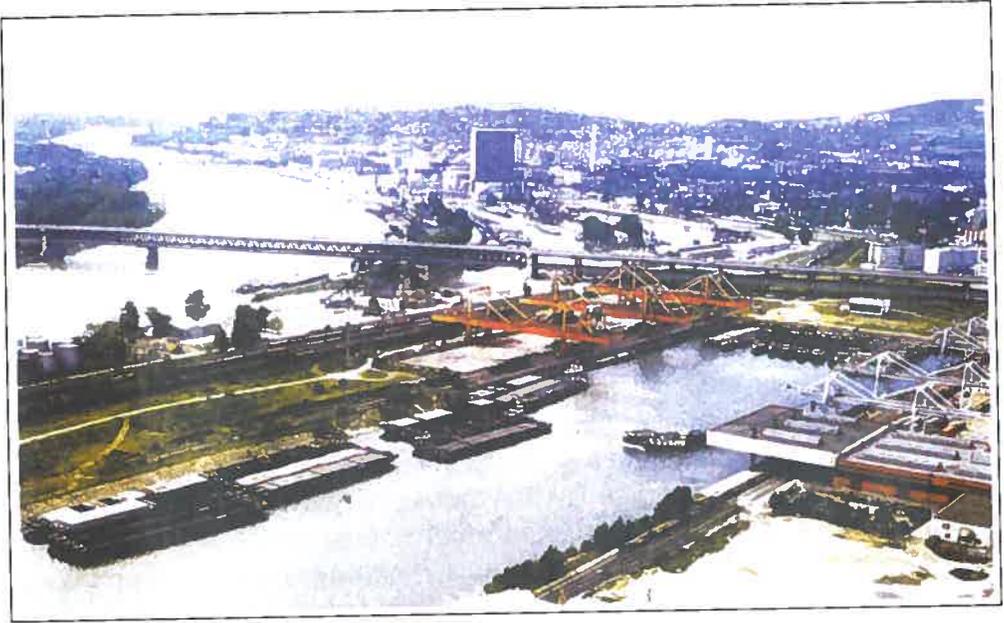
weight von 1530 t, die 49 Trailer mit beladenen 40-Fuß-Containern an Bord nehmen können, übernahmen den Transport von Passau-Schalding nach Vidin. Diese und andere Güterverkehrslinien der Donauflotte (z.B. Zustellung von ISO-Containern zwischen Ismail und Russe) garantierten den Frachteilignern stabile und regelmäßige Transporte.

1978 wurde auf der Donau mit dem Leichterträgerschiff-System ein völlig neues verkehrstechnologisches System eingeführt. Technisch basierte dieses System auf zwei Leichterträgerschiffen des Typs „Julius Fučík“ mit einem Deadweight von 60 260 t (Länge: 266,4 m, Breite: 35,0 m, maximaler Tiefgang in beladenem Zustand: 11,0 m).

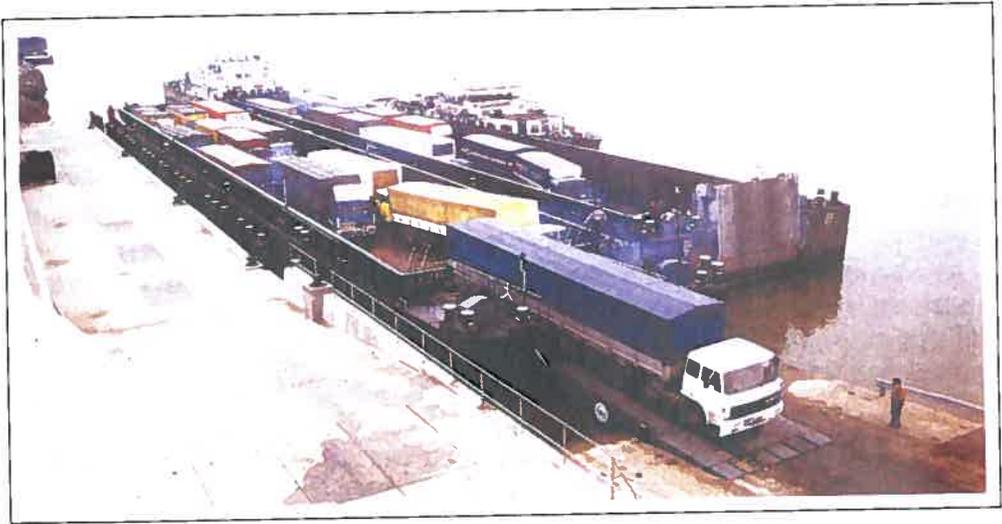
Dieser Typ konnte 26 DM-Leichter mit einer Tragfähigkeit von 1085 t an Bord nehmen. Bis zum Jahre 1992 wurden die Leichterträgerschiffe von der 1978 eigens dafür eingerichteten Internationalen Gesellschaft für gewerbliche Schifffahrt „Interlighter“ betrieben, an der die Donauschifffahrtsgesellschaften Bulgariens, Ungarns, der Sowjetunion und der Tschechoslowakei beteiligt waren. „Interlighter“ übernahm Gütertransporte in Leichtern an Bord von Leichterträgerschiffen zwischen allen Donauländern und den Staaten Süd- und Südasiens: Indien, Pakistan, Vietnam, Malaysia und Kambodscha. Die über das Meer zurückgelegte Strecke war bis zu 6770 Seemeilen lang. Die Verladung der von der Donau eingetroffenen Leichter an Bord der Leichterträgerschiffe (oder deren Entladung) erfolgte im Hafen Ust-Dunajsk, der 1978 eigens für die Zwecke des Leichterträgerschiff-Systems in Betrieb genommen wurde. Am entgegengesetzten Ende des Schifffahrtsweges führen die Schiffe auf dem Fluss Mekong 480 km stromaufwärts bis zum Hafen Pnom Pen. Auf den Spezialschiffen von „Interlighter“ wurden innerhalb von 14 Jahren insgesamt 6,2 Mio. t Güter befördert; 4,2 Mio. t von Donauhäfen in Häfen Süd- und Südasiens und 2,0 Mio. t in die entgegengesetzte Richtung.

Ab Mitte der 80er Jahre bis Ende der 90er Jahre wurden von der Sowjetischen Donauschifffahrtsgesellschaft (Ukrainischen Donauschifffahrtsgesellschaft) auf traditionellen Strecken im Donau-See-Schiffsverkehr (Schwarzes Meer und Mittelmeer) kleine Leichterträgerschiffe mit einer Wasserverdrängung von 14 880 t eingesetzt, die 6 DM-Leichter an Bord nehmen konnten.

Der für die 60er bis 80er Jahre charakteristische intensive Ausbau der außenwirtschaftlichen Beziehungen der Donaubeckenstaaten, die in diese Zeit fallende technische Umrüstung der Flotte und die Einführung neuer arbeitsorganisatorischer Formen sowohl in nationalen als auch in zahlreichen gemeinschaftlichen Schifffahrtsgesellschaften führten - bedingt durch die im Belgrader Übereinkommen garantierte Freiheit der Donauschifffahrt - dazu, dass im Jahre 1987 die mit 91,84 Mio. t höchste Transportmenge in der Geschichte der Donauschifffahrt erreicht wurde.



Hafen von Bratislava. Hafenbecken Palenisko



Hafen Reni. Fährhafen

Ungefähr in die gleiche Zeit fiel der in der Fahrgastbeförderung auf der Donau erreichte Höchststand (6640 Tausend Passagiere im Jahre 1985). Die positive Tendenz in der Fahrgastbeförderung in den vorhergehenden Jahrzehnten war auf die Inbetriebnahme von komfortablen großen Kreuzfahrtschiffen in einigen Donauländern, z. B. des Dampfschiffes „Mozart“ in Österreich mit einer Passagieraufnahmekapazität von bis zu 239 Personen sowie auch den Betrieb von Tragflügelschiffen im regionalen Verkehr (Kabotage) zurückzuführen. Im Jahre 1960 wurde von der Sowjetischen Donauschiffahrtsgesellschaft die internationale Tourismuslinie „Von den Alpen bis zum Schwarzen Meer“ eröffnet, auf der die Passagiere auf der Donau (von Passau bis Ismail) und auf dem Meer reisen und die Schiffe auch in Istanbul und Jalta einlaufen konnten. Mit Ausnahme der Jahre, in denen die durchgängige Schifffahrt auf der Donau unterbrochen war, wird diese Linie praktisch bis heute betrieben.

Der beträchtliche Rückgang der Güter- und Fahrgastströme auf der Donau nach 1987 ist auf zwei wesentliche Gründe zurückzuführen:

- den generellen Rückgang der wirtschaftlichen Aktivitäten in den Ländern Osteuropas in Zusammenhang mit den bekannten politischen Veränderungen und den objektiven Schwierigkeiten im gegenwärtigen Stadium der Entwicklung dieser Länder;
- die Ereignisse in Jugoslawien, die sich auf die Donauschiffahrt äußerst negativ ausgewirkt haben.

Im Jahre 2000 wurden auf der Donau nur noch 27,1 Mio. t Güter (davon 19,7 Mio. t im grenzüberschreitenden Verkehr und 7,4 Mio. t in Kabotage) sowie 3527 Tausend Fahrgäste befördert. In der Gesamtstruktur des Güterverkehrs im Flussbecken überwogen traditionell Massengüter wie mineralische Baustoffe, Erze, Kohle, Metalle, Erdölprodukte Getreide und Düngemittel.

Von 1962–2000 stieg die Gesamtzahl der für die Güterbeförderung eingesetzten Schiffe mit und ohne Maschinenantrieb um das 1,47fache, von 3142 auf 4626 Einheiten. Dabei vergrößerten sich die Gesamtleistung der Schiffe um das 3,96fache (von 230,6 auf 912,0 Tausend kW) und die Gesamttragfähigkeit um das 2,48fache (von 1807,2 auf 4480,6 Tausend t).

Die Kennziffern des Güterumschlags der Donauhäfen charakterisieren die „landseitige Komponente“ des Transportprozesses auf der Donau. Von der Donaukommission wird der Güterumschlag in den mehr als 30 wichtigsten Donauhäfen statistisch erfasst. Ihr Gesamtgüterumschlag stieg innerhalb eines halben Jahrhunderts (1950–2000) um das 2,96fache, von 18,3 auf 54,2 Mio. t, wobei die Kennziffer für das Jahr 2000 bedeutend unter den Kennziffern für die zweite Hälfte der 80er Jahre (mit einem Höchststand von 152,9 Mio. t im Jahr 1986) lag. Diese allgemeine Dynamik des Güterverkehrs im Donaubecken ist auf die oben angegebenen Gründe zurückzuführen. Gleiches gilt für die Entwicklung der Fahrgastbeförderung, der Anzahl von Schiffen im Flussbecken, ihrer Gesamtleistung, Tragfähigkeit usw.

Die im Belgrader Übereinkommen festgehaltene Schifffahrtsfreiheit für „Han-

delsschiffe und Güter aller Staaten" findet ihren konkreten Niederschlag in den Informationen der Donaukommission über Schiffe, die den Sulina-Kanal passiert haben.

Jährlich passieren den Kanal – abgesehen von den Schiffen der Donauländer – Hunderte von Schiffen unter Flaggen dutzender von Ländern: von nah zur Donau liegenden Ländern wie Türkei und Griechenland bis hin zu südostasiatischen (Kambodscha, Vietnam) und lateinamerikanischen Ländern (Honduras, Panama).

Ausführlichere Informationen über die Statistik der Donauschifffahrt in den Jahren 1950-2000 (Flottenbestand im Flussbecken, Güter- und Fahrgastbeförderung, Schifffahrt auf dem Sulina-Kanal, Güterumschlag der wichtigsten Donauhäfen im einzelnen und insgesamt) werden in der Anlage 6 gegeben.

Kapitel IV

DIE DONAUKOMMISSION - EINE INTERNATIONALE REGIERUNGSORGANISATION

Die Donaukommission (DK) ist die Regierungsorganisation, die sich gemäß Art.5 des Übereinkommens über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau vom 18. August 1948 aus Vertretern der Teilnehmerstaaten des Übereinkommens – je einem aus jedem Land – zusammensetzt.

Unter Berücksichtigung des Zusatzprotokolls vom 26. März 1998 zum Übereinkommen sind in der DK derzeit Vertreter folgender 11 Mitgliedstaaten der Kommission tätig: Republik Bulgarien, Bundesrepublik Deutschland, Republik Kroatien, Republik Moldau, Republik Österreich, Rumänien, Russische Föderation, Serbien und Montenegro, Slowakische Republik, Ukraine und Republik Ungarn.

Das Übereinkommen gewährt der DK Rechtspersönlichkeit im Einklang mit den Rechtsvorschriften des Staates, in dem sie ihren Sitz hat (Art.14). Im Übereinkommen war als Amtssitz der DK die Stadt Galatz (Art.13) vorgesehen, aber im Jahre 1954 wurde der Sitz der Kommission auf Vorschlag Jugoslawiens und Ungarns nach Budapest verlegt.

Fragen zum Status der Kommission werden durch das multilaterale Übereinkommen über die Privilegien und Immunitäten der Donaukommission geregelt, das am 15. Mai 1963 in Budapest unterzeichnet wurde und am 28. Januar 1964 in Kraft trat.

Fragen in Zusammenhang mit dem Sitz der Kommission in Ungarn werden durch das bilaterale, zwischen der Regierung der Volksrepublik Ungarn und der Donaukommission geschlossene Abkommen vom 27. Mai 1964 und durch das Zusatzprotokoll zu diesem Abkommen vom 19. Februar 2001 geregelt.

Gemäß Art.16 des Belgrader Übereinkommens genießen die Mitglieder der DK und die von ihr beauftragten Beamten diplomatische Immunität, ferner sind die Amtsräume, die Archive und sämtliche Schriftstücke der Kommission unverletzlich.

Entsprechend Art.8 des Übereinkommens erstreckt sich die Zuständigkeit der DK im Sinne des Artikels 2 in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 26. März 1998 auf den schiffbaren Teil des Flusses von Kelheim bis Sulina.

Tabelle 4 – Mitgliedstaaten der Donaukommission

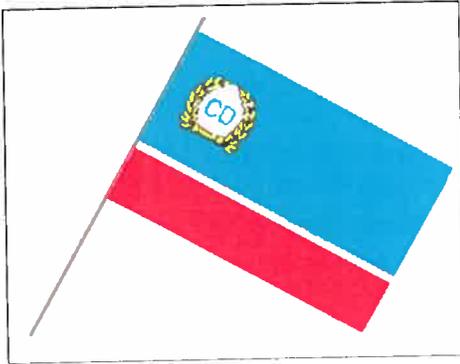
	Staat	Fläche in 1000 km ²	Einwohner in Tausend (im Jahr 2001)	Hauptstadt – Einwohner in Tausend (Jahr)
	Republik Bulgarien Република България	110,99	8149	Sofia – 1096 (2000)
	Bundesrepublik Deutschland	357,02	82260	Berlin – 3387 (2000)
	Republik Kroatien Republika Hrvatska	56,54	4437	Zagreb – 683 (2001)
	Republik Moldau Republica Moldova	33,85	3628	Chisinau – 655 (1999)
	Republik Österreich	83,86	8139	Wien – 1563 (2001)
	Rumänien România	238,39	22430	Bukarest – 2009 (2000)
	Russische Föderation Российская Федерация	17075,4	143954	Moskau – 8396 (2001)
	Serbien und Montenegro Srbija i Crna Gora	102,17	10634	Belgrad – 1195 (2000)
	Slowakische Republik Slovenská Republika	49,04	5379	Bratislava – 429 (2001)
	Ukraine Україна	603,70	47622*)	Kiew – 2622 (2003)
	Republik Ungarn Magyar Köztársaság	93,03	10175	Budapest – 1815 (2000)

*) 2004

In den in Art. 8 des Belgrader Übereinkommens festgelegten Aufgabenbereich der DK fallen:

- a) die Überwachung der Durchführung des Übereinkommens;
- b) die Aufstellung des Generalplans für Arbeiten großen Umfangs im Interesse der Schifffahrt auf Grund der Vorschläge und Entwürfe der Mitgliedstaaten der DK und der Stromsonderverwaltungen sowie die Aufstellung eines allgemeinen Kostenvoranschlags für diese Arbeiten;
- c) die Durchführung von Arbeiten, wenn entsprechend Art. 4 des Übereinkommens ein Donaustaat nicht in der Lage ist, die Arbeiten selbst durchzuführen, die in seine territoriale Zuständigkeit fallen und die zur Sicherung der normalen Schifffahrt notwendig sind;
- d) die Erteilung von Ratschlägen und die Abgabe von Empfehlungen an die Donaustaaten bezüglich der Durchführung der unter Buchstabe b aufgeführten Arbeiten unter Berücksichtigung der technischen und wirtschaftlichen Interessen, der Planungen und der Möglichkeiten der betreffenden Staaten;
- e) die Erteilung von Ratschlägen und die Abgabe von Empfehlungen an die Stromsonderverwaltungen sowie der Austausch von Informationen mit diesen Verwaltungen;
- f) die Festlegung eines einheitlichen Systems von Binnenschifffahrtszeichen auf dem gesamten schiffbaren Lauf der Donau sowie – unter Berücksichtigung der besonderen Gegebenheiten einzelner Abschnitte – der grundsätzlichen Bestimmungen für die Schifffahrt auf der Donau einschließlich derjenigen über den Lotsendienst;
- g) die Vereinheitlichung der Vorschriften über die Stromüberwachung;
- h) die Koordinierung der Tätigkeit der hydrometeorologischen Dienste an der Donau, die Herausgabe eines einheitlichen hydrologischen Bulletins und von kurz- und langfristigen Vorhersagen für die Donau;
- i) die Sammlung statistischer Daten über die Schifffahrt auf der Donau in den Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit der Kommission fallen;
- j) die Herausgabe von Nachschlagewerken, Schifffahrtshandbüchern, Schifffahrtskarten und -atlanten für die Bedürfnisse der Schifffahrt;
- k) die Aufstellung und Genehmigung des Haushaltsplans der Kommission sowie die Festsetzung und Erhebung von Abgaben zur Bestreitung der Kosten für besondere Arbeiten im Interesse der Schifffahrt.

Als eine sozusagen Koordinationszentrale überwacht die Kommission folglich nicht nur die Durchführung des Übereinkommens, sondern trägt allseitig zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf der Donau und zu einer umfassenden Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt im Interesse aller Mitgliedstaaten der DK bei.



Flagge der Donaukommission

Die Kommission hat ihr eigenes Siegel sowie ihre eigene Flagge, die sie auf ihren Amtsgebäuden und auf ihren Schiffen zu hissen berechtigt ist (Art. 18).

Die Amtssprachen der Kommission waren seit ihrer Gründung Russisch und Französisch. Mit der Erweiterung des Kreises der Mitglieder der DK auf elf Staaten und dem Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum Belgrader Übereinkommen wurde die deutsche Sprache durch das Zusatzprotokoll von 1998 zum

Übereinkommen als dritte Amtssprache der Kommission festgelegt.

Die Tätigkeit der DK wird nicht nur durch das Belgrader Übereinkommen, sondern auch durch die Geschäftsordnung und andere Verfahrensvorschriften geregelt.

Das höchste Gremium der DK ist die Jahrestagung, die in der Regel einmal im Jahr einberufen wird. Eine außerordentliche Tagung kann auf Beschluss der Kommission oder dann einberufen werden, wenn eine solche von drei oder mehr Mitgliedern der Kommission beantragt wird. Wenn Fragen vorliegen, die unverzüglich zu lösen sind, kann ebenfalls eine außerordentliche Tagung einberufen werden. Zwischen zwei Jahrestagungen, die in der Regel im April einberufen werden, richtet sich die Kommission in ihrer Tätigkeit nach dem von ihr zu genehmigenden Arbeitsplan. Bis zum Ende des Jahres 2003 hat die Kommission 61 ordentliche Jahrestagungen, fünf außerordentliche und drei Jubiläumstagungen durchgeführt.



Gebäude der Donaukommission in Galatz

Die erste Jahrestagung der DK fand vom 11. bis 17. November 1949 in Galatz statt. Gemäß Art.6 des Übereinkommens wählte die Kommission aus ihrer Mitte für einen Zeitraum von drei Jahren den Präsidenten, den Vizepräsidenten und den Sekretär. Zum ersten Präsidenten der Kommission wurde *Teodor Rudenko*, Vertreter von Rumänien, zum ersten Vizepräsidenten *Ljubomir Linghart* (Tschechoslowakei) und zum ersten Sekretär wurde *Grigori Morozov* (Sowjetunion) gewählt.

Seit April 2002 ist der Vertreter der Republik Kroatien bei der DK, Herr *Dr. Stan-ko Nick*, Präsident, der Vertreter von Rumänien bei der DK, Herr *Călin Fabian*, Vizepräsident und der Vertreter der Republik Moldau, Herr *Mihail Laur*, Sekretär der Donaukommission.

In der Regel werden die einzelnen Länder in der Donaukommission seit 1954 durch die Botschafter dieser Länder in Ungarn vertreten.

Auf der ersten Jahrestagung der DK wurde nicht nur das Präsidium gewählt, sondern auch die Geschäftsordnung der Donaukommission und die Bestimmungen für das Sekretariat und die Verwaltung verabschiedet, die in den folgenden Jahren unter Berücksichtigung der jeweils gegebenen Bedingungen für die Tätigkeit sowie der Bedürfnisse der Donaukommission einige Male präzisiert und ergänzt wurden.

Entsprechend der Geschäftsordnung der DK leitet der Präsident der Kommission die Sitzungen der Tagungen, vertritt zusammen mit dem Sekretär offiziell die Kommission, nimmt die Vollmachten der Vertreter der Mitgliedstaaten der DK entgegen, achtet auf die Einhaltung der Geschäftsordnung, unterzeichnet zusammen mit dem Sekretär die Sitzungsprotokolle und übt die allgemeine Kontrolle über die Arbeit des Sekretariats der DK aus. In Abwesenheit des Präsidenten erfüllt der Vizepräsident dessen Aufgaben. Außer den oben genannten Aufgaben legt der Sekretär der Kommission die vom Sekretariat erarbeiteten Entwürfe des Haushaltsplans und des Arbeitsplans der ordentlichen Tagung der Kommission zur Bestätigung vor.

Während der Tagungen der Kommission werden Arbeitsgruppen gebildet, die der Kommission Berichte mit ihren Schlussfolgerungen oder Vorschläge zu den Tagesordnungspunkten vorlegen. Die Arbeitsgruppen können Sitzungen auch zwischen den Tagungen der Kommission abhalten, wenn letztere bestimmt, dass Umfang und Charakter des der Arbeitsgruppe erteilten Auftrags einer zusätzlichen Behandlung bedarf.

Die Kommission kann zur Erörterung spezieller Fragen zwischen den Tagungen Expertentreffen einberufen, die ebenfalls ein Arbeitsgremium der DK sind. Diese legen der Tagung einen Bericht mit der Zusammenfassung der Ergebnisse ihrer Arbeit und konkreten Vorschlägen vor. Die Sitzungen aller Arbeitsgremien der DK finden am Sitz der Kommission statt

Die Beschlüsse der Kommission werden entsprechend Art.11 des Übereinkommens mit der Mehrheit der Stimmen der anwesenden Mitglieder gefasst, außer in speziell vorgesehenen Fällen wie u.a. die Genehmigung ihres Haushaltsplans, die Verlegung des Sitzes der Kommission, die Aufstellung des Generalplans für Arbeiten großen Umfangs im Interesse der Schifffahrt und die Vereinheitlichung der Vorschriften über die Stromüberwachung. Die Kommission ist beschlussfähig, wenn fünf Mitglieder anwesend sind.

Die laufenden, in den Zuständigkeitsbereich der DK fallenden Aufgaben werden vom Sekretariat als ständiges Exekutivorgan der Kommission erledigt. Das Personal des Sekretariats rekrutiert sich aus Staatsbürgern der Mitgliedstaaten der DK. Derzeit gehören ihm mit dem Generaldirektor des Sekretariats, dem Chefingenieur und neun Räten für die wichtigsten Schwerpunkte der Tätigkeit der Kommission insgesamt elf Funktionäre (je ein Funktionär aus jedem Mitgliedstaat der DK), sowie neunzehn Angestellte an. Die Struktur der Kommission ist in einem Organi-



Gebäude der Donaukommission in Budapest

gramm dargestellt. Die Rechte und Pflichten der Funktionäre und Angestellten werden von der Kommission in Form von besonderen Vorschriften und Bestimmungen festgelegt.

Da die elf Funktionärsposten im Sekretariat mit je einem Staatsbürger aus einem Mitgliedstaat besetzt sind, ist es möglich, dass die Mitgliedstaaten der DK im Rotationsverfahren jeden Posten eines Spezialisten nacheinander besetzen können. Alle Funktionäre werden von der Kommission für einen Zeitraum von sechs Jahren ernannt. Die Angestellten des Sekretariats der DK werden vom Generaldirektor eingestellt. Dies erfolgt nach Möglichkeit unter Berücksichtigung einer gleichmäßigen Verteilung der Planstellen unter den Mitgliedstaaten.

Die Liste der Planstellen des Sekretariats der DK, die seit 1999 dreißig Personen umfasst, ist in der Tabelle 5 aufgeführt. Zum Vergleich sei der erste Stellenplan angeführt, der von der zweiten Jahrestagung der DK im März 1950 angenommen wurde und 62 Personen umfasste, einschließlich des Präsidenten, des Vizepräsidenten und Sekretärs, die dem Personal des Sekretariats und der Leitung der DK angehörten.

Die operative Leitung der Tätigkeit des Sekretariats der DK erfolgt durch den Generaldirektor unter der allgemeinen Leitung durch den Präsidenten und Sekretär der Kommission. Der Generaldirektor koordiniert u.a. die Arbeit der Funktionäre und der Angestellten, trägt die Verantwortung für die Erfüllung aller dem Sekretariat der DK übertragenen Aufgaben, sorgt für die Zusammenarbeit des Sekretariats mit internationalen Organisationen und koordiniert diese und erteilt Anweisungen zur Regelung der innerbetrieblichen Tätigkeit des Sekretariats.

Eine Auflistung aller Leiter des Sekretariats der DK seit der Gründung der Kommission ist in Anlage 5 aufgeführt.

Da das Amt und die Rolle des Generaldirektors des Sekretariats für die Tätigkeit der Kommission von besonderer Bedeutung sind, werden an die Bewerber für dieses Amt, erhöhte Anforderungen gestellt: Hochschulabschluss im juristischen, wirtschaftlichen oder technischen Bereich, tiefgreifende Kenntnisse der Probleme der Donauschifffahrt, einschließlich ihrer internationalen Aspekte, große Erfahrung im

Bereich der Tätigkeit der DK und anderer internationaler Organisationen, die Kenntnis zumindest von zwei Amtssprachen der Kommission.

Zu den Pflichten des Chefingenieurs, der unter der Leitung des Generaldirektors arbeitet und ihn bei dessen Abwesenheit vertritt, gehört die Organisation und Koordinierung der Arbeit von fünf der neun Räte (siehe Organigramm) sowie die Erfüllung anderer Aufgaben des Sekretariats der DK.

Die laut Geschäftsordnung an die für konkrete Bereiche innerhalb der Tätigkeit der Kommission eingesetzten Räte gestellten Tätigkeitsmerkmale und Qualifikationsanforderungen entsprechen in vollem Maße der Bedeutung der von diesen Spezialisten bekleideten Posten und der Verantwortung für die von ihnen zu leistenden Arbeit.

Die Höhe der Bezüge und Gehälter der Funktionäre und Angestellten des Sekretariats wird von der Kommission festgelegt.

Gemäß Art.10 des Übereinkommens stellt die Kommission ihren Haushaltsplan auf und genehmigt ihn mit der Mehrheit der Stimmen aller ihrer Mitglieder. Im Haushaltsplan sind die zur Unterhaltung der Kommission und ihres Apparats erforderlichen Ausgaben veranschlagt, die durch die Jahresbeiträge, die von jedem Mitgliedstaat in gleicher Höhe zu leisten sind, gedeckt werden. Zur Bestreitung der Kosten für besondere Arbeiten, die zur Sicherung oder Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen durchgeführt werden, kann die Kommission Spezialabgaben festsetzen.

Die Vorschriften über die Finanzverwaltung der DK bestimmen das Verfahren bei der Erstellung des jährlichen Haushaltsplanes, der in Schweizer Franken aufgestellt wird und dessen Einnahmen- und Ausgabenseite nach einzelnen Titeln aufgeschlüsselt ist.

Der Haushaltsplan der Kommission wird für ein Jahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember aufgestellt. Für das Jahr 2004 wurde der Haushalt mit einem Volumen von 2464,4 Tausend Schweizer Franken auf der Einnahmen- als auch auf der Ausgabenseite verabschiedet. Den größten Einnahmetitel mit 2087,6 Tausend Schweizer Franken bildeten die Jahresbeiträge der Mitgliedstaaten der DK (189,8 Tausend Schweizer Franken von jedem Staat). Die größten Ausgabentitel waren u.a. die Bezüge und Gehälter des Personals, einschließlich der Versicherungsbeiträge (insgesamt 1566,68 Tausend Schweizer Franken), die sächlichen Verwaltungsausgaben (393,36 Tausend Schweizer Franken) sowie die Herausgabe von Materialien der Kommission (172,00 Tausend Schweizer Franken).

Organigramm der Donaukommission

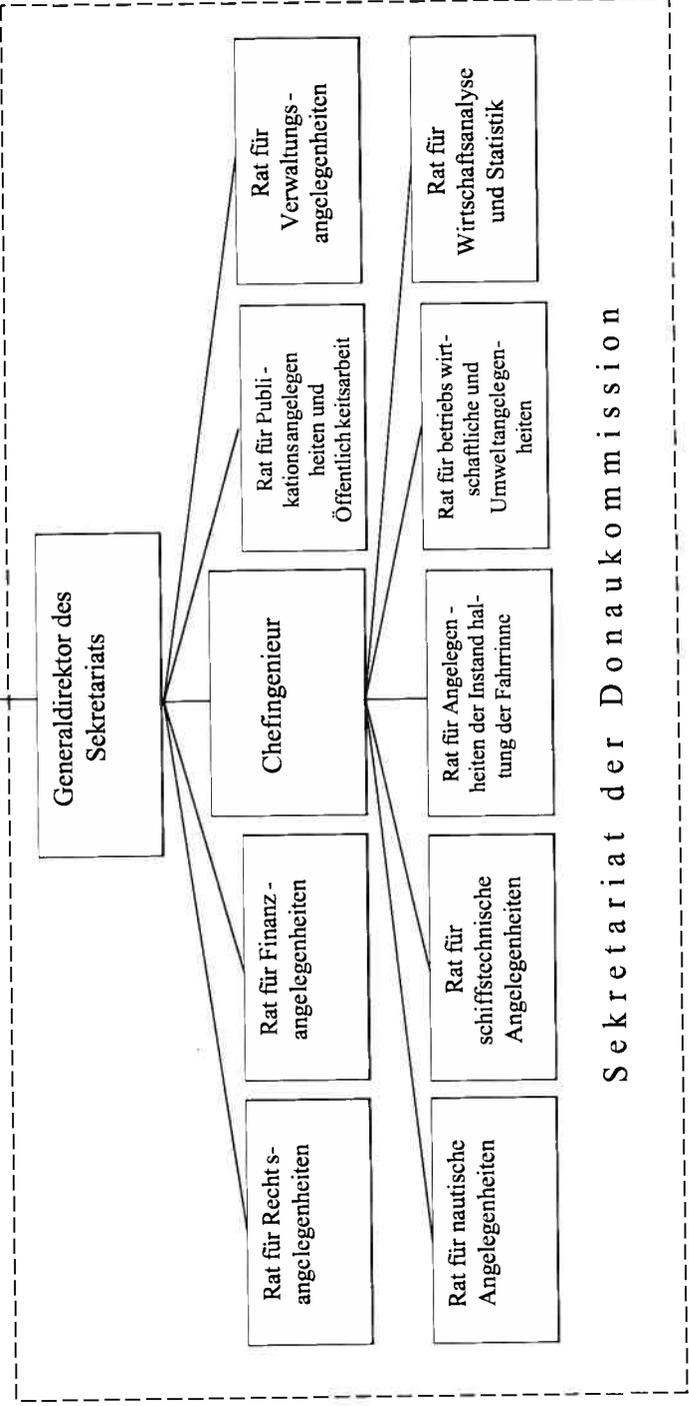
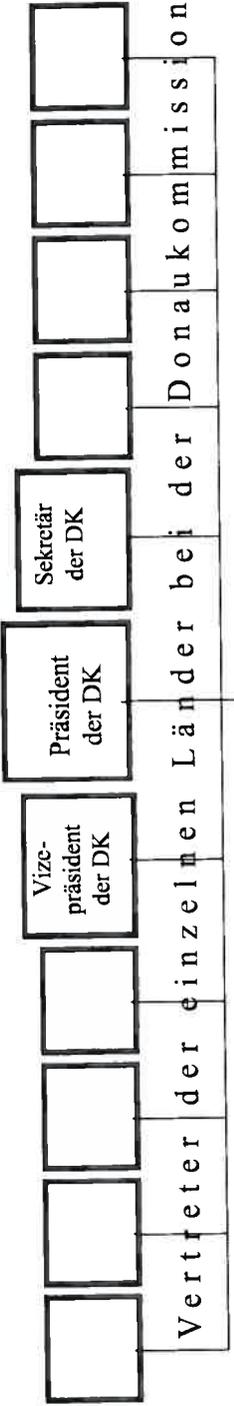


Tabelle 5. Liste der Planstellen des Sekretariats der Donaukommission

	Funktion	Anzahl der Personen ¹
1.	FUNKTIONÄRE	1
1.1	Generaldirektor	1
1.2	Chefingenieur	1
1.3	Rat für nautische Angelegenheiten	1
1.4	Rat für schiffstechnische Angelegenheiten	1
1.5	Rat für Angelegenheiten der Instandhaltung der Fahrwinne	1
1.6	Rat für betriebswirtschaftliche und Umweltangelegenheiten	1
1.7	Rat für Wirtschaftsanalyse und Statistik	1
1.8	Rat für Rechtsangelegenheiten	1
1.9	Rat für Finanzangelegenheiten	1
1.10	Rat für Publikationsangelegenheiten und Öffentlichkeitsarbeit	1
1.11	Rat für Verwaltungsangelegenheiten	1
	Insgesamt	11
2.	ANGESTELLTE	1
2.1	Sekretär	1
2.2	Dolmetscher-Übersetzer für Deutsch	1
2.3	Dolmetscher-Übersetzer für Französisch	1
2.4	Dolmetscher-Übersetzer für Russisch	1
2.5	Übersetzer-Registrator	1
2.6	Korrektor-Redakteur für Deutsch	1
2.7	Korrektor-Redakteur für Französisch	1
2.8	Korrektor-Redakteur für Russisch	1
2.9	Schreibkraft für Deutsch	1
2.10	Schreibkraft für Französisch	1
2.11	Schreibkraft für Russisch	1
2.12	Buchhalter-Kassierer	1
2.13	Techniker für Computergrafik	1
2.14	Techniker-Vervielfältiger – Bibliothekar	1
1.15	Hausmeister-Hausverwalter	1
1.16	Portier	1
2.17	Chauffeur	1
2.18	Reinigungskraft	2
	Insgesamt	19
	Zusammen	30

In Anbetracht des Interesses, das in den letzten Jahren der Donauschifffahrt und der Tätigkeit der Donaukommission von Staaten, die nicht Mitglieder der DK sind entgegengebracht wird, hat die 60. Jahrestagung der Kommission (April 2002) beschlossen, die Geschäftsordnung mit Artikeln in bezug auf den Status von Beobachterstaaten zu ergänzen.

Auf Antrag kann Staaten, die einen direkten Bezug zur Donauschifffahrt oder zu anderen Bereichen der europäischen Binnenschifffahrt aufweisen, auf der Grundlage eines durch die Jahrestagung der Kommission gefassten Beschlusses der Status

eines Beobachters bei der DK zuerkannt werden. Der antragstellende Staat muss dafür Kriterien erfüllen wie: über Willen und Fähigkeit verfügen, zur Verbesserung der Bedingungen der Schifffahrt auf der Donau praktisch beizutragen und geographisch nahe zur Schifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau zu liegen. Es wurden die Rechte und Pflichten geregelt, die sich aus dem Beobachterstatus des Staates ergeben. In den Jahren 2001 und 2002 wurde den Niederlanden, der Türkei, Frankreich und Tschechien der Beobachterstatus bei der Donaukommission zuerkannt.

Bei der 61. Jahrestagung der DK (April 2003) wurde die Geschäftsordnung mit Artikeln in bezug auf den Beobachterstatus internationaler Organisationen ergänzt.



Vertreter der Mitgliedstaaten der Donaukommission, im Jahr 2004

Von rechts nach links:

Frau Hana Hubáčková, Botschafterin der Tschechischen Republik
(Beobachterstaat)

Herr Juraj Migas, Botschafter der Slowakischen Republik

Herr Stanko Nick, Botschafter der Republik Kroatien, Vertreter bei der DK

Herr Ernő Keskeny, Botschafter der Republik Ungarn, Vertreter bei der DK

Herr Alexandr Vosnjuk, Botschaftsrat der Russischen Föderation, stellvertretender Vertreter bei der DK

Herr Günter Birbaum, Botschafter der Republik Österreich, Vertreter bei der DK

Herr Mihail Laur, Botschafter der Republik Moldau, Vertreter bei der DK

Herr Călin Fabian, Botschafter von Rumänien, Vertreter bei der DK

Herr Rolf Kaiser, Erster Gesandter der Botschaft der Bundesrepublik Deutschland

Herr Yurii Mushka, Botschafter der Ukraine, Vertreter bei der DK

Herr György Matkovič, stellvertretender Vertreter von Serbien und Montenegro bei der DK



Funktionäre des Sekretariats der Donaukommission, im Jahr 2004

in der ersten Reihe (von links nach rechts):

Herr Dănuț-Adam Stefanescu – Rat für Angelegenheiten der Instandhaltung der
Fahrerinne

Herr Péter Nádas – Chefingenieur

Herr Danad'l Nedialkov – Generaldirektor

Frau Jadranka Japunčić – Rätin für Finanzangelegenheiten

Herr Eckhard Schulze-Rauschenbach – Rat für Publikationsangelegenheiten
und Öffentlichkeitsarbeit

in der zweiten Reihe (von links nach rechts):

Herr Andrei Toma – Rat für Wirtschaftsanalyse und Statistik

Herr Zoran Karaičić – Rat für schiffstechnische Angelegenheiten

Herr Oleksandr Vdovychenko – Rat für nautische Angelegenheiten

Herr Yury Mikhaylov – Rat für Verwaltungsangelegenheiten

Herr Johann Spitzer – Rat für Rechtsangelegenheiten



Bei der Jubiläumstagung der Donaukommission anlässlich des 50. Jahrestages der Unterzeichnung des Übereinkommens über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau, im April 1998



Bei der 63. Tagung der Donaukommission, im Oktober 2004

Jubiläumseblem



Jubiläumsmedaille



Vorderseite



Rückseite

Jubiläumseblem und Jubiläumsmedaille aus Anlass des 50. Jahrestages der Unterzeichnung des Übereinkommens über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau, April 1998

Kapitel V

WICHTIGES ANLIEGEN – DIE SCHIFFFAHRT

1. Ausarbeitung von Rechtsvorschriften und Bereitstellung von Informationen für die Donauschifffahrt

Die Ausarbeitung von Vorschriften und die Bereitstellung von Informationen für die Donauschifffahrt waren von Anfang an wichtige Aspekte der Tätigkeit der Donaukommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedsstaaten.

Es handelt sich um eine vielschichtige Arbeit, wobei die rechtliche Regelung im Bereich der Schifffahrt im Vordergrund steht. Der Grundstein wurde mit der Verabschiedung der Grundsätzlichen Bestimmungen für die Schifffahrt auf der Donau (DFND) durch die 4. Jahrestagung der DK (1951) gelegt. Auf dieser Grundlage haben die zuständigen Behörden der Donauländer lokale Bestimmungen für die Schifffahrt auf ihren Flussstrecken ausgearbeitet und in Kraft gesetzt. Das DFND und die besonderen Empfehlungen für dessen Anwendung durch die zuständigen Behörden der Donauländer stellen die wichtigsten Dokumente bei der Regelung der Donauschifffahrt dar und garantieren einen sicheren Schiffsverkehr. Gerade deshalb achtet die Kommission darauf, dass diese Dokumente immer dem aktuellen Stand entsprechen.

Am 1. April 1970 wurde auf der Donau eine aktualisierte Fassung des DFND in Kraft gesetzt. In Zusammenhang mit der im Rahmen der UNECE 1985 erfolgten Überarbeitung der Europäischen Binnenschifffahrtsordnung (CEVNI) fasste die DK den Beschluss, das auf der Donau geltende DFND mit dem neuen Text der europäischen Vorschriften in Einklang zu bringen. Die dritte Fassung des DFND wurde am 1. Oktober 1991 in Kraft gesetzt.

Das neue DFND stimmte fast vollständig mit dem Text der CEVNI überein. Dabei wurden auch die Bestimmungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung maßgeblich berücksichtigt, so dass außer der Donau auch die gesamte Trasse der Rhein-Main-Donau-Verbindung befahren werden konnte, deren Eröffnung im Jahr 1992 erwartet wurde.

Im DFND wurden in den nachfolgenden Jahren weitere Änderungen und Ergänzungen vorgenommen. Die letzte Fassung wurde auf der 60. Jahrestagung der DK im April 2002 verabschiedet.

Gleichzeitig mit der Überarbeitung des DFND wurde das System der Bezeichnung der Wasserstraße verbessert. Statt der veralteten und nicht aufeinander abgestimmten Systeme wurde auf der Donau ein einheitliches System von einfacheren,

jedoch wesentlich aussagekräftigeren Typen von Uferzeichen und schwimmenden Zeichen geschaffen. Die heute verwendeten Zeichen entsprechen den von der UNECE für die europäischen Binnenwasserstraßen festgelegten Zeichen und Signalen.

Zur Sicherstellung des im DFND festgelegten einheitlichen Schifffahrtsregimes wurden 1951 Bestimmungen für die Wasserstraßenüberwachung auf der Donau erlassen und später durch neue Bestimmungen ergänzt. Entsprechend diesen Vorschriften wurden in den Donauländern Stromaufsichtsbehörden eingerichtet, die bis heute die Einhaltung der Schifffahrtsregeln überwachen.

Zu den wichtigsten nautischen Publikationen der DK zählen die Wasserstraßenkarten der Donau (die in den Jahren 1990–2002 veröffentlichte jüngste Ausgabe besteht aus 11 Bänden), der Kilometeranzeiger der Donau, das Schiffsführerhandbuch, das Handbuch für die Donauschifffahrt und das Album der Donaubrücken. Jede dieser Publikationen enthält alle fachbezogenen Informationen, die für eine sichere Schifffahrt erforderlich sind.

Mit dem Aufkommen des Schubverfahrens auf der Donau wurde die DK vor die Aufgabe gestellt, neue Vorschriften für die Fahrt von geschobenen Fahrzeugen auszuarbeiten. Darunter seien u.a. die Empfehlungen über den Betrieb von unbemannten Fahrzeugen (1973), die Empfehlungen über die Vereinheitlichung der Elektroanlagen von Schubverbänden auf der Donau (1977) und die Empfehlungen über die technisch-nautischen Merkmale von geschobenen Fahrzeugen und Methoden zur Prüfung von Schiffsverbänden (1981) erwähnt.

Zur gleichen Zeit führte die Kommission eine umfangreiche Arbeit zur Entwicklung moderner Sprechfunkverfahren in der Donauschifffahrt durch. Ausgehend von den Prinzipien des auf den europäischen Binnenwasserstraßen bereits vorhandenen Sprechfunksystems wurden im März 1978 die Empfehlungen für die Benutzung von UKW-Funkverbindungen in der Donauschifffahrt angenommen und 1981 ergänzt. Mit diesen Empfehlungen wurden einheitliche Bedingungen für den Sprechfunkverkehr im UKW-Bereich in der Donauschifffahrt sowie für die entsprechenden betrieblichen und technischen Parameter festgelegt. Heute ist der Sprechfunkverkehr im UKW-Bereich eines der wichtigsten Mittel für die operative Lenkung des Flottenbetriebs und für die Absicherung einer störungsfreien Schifffahrt auf der Donau.

In Ergänzung dazu wurden im Jahr 1980 die Empfehlungen für die Benutzung von KW-Funkverbindungen in der Donauschifffahrt und 1994 die Empfehlungen über die Nutzung des Systems INMARSAT-C in der Donauschifffahrt erlassen.

In Zusammenhang mit dem Abschluss der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschifffahrtfunk (Basel 2000) verabschiedete die 60. Jahrestagung der DK eine Reihe neuer Dokumente im Bereich des Funkwesens insbesondere über den Sprechfunkverkehr und die Benutzung von Funkverbindungen im KW-Bereich.

Zur Sicherstellung der Schifffahrt bei beschränkten Sichtverhältnissen sowie bei Nacht wurden die Empfehlungen über die grundsätzlichen technischen und betrieb-

lichen Merkmale für Radaranlagen in der Donauschifffahrt (zuletzt geändert 1995) und die Empfehlungen über die optimalen Radarreflektortypen und über die Anbringung von Radarreflektoren auf den Fahrwasserzeichen auf der Donau (1989) erarbeitet. Die neue Fassung der Empfehlungen über die grundsätzlichen technischen und betrieblichen Merkmale für Radaranlagen in der Donauschifffahrt wurde mit Beschluss der 60. Jahrestagung der Kommission angenommen und am 1. Januar 2003 in Kraft gesetzt.

Mit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals im Jahr 1992 und dem Aufkommen zahlreicher Rheinschiffe auf der Donau wurde es erforderlich, einheitliche technische Vorschriften für die Schiffe und einheitliche Anforderungen zur Erteilung von Schiffsführerzeugnissen auf der Donau auszuarbeiten.

Ausgehend von den entsprechenden Empfehlungen der UNECE und unter Berücksichtigung der auf dem Rhein gelten Vorschriften wurden 1992 die Empfehlungen über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und 1995 die Empfehlungen für die Anforderungen zur Erteilung von Schiffsführerzeugnissen für Binnenschiffe auf der Donau verabschiedet.

Zur besseren Anpassung der auf der Donau für Schiffsführer geltenden Anforderungen an die Vorschriften am Rhein wurden 1995 gesonderte Empfehlungen für die Erteilung von Radarführerzeugnissen auf der Donau angenommen.

In Kenntnis der Bedeutung der Fragen der Beförderung gefährlicher Güter auf der Donau billigte die Kommission im Jahr 1995 die Bestimmungen für die Beförderung von gefährlichen Gütern auf der Donau (ADN-D) und beschloss, den normativen Teil dieser Bestimmungen (Anlagen A, B1, B2) vollständig an die Europäischen Vorschriften über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) anzupassen. Im Zusammenhang mit der Unterzeichnung des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) im Mai 2000 und dem anschließenden Beschluss der UNECE über die Strukturreform der neuen Fassung des ADN wurde diese Strukturreform auch in der DK durchgeführt. Auf der 60. Jahrestagung (2002) wurde die Inkraftsetzung des neuen umstrukturierten Textes des ADN-D beschlossen.

Um den Informationswert der Dokumente und nautischen Handbücher auf dem aktuellen Stand zu halten zu können, werden diese ständig ergänzt und präzisiert. Dabei werden die Arbeiten, die in den Mitgliedstaaten sowie den mit der DK zusammenarbeitenden internationalen Organisationen laufen, berücksichtigt.

Zu den wichtigsten Aufgaben der Kommission im Bereich der **hydrotechnischen** Fragen gehört die Erstellung eines Generalplans der Großen infrastrukturellen Arbeiten an der Donau im Interesse der Schifffahrt, ausgehend von Projekten und Vorschlägen der Donauländer.

Damit dieser Plan auf einer einheitlichen Grundlage erstellt werden kann, wurden 1960, 1963 und 1979 schrittweise die Empfehlungen über die Festlegung von Regelmaßen für die Fahrrinne, sowie den wasserbaulichen und sonstigen Ausbau

der Donau und 1957 sowie 1966 die Empfehlungen zur Festlegung eines einheitlichen Verfahrens zur Ermittlung des Regulierungsniederwasserstands (RNW) auf der Donau ausgearbeitet und beschlossen. In absehbarer Zeit wird die wichtigste Aufgabe der DK und der Mitgliedsstaaten der Kommission in der Beseitigung der „strategischen Engpässe“ auf der Donau bestehen (s. Abschnitt 2, Kapitel III).

Bei der Informationstätigkeit der DK im hydrotechnischen Bereich ist vor allem die Information über die Instandhaltung der Fahrrinne und die kritischen Stromabschnitte der Donau hervorzuheben. Diese Publikation enthält Angaben über die Arbeiten zur Regulierung und zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse und der Hafendienstleistungen, über die Fahrwasserbezeichnung, über die Eisverhältnisse auf der Donau u.a. mehr.

Wichtigste Aufgabe der DK im Bereich der **Hydrometeorologie** ist die Versorgung der Schifffahrt mit hydrologischen und hydrometeorologischen Informationen und hydrometeorologischen Prognosen. Zur Erfüllung dieser Aufgaben sind mehrere Empfehlungen erarbeitet und beschlossen worden.

Im Jahr 1996 wurden statt der vorher gültigen Empfehlungen über die Koordinierung des hydrometeorologischen Dienstes auf der Donau die umfassenderen Empfehlungen über die Bereitstellung hydrometeorologischer Informationen für die Donauschifffahrt verabschiedet. Die DK veröffentlicht regelmäßig das Hydrologische Jahrbuch für die Donau mit Angaben über Wasserstände und Abflüsse, Wasser- und Lufttemperatur, Eisverhältnisse und Niederschläge. Alle zehn Jahre wird das Hydrologische Handbuch der Donau herausgegeben.

Die **Umweltschutzprobleme** in der Schifffahrt fanden vor allem in den Empfehlungen über die Vermeidung von Verschmutzungen der Donau durch die Schifffahrt ihren Niederschlag (die letzte Fassung wurde 1997 angenommen). Darin sind erstmals Bedingungen festgelegt, unter denen gereinigtes häusliches Abwasser und Bilgenwasser in die Donau eingeleitet werden darf.

Die **rechtlichen und organisatorischen** Fragen werden in den in Kapitel III bereits erwähnten Dokumenten über Status und Rechtsverhältnisse der Kommission in ihrem Sitzland, in der Geschäftsordnung der Donaukommission, den Bestimmungen für das Sekretariat der Donaukommission und seine Tätigkeit, den Vorschriften über die Rechte und Pflichten der Funktionäre des Sekretariats der Donaukommission, den Vorschriften über die Finanzverwaltung der Donaukommission u.a. geregelt.

Zur Festlegung einheitlicher Normen für die Zoll-, Veterinär- und Pflanzenschutzkontrolle in der Donauschifffahrt wurden Empfehlungen über die Vereinheitlichung der entsprechenden Vorschriften ausgearbeitet und angenommen. Sie basieren auf den Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten der Kommission und berücksichtigen zugleich die einschlägigen Erfahrungen anderer internationaler Organisationen.

Die Informationstätigkeit der Kommission im rechtlichen und organisatorischen Bereich schließt auch die regelmäßige Herausgabe des Übereinkommens über die



Publikationen der Donaukommission

Regelung der Schifffahrt auf der Donau (in Form eigenständiger Publikationen oder als Bestandteil anderer Veröffentlichungen) sowie der Protokolle der ordentlichen, außerordentlichen und Jubiläumstagen u.a. ein.

Im Bereich der **Statistik** werden in den Mitgliedstaaten umfangreiche Daten erhoben, ausgewertet, zusammengefasst und in Statistischen Jahrbüchern herausgegeben. Die seit dem Beginn der regelmäßigen Erhebung statistischer Daten (nach unterschiedlichen Schwerpunkten seit 1950, 1962

oder 1964) gesammelten Informationen werden in periodisch herausgegebenen Handbüchern zugänglich gemacht. Die statistische Datenerhebung in den Mitgliedsstaaten der DK erfolgt bereits seit Anfang der 60er Jahre anhand von eigens hierfür ausgearbeiteten Formularen. Für das Statistische Jahrbuch wurde bei der 60. Jahrestagung der DK (April 2002) ein verbessertes, den Gegebenheiten der Donauschifffahrt im beginnenden 21. Jahrhundert besser Rechnung tragendes Modell angenommen. Seit 1970 gibt die DK auch Informationen über die Güterströme auf Rhein, Main und Donau heraus.

Im **wirtschaftlichen** Bereich sollten vor allem die seit 2001 jährlich erstellten Berichte über die wirtschaftliche Lage der Donauschifffahrt sowie das für den effizienten Flottenbetrieb äußerst wichtige Verzeichnis der Gebühren, Tarife und Abgaben in der Donauschifffahrt erwähnt werden.

Die **Publikationstätigkeit** der DK ist auf die umfassende Versorgung der Donauschifffahrt mit Informationen ausgerichtet. In den zahlreichen Veröffentlichungen der Donaukommission finden alle Aspekte der vielseitigen Aktivitäten dieser internationalen Organisation ihren Niederschlag. Viele Veröffentlichungen sind als Nachschlagewerke gedacht und richten sich an einen breiten Kreis von Fachleuten, die sich mit Fragen der Donauschifffahrt befassen. Die wichtigsten Veröffentlichungen der DK mit Stand 1. Januar 2004 sind in Anlage 7 aufgelistet.

2. Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen

Die mit der Donauschifffahrt zusammenhängenden werden von der DK in enger Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen Probleme geregelt. Diese Zusammenarbeit basiert auf dem Sonderbeschluss der 33. Jahrestagung (April 1975), in dem die für die DK relevanten, gemeinsam zu lösenden Fragen

sowie die internationalen Organisationen, mit denen in der einen oder anderen Form Kontakt gepflegt werden sollte, aufgelistet sind.

Der Donaukommission wurde konsultativer Status bei der UNECE und der CEMT zuerkannt. Die Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen schließt sowohl den Austausch von Dokumenten als auch die gegenseitige Beteiligung an den Beratungen der Arbeitsgremien ein. Auf diesem Prinzip beruht u.a. die Zusammenarbeit mit der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und der Internationalen Kommission zum Schutz der Donau.

Die Vertreter des Sekretariats der DK beteiligen sich regelmäßig an der Arbeit des Binnenverkehrsausschusses und der auf Binnenschiffahrts-, statistische und Zollfragen spezialisierten Arbeitsgruppen der UNECE.

Die aufgrund einer Vereinbarung seit 1976 bestehende Zusammenarbeit zwischen der DK und der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) gewann mit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals im Jahr 1992, besonders im technischen Bereich, an Intensität. Ziel dieser Zusammenarbeit ist die Vereinheitlichung und gegenseitige Anerkennung der wichtigsten, die Donau- bzw. Rheinschiffahrt regelnden Rechtsdokumente beider Kommissionen, wie die Schifffahrtsregeln, die technischen Vorschriften für Binnenschiffe, für Radaranlagen, die Vorschriften für die Erteilung von Schiffsführerzeugnissen, für den Sprechfunkdienst u.a. mehr.

Außer mit den oben genannten Organisationen unterhält die Donaukommission regelmäßige Kontakte und schloss Kooperationsvereinbarungen ab mit der Weltorganisation für Meteorologie und der Internationalen Fernmeldeunion, der Weltgesundheitsorganisation und der Internationalen Atomenergie-Organisation. Die DK ist Mitglied des Internationalen Schifffahrtsverbands PIANC und ist dort Regierungen gleichgestellt.

Die Kommission pflegt Kontakte bzw. tauscht Dokumente und Veröffentlichungen aus mit internationalen Organisationen wie die Organisation der Vereinten Nationen für Erziehung, Wissenschaft und Kultur (UNESCO), die Internationale Arbeitsorganisation, der Rat für die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Zollwesens, die Internationale Normungsorganisation, der Internationale Ausschuss für Beleuchtungstechnik, das Umweltprogramm der Vereinten Nationen, das Internationale Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts, die Oder-Kommission, der Internationale Verband der Reeder des Schwarzmeerbeckens sowie auch mit mehreren anderen Regierungs- und Nichtregierungsorganisationen, die sich mit Fragen der Binnenschiffahrt befassen.

Die Kommission pflegt regelmäßige Kontakte und tauscht Dokumente mit einer Reihe von anderen internationalen Regierungs- und Nichtregierungsorganisationen aus, die sich mit Fragen der Nutzung des Großschifffahrtswegs Donau für Verkehrszwecke beschäftigen, u.a. mit dem Leitungsausschuss für den paneuropäischen Verkehrskorridor VII (Donau), mit der regionalen Organisation „Arbeitsgemeinschaft der Donauländer“ (ARGE). Ferner bestehen ständige Kontakte zu Prog-

rammen, die in einigen Donauländern im Bereich der Schifffahrt umgesetzt werden (PHARE, EUREKA u.a.).

Im Bereich der Schifffahrt bestehen auch Arbeitskontakte mit wissenschaftlichen Forschungszentren und Organisationen.

Während des Embargos gegen das ehemalige Jugoslawien arbeitete die Donaukommission mit zahlreichen internationalen Organisationen im Hinblick auf die Gewährleistung des neutralen Transits durch Jugoslawien aktiv zusammen (s. Abschnitt 3 dieses Kapitels).

Die Kommission unterhält enge Kontakte zu den Schifffahrtsgesellschaften an der Donau. Die Vertreter des Sekretariats der DK beteiligen sich seit vielen Jahren an der Arbeit der Konferenz der Direktoren der Donauschifffahrtsgesellschaften und ihrer Gremien und tragen im Rahmen dieser Organisation aktiv zur Erarbeitung und Verabschiedung einer ganzen Reihe von Dokumenten bei. Die Mitwirkung der Vertreter der Donaukommission an der Arbeit anderer internationaler Organisationen wird regelmäßig in die Jahresarbeitspläne der Kommission aufgenommen. Umgekehrt nehmen auch die Vertreter des Binnenverkehrsausschusses der UNECE und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ständig, die Vertreter anderer internationaler Organisationen regelmäßig an den Tagungen der DK teil.

Die Arbeitskontakte auf internationaler Ebene tragen maßgeblich dazu bei, dass die DK effizienter an der Lösung der in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Probleme arbeiten kann.

3. Unruhige Jahre

Mit Ausbruch des bewaffneten Konflikts im ehemaligen Jugoslawien im August 1991 und seiner Ausweitung auf die jugoslawische Donaustrecke geriet die im Belgrader Übereinkommen verankerte Schifffahrtswfreiheit in ernsthafte Gefahr, was bei den Mitgliedsstaaten der Donaukommission große Besorgnis hervorrief.

Schon im Oktober 1991 wurde bei der konsultativen Beratung der Vertreter der Mitgliedsstaaten der Kommission ein Appell an alle am bewaffneten Konflikt in Jugoslawien beteiligten Seiten gerichtet, die völkerrechtlichen Normen einzuhalten und jegliche Handlung, die die Sicherheit von Besatzungen, Fahrgästen, Schiffen und Gütern auf der Donau gefährden könnte, zu unterlassen.

Als sich die Lage auf der jugoslawischen Flussstrecke weiter zuspitzte und bei den Kampfhandlungen nicht nur Schiffe mehrerer Mitgliedsstaaten der DK zu Schaden kamen, sondern auch Menschenopfer unter den Besatzungsmitgliedern zu beklagen waren, wurde im November 1991 die 3. außerordentliche Tagung der Donaukommission einberufen, um über eventuelle Schritte zur Normalisierung der entstandenen Situation zu beraten. Die Tagung beauftragte den Präsidenten der DK, das Abschlussdokument der Tagung an den Vorsitzenden des UN-Sicherheitsrates weiterzuleiten und „ihm die Bereitschaft der Donaukommission zu signalisieren, mit den Vereinten Nationen bei der Erarbeitung von Maßnahmen zusammenzuar-

beiten, die zur Normalisierung der Situation auf der jugoslawischen Donau-Strecke im Rahmen eventueller Initiativen der Vereinten Nationen in bezug auf Jugoslawien beitragen würden”.

Infolge des Konflikts ging die Gütertransportmenge auf der Donau innerhalb eines Jahres erheblich zurück: von 69,6 Mio. t im Jahr 1990 auf 43,0 Mio. t im Jahr 1991.

Mit den Resolutionen Nr. 724 (1991) und Nr. 757 (1992) des UN-Sicherheitsrats wurden Sanktionen gegen die Bundesrepublik Jugoslawien eingeführt. Auf der Donau wurde ein Embargo mit strenger Kontrolle aller durch Jugoslawien führenden Transporte verhängt. Im Gegenzug führte Jugoslawien auf der jugoslawischen Donau-Strecke einseitig Transitgebühren für ausländische Schiffe ein. Damit rückte die Gewährleistung des freien „neutralen“ Transits auf der jugoslawischen Donau-Strecke in den Mittelpunkt der Aktivitäten der DK.

Um das vom UN-Sanktionsausschuss eingeführte Verfahren zur Erteilung von Transitgenehmigungen für die jugoslawische Donau-Strecke zu lockern, wurden mehrere Schritte unternommen. Im November 1992 wurde eine außerordentliche Tagung der DK einberufen, im Mai und Juli 1993 wandten sich der Präsident und der Sekretär der Kommission schriftlich an den Vorsitzenden des UN-Sicherheitsrats, worauf unmittelbare Kontakte zum UN-Sanktionsausschuss folgten. Die Vorschläge der DK wurden auch vom Binnenverkehrsausschuss der UNECE unterstützt.

Inzwischen ging der Güterumschlag auf der Donau weiter zurück: 1993 betrug er nur noch 23,8 Mio. t. Die Kreuzfahrten von Fahrgastschiffen auf der Donau beschränkten sich nur noch auf die Strecke Passau-Budapest.

Ab Mai 1994 beteiligte sich der Generaldirektor des Sekretariats der DK als Beobachter regelmäßig an den Beratungen der UN-Verbindungsgruppe für die Koordinierung der Sanktionen, die von der EU und der Konferenz für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (KSZE) durchgeführt wurden. Es kam zu regelmäßigen, konstruktiven Kontakten zwischen der Donaukommission, dem UN-Sanktionsausschuss und dem Brüsseler Büro des Koordinators der Mission zur Unterstützung von Sanktionen (SAMKOMM).

Mit 19,9 Mio. t sank der Güterverkehr auf der Donau im Jahr 1994 auf seinen Tiefpunkt. Den Ländern entstanden aus der Behinderung der Transitschifffahrt auf der jugoslawischen Donau-Strecke nach wie vor große Verluste.

Nach Begutachtung des technischen Zustandes der Schleusen des Wasserkraftwerks Eisernes Tor I wurde im Ergebnis der Bemühungen der DK eine UN-Sonderresolution (Nr. 992, 1995) angenommen, die unter Einhaltung bestimmter Bedingungen zuließ, an der jugoslawischen Schleuse Reparaturarbeiten durchzuführen, damit die Schifffahrt auf dieser Strecke nicht ganz zum Erliegen kommt.

Im September 1995 konnte beim Treffen der Vertreter einiger Donauschiffahrtsgesellschaften mit Vertretern von SAMKOMM und der EU in der DK eine Reihe von Fragen geregelt und die Jugoslawien auferlegten UN-Sanktionen erheblich

abgemildert werden. Im März 1996 erhielt das Sekretariat der DK eine offizielle Mitteilung der jugoslawischen Regierung, dass die jugoslawischen Behörden für den Transit der Schiffe auf der jugoslawischen Donaustrecke keine Gebühren mehr erheben würden. Damit ging für die DK die erste Etappe ihrer Arbeit während der Krisensituation auf der jugoslawischen Donaustrecke zu Ende.

Drei Jahre später, während des Kosovo-Konflikts wurden am 1. April 1999 infolge der Bombardierungen durch die NATO drei Brücken in der Nähe des jugoslawischen Hafens Novi Sad (die Brücken Zhezhel, Petrovaradin und Sloboda bei km 1254,1, 1255,0 und 1257,6) zerstört. Durch die ins Wasser gestürzten Trümmer wurde die Fahrrinne der Donau vollständig blockiert.

Zwei Wochen später wurde auf der 57. Jahrestagung der DK eine Sondererklärung in Zusammenhang mit der entstandenen Situation verabschiedet, in der an alle Staaten appelliert wurde, dringend Maßnahmen für die Wiederaufnahme einer freien Donauschifffahrt einzuleiten.

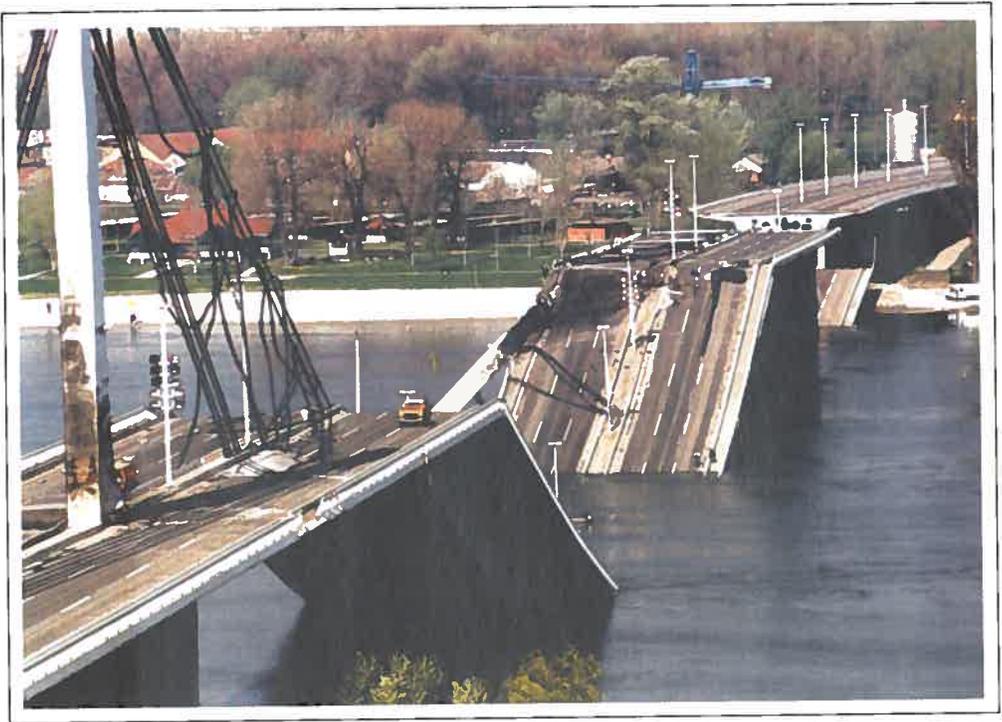
Der Generaldirektor des Sekretariats der DK wurde beauftragt, nach Einstellung der Kriegshandlungen in Jugoslawien eine aus Experten der Mitgliedsstaaten der Kommission bestehende Gruppe einzusetzen, die gemeinsam mit den zuständigen jugoslawischen Behörden über Maßnahmen, Fristen und Kosten für die Wiederherstellung der Fahrrinne verhandeln sollte. Die Expertengruppe „Fahrwasser in Jugoslawien“ begann sofort mit der Arbeit und erstellte einen ersten ausführlichen Bericht über den Zustand der Fahrrinne auf der Strecke bei Novi Sad.

Im Auftrag der Expertengruppe legten die zuständigen jugoslawischen Behörden im Oktober 1999 der Donaukommission einen Bericht mit dem Titel „Wiederherstellung der internationalen Schifffahrtsstraße auf der Donau und Maßnahmen, die für die Wiederherstellung der Schifffahrt erforderlich sind“ vor. In ihren Bemühungen, Lösungen für die Frage der Finanzierung der Arbeiten zur Räumung der Fahrrinne wandte sich die Leitung der Kommission schriftlich an die EU, an die Internationale Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (IBRD), an die UNECE und an den Internationalen Währungsfonds (IWF).

Der Vorsitzende der Expertengruppe „Fahrwasser in Jugoslawien“ gab am 9. Oktober 1999 auf der Sitzung des Arbeitstisches Nr. 2 des Stabilitätspaktes für Südosteuropa in Bari eine Sondererklärung ab.

Auch die Verkehrsminister der Ukraine, Bulgariens und Rumäniens setzten sich bei der Europäischen Kommission für die Finanzierung der Arbeiten zur Wiederherstellung der freien Schifffahrt auf der Donau ein.

All diese Bemühungen blieben nicht ohne Erfolg. Am 22. Dezember 1999 fand bei der Europäischen Kommission in Brüssel eine Expertenberatung zum Thema „Räumung der Fahrrinne bei Novi Sad“ statt. Im Ergebnis dieser Beratung wurde ein ausführliches, aus zwölf Abschnitten bestehendes Dokument mit dem Titel „Räumung der Fahrrinne der Donau“ erarbeitet und nach eingehender Beratung in der Expertengruppe „Fahrwasser in Jugoslawien“ (24. Januar 2000) der 5. außerordentlichen Tagung der Donaukommission (25. Januar 2000) vorgelegt.



Die zerstörte Sloboda-Brücke bei Donau-km 1257,6

Das auf dieses Projekt bezogene Mandat der DK basierte auf Art. 4 des Übereinkommens über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau, wonach in Fällen, wenn ein Land nicht in der Lage ist, die in seine territoriale Zuständigkeit fallenden, für die zur Sicherung der normalen Schifffahrt erforderlichen Arbeiten selbst durchzuführen, dieses Land verpflichtet ist, die Durchführung dieser Arbeiten der DK zu den von ihr festgelegten Bedingungen zu überlassen. Damit kam Artikel 4 des Übereinkommens erstmalig in der Geschichte der DK zur Anwendung, um die Schifffahrt auf einer Donaustrecke zu sichern, oder genauer gesagt, wieder herzustellen.

Zur Finanzierung der Arbeiten bat die DK die EU und andere mögliche Geber um Unterstützung. Der Finanzierungsantrag sah die Einrichtung eines Projektkomitees für die Leitung des Projekts vor. Der für die Projektdurchführung verantwortliche unabhängige Projektmanager sollte durch Ausschreibung ermittelt werden. Die Kosten für die Räumung der Fahrrinne von den Trümmern wurden für jede der drei Brücken in Novi Sad detailliert berechnet – der Gesamtbetrag belief sich auf 24,1 Mio. Euro.

Dabei wurde sowohl im Bericht der Expertengruppe „Fahrwasser in Jugoslawien“ als auch im Beschluss der außerordentlichen Tagung der Kommission darauf hingewiesen, dass in Novi Sad über die Räumung der Fahrrinne hinaus gleichzeitig

auch eine Brücke als Ersatz für die bestehende, die Schifffahrt ebenfalls behindernde Pontonbrücke gebaut werden müsse. Die Kosten der Errichtung der Ersatzbrücke wurden mit ca. 8 Mio. Euro beziffert. Das Projekt enthielt auch eine Aufstellung der den Mitgliedstaaten der Donaukommission infolge der Unterbrechung der freien Schifffahrt entstandenen Verluste. Allein im Jahr 1999 beliefen sich diese auf über 320 Mio. Euro.

Dem nach der Analyse des Finanzierungsantrags geäußerten Wunsch der Europäischen Kommission nachkommend, wurde bei der 58. Jahrestagung der DK im April 2000 die organisatorische Struktur des Managements des Räumungsprojekts bei Novi Sad ausgearbeitet und u.a. eine Gruppe für die technische Leitung des Projekts eingerichtet. Ferner wurde die Schaffung eines Fonds und die Eröffnung eines Kontos bei einer österreichischen Bank für die eingehenden Geldbeträge beschlossen.

Nach seiner Einrichtung nahm das Projektkomitee seine Arbeit sofort auf. Anfang Dezember 2000 wurde der Projektdirektor benannt und die Arbeiten zur Räumung der Fahrrinne begannen, konkrete Gestalt anzunehmen.

Das Projekt sah die Entminung der Donau, die Räumung der Trümmer von drei Brücken und die Wiederherstellung des Flussprofils vor.

Der Auftrag für die vom Projektmanager zu leistenden Arbeiten (Ausarbeitung eines detaillierten Projekts, Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen, Kontrolle der Projektdurchführung) wurde im April 2001 an das dänisch-ungarische Konsortium COWI-UTIBER mit Beteiligung von vier jugoslawischen Subunternehmern vergeben.

Unter Berücksichtigung des bereits abgeschlossenen Teils der Arbeiten unterbreitete die Donaukommission den Vorschlag, eine provisorische Fahrrinne der Donau einzurichten. Durch die regelmäßige Öffnung der Pontonbrücke in Novi Sad konnte die Schifffahrt auf der jugoslawischen Strecke wieder aufgenommen und dadurch die Liegezeiten der Schiffe beträchtlich verringert werden. Im Laufe des Jahres 2002 passierten 5.400 Schiffe die Strecke in beiden Richtungen, im Jahr 2003 waren es 6.800. Dank der Bemühungen der DK und ihrer Mitgliedsstaaten konnte auch eine Senkung der Gebühren für das Öffnen der Pontonbrücke erreicht werden.

Es besteht die begründete Hoffnung, dass das Problem der freien Durchfahrt der Schiffe bei Novi Sad bald gelöst sein wird und die unruhigen Zeiten auf der jugoslawischen Donaustrecke endgültig der Geschichte angehören werden.

Kapitel VI

DONAUSCHIFFFAHRT UND DONAUKOMMISSION – ZUKUNFTSAUSSICHTEN

Die Donau unterliegt als untrennbarer und besonders wichtiger Teil des Einheitlichen Europäischen Binnenwasserstraßennetzes in ihrer Entwicklung als Schiffsverkehrsmagistrale den Prozessen, die sich generell im Binnenschiffsverkehr auf dem Kontinent vollziehen. Das nach dem Zweiten Weltkrieg von internationalen Organisationen entwickelte Gesamtkonzept eines Einheitlichen Netzes sah den Ausbau eines fast alle großen europäischen Flüsse umfassenden Binnenwasserstraßensystems vor.

Hierfür wurde auf der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) im Jahre 1964 eine Liste von 12 zentralen Projekten zum Bau und zur Rekonstruktion von Binnenwasserstraßen, so u.a. zum Bau von zwei Donaukanälen, dem Rhein–Main–Donau–Kanal (1992 in Betrieb genommen) und dem Donau–Oder–Elbe–Kanal verabschiedet.

Gegenwärtig befassen sich neben der CEMT auch die UNECE und die Europäische Union mit Fragen der Schaffung eines Einheitlichen Netzes europäischer Binnenwasserstraßen der Kategorie „E“, womit sich der Bereich der von diesen Organisationen finanzierten Studien auf den größten Teil der Binnenwasserstraßen des Kontinents, so auch auf die Donau und ihre Schifffahrtsverbindungen erstreckt.

Unabhängig von internationalen Organisationen wurde in den letzten Jahrzehnten der Bau eines beträchtlichen Teils der künstlichen Wasserstraßen des Kontinents in Hoheitsgebieten einzelner Länder von den Regierungen der jeweiligen Länder übernommen. Gleiches bezieht sich auf im Bau oder in Planung befindliche Kanäle. Zu diesen zentralen Schifffahrtsverbindungen im Donaubecken zählen der Donau–Schwarzmeer–Kanal (Rumänien), der Main–Donau–Kanal (Deutschland) und der Donau–Theiß–Donau–Kanal (Serbien und Montenegro), die bereits fertiggestellt sind sowie der sich als Teil des Schienen–Wasserstraßen–Verkehrskorridors in Planung befindliche Donau–Save–Kanal (Kroatien).

Von den Kanalverbindungen der Donau, deren Zweckmäßigkeit durch bilaterale Vereinbarungen zwischen den betroffenen Ländern bestätigt wurde, ist das von jugoslawischen und griechischen Fachleuten mit finanzieller Unterstützung der Vereinten Nationen im Jahr 1973 erarbeitete Projekt zur Errichtung des Kanals Donau–Ägäisches Meer besonders zu erwähnen. In absehbarer Zukunft ist mit der Realisierung dieses Projekts jedoch nicht zu rechnen.

Das über einige Jahrzehnte entwickelte Konzept eines Einheitlichen Europäischen Binnenwasserstraßennetzes fand seinen Niederschlag im Europäischen

Abkommen über die Hauptwasserstraßen mit internationaler Bedeutung (AGN), das im Jahre 1996 vom Binnenverkehrsausschuss der UNECE ausgearbeitet wurde. Das Abkommen sieht die vorrangige Entwicklung von Binnenwasserstraßen mit internationaler Bedeutung, einschließlich der Donau und ihrer Verbindungen, nach den einheitlichen Standards der Klassifizierung der Binnenwasserstraßen vor. Bis Ende des Jahres 2003 sind von den Donauländern bereits Bulgarien, Ungarn, Moldau, Rumänien, die Slowakei und Kroatien Vertragspartner des AGN-Abkommens geworden.

In Anerkennung der Rolle der Donau als Schiffsverkehrsmagistrale von großer Wichtigkeit wurde ihr von der CEMT im Jahre 1994 der Status des Paneuropäischen Verkehrskorridors VII zuerkannt. Auf der Gesamteuropäischen Konferenz für den Transport auf Binnenwasserstraßen (Rotterdam, September 2001) wurde von den Verkehrsministern aus 11 Ländern (zehn Donauländer und Tschechien) sowie vom Vertreter der Europäischen Kommission das Memorandum of Understanding über die Entwicklung des Paneuropäischen Verkehrskorridors VII (Donau) unterzeichnet, dessen Ziel die Zusammenarbeit der interessierten Länder bei der Entwicklung der Infrastruktur des Verkehrskorridors VII ist.

Das Memorandum definiert diesen Verkehrskorridor als die Binnenwasserstraße Donau, den Donau-Schwarzmeer-Kanal, die Flussarme der Donau (Kilia-Arm und Sulina-Arm), die Verbindungen zwischen dem Schwarzen Meer und der Donau, den Donau-Save-Kanal, den Theiß-Donau-Kanal sowie dementsprechend die an diesen Binnenwasserstraßen gelegenen Hafeninfrastrukturen.

Das Memorandum enthält als Anlage eine Auflistung grundlegender Fragen („Bereiche von besonderem Interesse“), denen bei der Entwicklung des Verkehrskorridors VII verstärkte Aufmerksamkeit entgegenzubringen ist. Dies sind Fragen der infrastrukturellen Entwicklung der Binnenwasserstraße, der Flotte und der Häfen sowie der Verbesserung der Lenkung und Ausnutzung des Verkehrs auf der Donau. Das Memorandum sieht ferner vor, die gemeinsame Arbeit der interessierten Seiten über den Leitungsausschuss für den Verkehrskorridor VII zu koordinieren, der seinen Sitz in Wien hat.

In der Deklaration über das Voranbringen der gesamteuropäischen Kooperation für ein freies und starkes Transportwesen auf den Binnenwasserstraßen, die auf der Rotterdamer Konferenz angenommen wurde, wird u.a. an die Regierungen und internationalen Organisationen appelliert, „die Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf der Donau zu fördern, die im Wesentlichen mit den vorhandenen Beschränkungen für den Tiefgang auf dieser wichtigen Wasserstraße zusammenhängen“ und dazu aufgerufen, die Entwicklung der Verbindungen zwischen Donau, Oder und Elbe zu unterstützen.

Die Zukunft der Donau als Großschiffahrtsweg ist folglich vor allem in ihrer Bedeutung als Paneuropäischer Verkehrskorridor VII im Kontext des Memorandum of Understanding sowie in Erfüllung der zusätzlichen Anforderungen, die in der Rotterdamer Deklaration von 2001 festgelegt sind, begründet.

Auf der Donau selbst sind in erster Linie die „Engpässe“ in bezug auf die Abmes-

sungen der Fahrrinne und die Durchfahrtsöffnungen unter Brücken, die den Empfehlungen der DK nicht entsprechen und die Schifffahrt wesentlich beschränken, zu beseitigen (diese Donaustrecken sind in Kapitel III, Abschnitt 2 aufgeführt). Gleichzeitig werden die von der UNECE der Kategorie „fehlende Glieder“ zugeordneten Schifffahrtsverbindungen der Donau zu schaffen sein.

Langfristig gesehen war eine grundlegende Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf der Donau immer mit der Errichtung von Wasserkraftwerken verbunden. So ist die Errichtung von zwölf weiteren Kraftwerken geplant, was eine erhebliche Verlängerung der stauregulierten Strecken der Donau bedeuten würde. Alle Schifffahrtsschleusen entsprechen den Abmessungen, die in den von der DK angenommenen Empfehlungen über die Festlegung von Regelmaßen für die Fahrrinne sowie den wasserbaulichen und sonstigen Ausbau der Donau vorgegeben sind. Die Mindestabmessungen der Schleusen sind mit 190x12x4,0 m (Nutzlänge, Nutzbreite, Tiefe) für die Strecke Kelheim-Regensburg bis zu 310x34x4,5 m für die Strecke Budapest-Bräila angegeben.

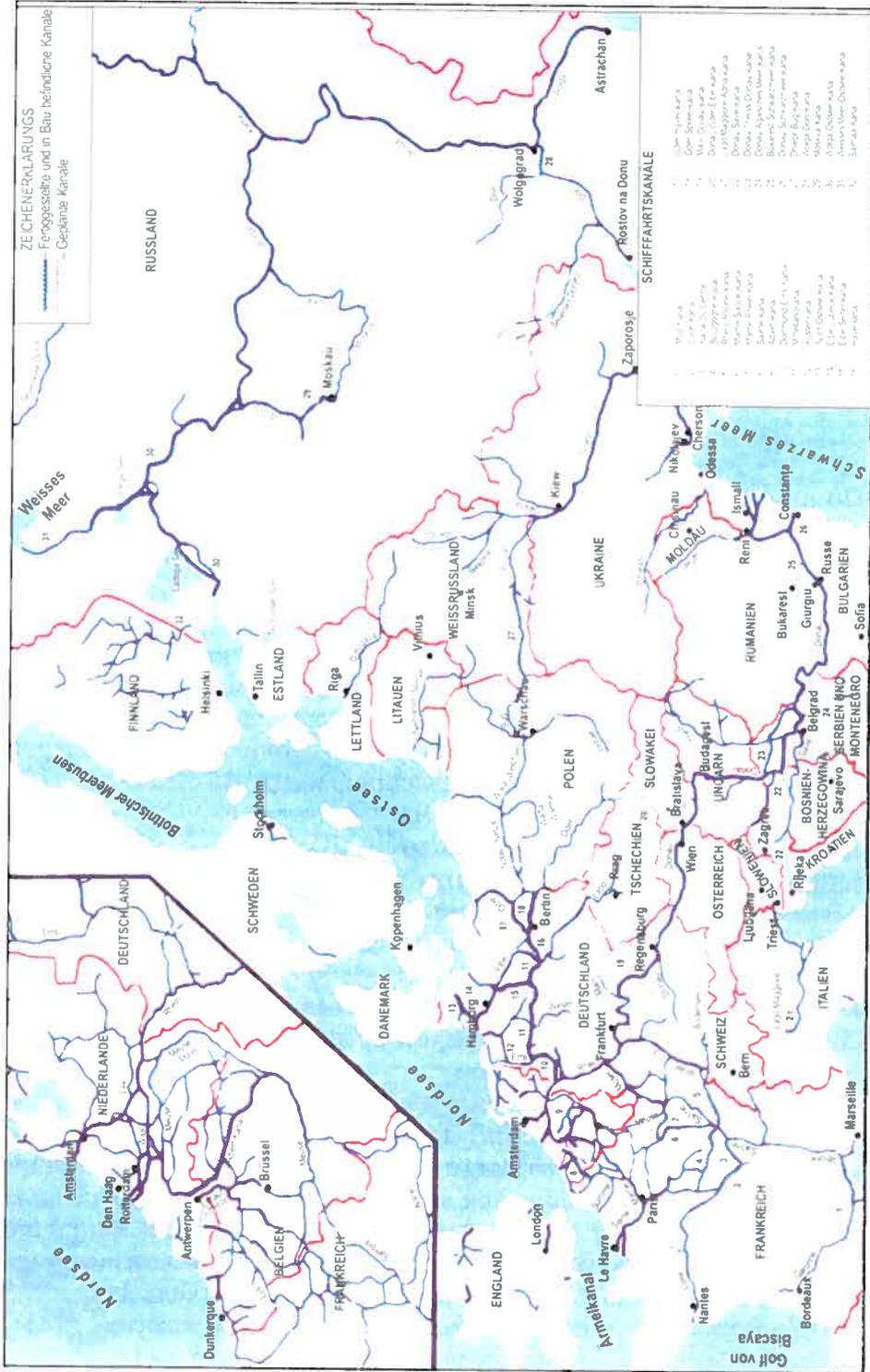
Bei der Errichtung von Wasserkraftwerken werden die entstandenen Stauseen mit den für staugeregelte Strecken empfohlenen Fahrrinnenabmessungen ausgelegt, so dass Ladung und Anzahl der Leichter im Verband erhöht und dadurch die Flotte effizienter eingesetzt werden kann.

Die empfohlene Mindesttiefe der Fahrrinne für staugeregelte Streckenabschnitte wird von der Donaukommission je nach Beschaffenheit der Flusssohle vorgegeben: bei leicht ausspülbaren Sohlen ist eine Tiefe von 27,0 (Kelheim-Regensburg) bis 73,0 dm (Seestrecke der Donau), bei felsigen oder stromschnellenreichen Sohlen ist eine Tiefe von 28,0 bis 73,0 dm empfohlen. Entsprechend der Beschaffenheit der Sohle ist eine Mindestbreite der Fahrrinne von 50 bis 180 m (Gönyü – Kap Sf. Gheorghe) vorgegeben.

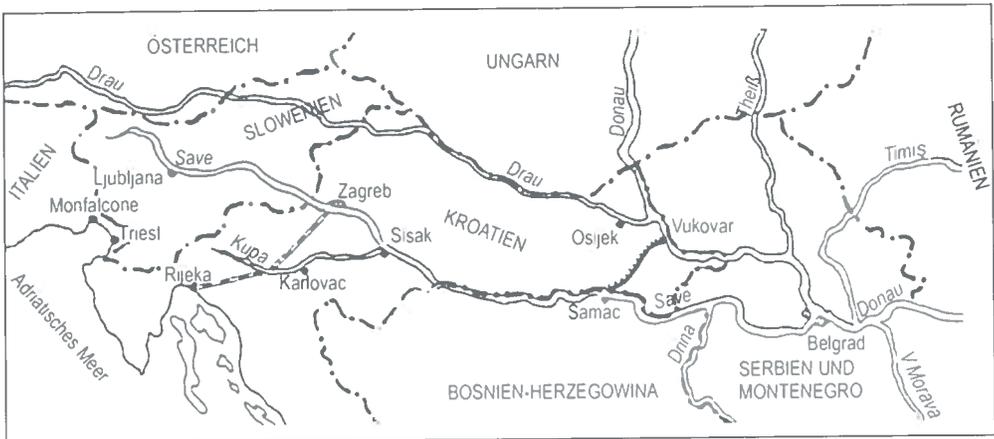
Für Strecken, auf denen in absehbarer Zukunft keine Wasserkraftwerke errichtet werden, sind in einzelnen Ländern umfangreiche Regulierungsarbeiten geplant. Vorrang hat jedoch die Schaffung von schiffbaren Verbindungen der Donau.

Der geplante Donau-Save-Kanal, der sich mit einer Länge von 61,5 km von Vukovar an der Donau bis Samac an der Save erstrecken wird, wird als Binnenwasserstraße der Klasse Vb eingeordnet und ist für Fahrten von Schubverbänden mit folgenden maximalen Abmessungen gedacht: Länge – 185 m, Breite – 11,4 m und Tiefgang – 2,5 m.

Der Donau-Save-Kanal wird in Zukunft Teil des insgesamt 560 km langen Schienen-Wasserstraßen-Verkehrskorridors sein, der die Donau mit dem Adriatischen Meer verbindet und sowohl die Save bis Zagreb (340 km) als auch eine noch auszubauende zweigleisige Eisenbahnstrecke zwischen Rijeka und Zagreb (rund 160 km) einschließen wird. Durch diesen Verkehrskorridor gewinnt die Wasserstraße Donau noch mehr an Bedeutung und Anziehungskraft für den Güterverkehr. Nach einer 30 Jahre währenden Anlaufphase wird der rechnerisch geschätzte Güterverkehr des Kanals ein Volumen von 3,1-5,2 Mio. t pro Jahr erreichen.



Einheitliches europäisches Binnenwasserstraßennetz



Trasse des Verkehrskorridors Donau – Adriatisches Meer

Auf Initiative des Stabilitätspaktes für Südosteuropa haben vier Staaten (Bosnien und Herzegowina, die Republik Kroatien, die Republik Slowenien und die Bundesrepublik Jugoslawien) vereinbart, dem Fluss Save den Status eines internationalen Flusses zu verleihen. Im Oktober 2002 einigten sich die oben genannten Staaten in der Stadt Brcko (Bosnien und Herzegowina) in bezug auf die vorläufigen Bedingungen für das internationale Regime der Save sowie auf die Prinzipien zur Einrichtung und den Zuständigkeitsbereich der internationalen Save-Kommission.

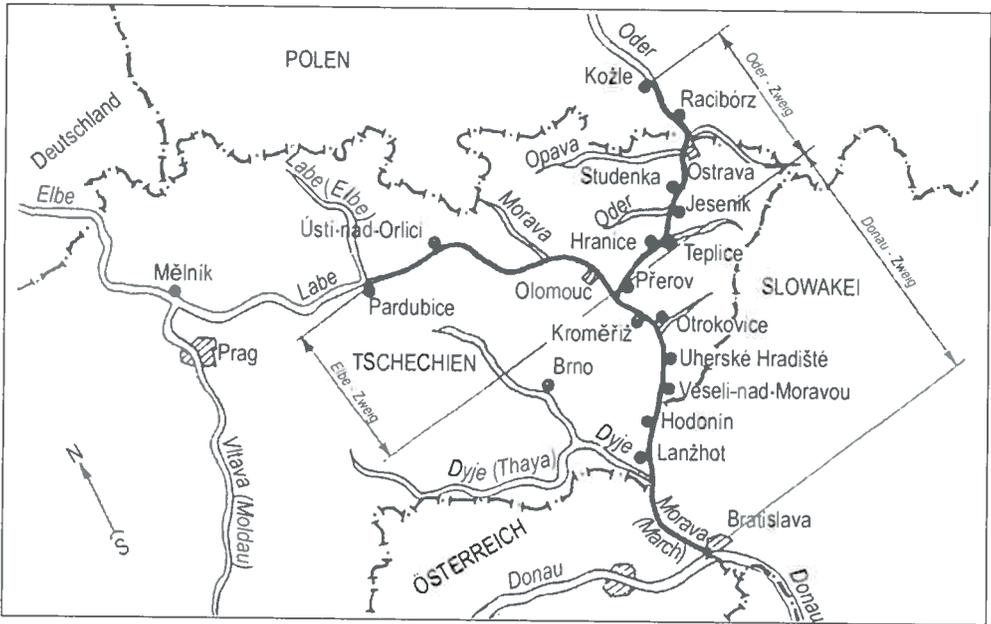
Die Schifffahrtsverbindung Donau-Oder-Elbe (DOEK) wurde von der UNECE aufgrund von Informationen der Regierungen von vier Ländern (Österreich, Polen, Slowakei und Tschechien) der Kategorie „fehlende Glieder“ zugeordnet.

Der geplante Wasserstraßenkomplex DOEK der Klasse Vb wird drei Abzweigungen haben, mit Anbindungen an die Donau (173 km lang), an die Oder (154 km lang) und an die Elbe (152 km lang). Auf der Verbindungstrasse liegt die empfohlene Mindesttiefe auf einzelnen Strecken bei 2,8 bis 4,0 m bei einer Mindestbreite der Fahrrinne von 40 bis 45 m.

Der durchgängige Schifffahrtsweg wird von der Donaumündung (Sulina) bis zur Odermündung (Swinoujście) 3068 km, bis zur Elbe-Mündung (Hamburg) 3035 km lang sein.

Schätzungen zufolge wird das jährliche Güterverkehrsaufkommen fünf Jahre nach Fertigstellung des Kanals zwischen 38 und 80 Mio. t liegen. Die rechtliche Absicherung der Schifffahrtswegfreiheit auf dem Kanal wird wahrscheinlich vertraglich zwischen den Uferstaaten geregelt werden.

Studien zum DOEK wurden von der UNECE letztmalig in den Jahren 1988-1993 durchgeführt. Gegenwärtig wird jedoch bei der UNECE in Anbetracht der Bedeutung des Kanals für ein einheitliches europäisches Binnenwasserstraßennetz erwogen, die Studien über diese Verbindung zwischen den einzelnen Becken wiederaufzunehmen.



Trasse des Donau-Oder-Elbe-Kanals

Die Schifffahrtsmagistrale Donau wird erst dann ihre Rolle als Paneuropäischer Verkehrskorridor VII wirklich erfüllen, wenn die ehemalige jugoslawische Donau-strecke wieder ungehindert, durchgängig und rund um die Uhr befahren werden kann. Der Ausbau des Verkehrskorridors VII im Sinne des bereits erwähnten Memorandum of Understanding wird durch die geplante Inbetriebnahme neuer Kanalverbindungen mit der Donau einen Aufschwung erfahren.

Von besonderem Interesse für die künftige Entwicklung des Verkehrskorridors VII ist die Idee, unter Beteiligung interessierter Staaten ein Internationales Schifffahrtskonsortium, den „Großen Europäischen Verkehrsring“ ins Leben zu rufen. Auf diesem Ring könnten theoretisch im Rahmen des Konsortiums Güter auf dem Wasserwege von der Donau auf der Strecke Main-Donau-Kanal – Main – Rhein – Nordsee – Nord-Ostsee-Kanal – Ostsee – Wolga-Ostseekanal – Wolga – Wolga-Don-Kanal – Don – Asowsches Meer – Schwarzes Meer und wieder in die Donau befördert werden.

Die Tätigkeit der Donaukommission wird nach wie vor darauf ausgerichtet sein, die Donauschifffahrt umfassend mit Regelwerken und Informationen zu versorgen und Bedingungen für die Gewährleistung der Schifffahrtsfreiheit auf dem größten internationalen Strom des europäischen Kontinents zu schaffen. Diese Tätigkeit entspricht den Zielen, die in der Deklaration der Konferenz von Rotterdam im Jahr 2001 im Hinblick auf die gesamteuropäische Schifffahrt definiert wurden:

- die Förderung des Wachstums des Transports auf den Binnenwasserstraßen und die Steigerung seines Marktanteils beim Gütertransport;

- die weitere Förderung der Nachhaltigkeit, Sicherheit und Effizienz des Transports auf den Binnenwasserstraßen;
- die Schaffung eines transparenten und integrierten gesamteuropäischen Marktes für den Transport auf Binnenwasserstraßen, der auf den Prinzipien der Gegenseitigkeit, der freien Schifffahrt, des fairen Wettbewerbs und der Gleichbehandlung der Benutzer von Binnenwasserstraßen beruht.

Diesen Zielsetzungen entspricht die bereits angelaufene intensive Zusammenarbeit der Donaukommission und der ZKR im Bereich der Rechtsharmonisierung, des Marktzugangs und der Modernisierung des Binnenschiffsverkehrs. Die erste, diesen Fragen gewidmete gemeinsame Sitzung beider Kommissionen fand im Juni 2001 in Budapest statt.

In größerem Rahmen soll die langfristig angelegte Tätigkeit der DK von den Mitgliedstaaten der Kommission im Rahmen einer in nächster Zukunft stattfindenden Diplomatischen Konferenz über Fragen der Donauzusammenarbeit konkretisiert werden. Auf sechs Sitzungen des Vorbereitungskomitees für eine Diplomatische Konferenz, die in den Jahren 1992-1997 stattfanden, wurden zwei strategische Schwerpunkte der multilateralen Zusammenarbeit in der Donauregion festgelegt:

- weitere Entwicklung der Donauschifffahrt und ihre Anpassung an die gegenwärtigen Gegebenheiten des europäischen Binnenschiffsverkehrs sowie die Revision des Übereinkommens über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau selbst;
- Entwicklung „anderer Bereiche der Donauzusammenarbeit“, wie Wirtschaft, Energie, Umweltschutz, Kultur, Bildung, Tourismus.

Die Grundlage für die Kooperation der interessierten Staaten in Fragen, die unmittelbar mit der Donauschifffahrt und der Revision des Belgrader Übereinkommens verbunden sind, bildet das „Arbeitsdokument des Sekretariats der Donaukommission über Fragen der Donauschifffahrt“, dessen letzte Fassung auf der V. Sitzung des Vorbereitungskomitees für eine Diplomatische Konferenz (Bratislava, 1996) vorgelegt wurde.

Bei der 60. Jahrestagung der DK (April 2002) wurde ein Beschluss über die Wiederaufnahme der Tätigkeit des Komitees zur Revision des Belgrader Übereinkommens von 1948 angenommen. Bis Mitte 2004 fanden vier Sitzungen der innerhalb des Komitees gebildeten Arbeitsgruppe für nautische Fragen und der Arbeitsgruppe für Verwaltungs- und Rechtsfragen statt. Der revidierte Text des Belgrader Übereinkommens wird den Teilnehmerstaaten voraussichtlich im Jahr 2005 zur Prüfung vorgelegt werden können. Danach wird über die Einberufung der Diplomatischen Konferenz über Fragen der Donauzusammenarbeit beraten.

Mögliche Richtungen der Zusammenarbeit in der Donauregion in „anderen Bereichen“ sind in dem von Ungarn auf der IV. Sitzung des Vorbereitungskomitees für eine Diplomatische Konferenz (Moskau, 1995) vorgelegten Dokument enthalten. Die Mitgliedstaaten der DK beschloss, dieses Thema nicht im Rahmen der Kommission zu behandeln, was jedoch nicht ausschließt, dass Fragen dieser

Zusammenarbeit im Bereich der Wirtschaft, des Umweltschutzes, des Tourismus u.a. unter Berücksichtigung der Möglichkeiten und Interessen der Donauschifffahrt geregelt werden.

In Anbetracht der Notwendigkeit einer zukünftigen multilateralen Zusammenarbeit zwischen den Ländern des Donaoraumes haben dreizehn europäische Staaten zusammen mit der Europäischen Kommission und dem Stabilitätspakt für Südosteuropa im Mai 2002 in Budapest eine Deklaration über die Einrichtung einer Donaoraumkooperation verabschiedet, die nicht nur die vorgenannten „anderen Bereiche“ sondern auch den nautischen Bereich umfasst, „dessen wichtigstes Bindeglied die Tätigkeit unter der Ägide der Donaukommission darstellt“.

Die Donau, die auf ihrem langen Weg zum Meer zahlreiche an ihren Ufern siedelnde europäische Völker verbindet, ist seit eh und je ein Symbol der „Alten Welt“. Diese Symbolträchtigkeit fand nicht nur in der Volkskunst, sondern auch in einigen Meisterwerken der Weltkunst seinen Niederschlag. Ein Beispiel dafür ist der in der „Ewigen“ Stadt Rom von dem genialen Bildhauer Lorenzo Bernini in den Jahren 1648-1651 erschaffene Vierströmebrunnen auf der Piazza Navona. Neben den Personifikationen anderer großer Ströme der Erde, die Amerika, Asien und Afrika symbolisieren, ist die bildhauerische Darstellung der Donau ein Symbol des Europäischen Kontinents. Die gleiche Symbolkraft kommt der Donau auch auf dem Gemälde „Vier Weltteile“ des großen flämischen Malers Peter P. Rubens zu.

Alles spricht dafür, dass die „Blaue Donau“ auch in der Zukunft als ein würdiges Symbol Europas ihrer besonderen Rolle bei der Entwicklung der wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen nicht nur zwischen den Uferstaaten, sondern auch mit den anderen Staaten des Kontinents im Sinne einer europäischen Völkergemeinschaft gerecht werden wird.



**ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE REGELUNG
DER SCHIFFFAHRT AUF DER DONAU**

Die Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, die Volksrepublik Bulgarien, die Republik Ungarn, die Rumänische Volksrepublik, die Ukrainische Sozialistische Sowjetrepublik, die Tschechoslowakische Republik und die Föderative Volksrepublik Jugoslawien –

in Anbetracht des Beschlusses des Rates der Außenminister vom 12. Dezember 1946, eine Konferenz von Vertretern der in dem Beschluss genannten Staaten zur Ausarbeitung eines neuen Übereinkommens über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau einzuberufen, und

in dem Wunsch, die freie Schifffahrt auf der Donau im Einklang mit den Interessen und souveränen Rechten der Donauländer zu sichern und die wirtschaftlichen und kulturellen Bindungen zwischen den Donauländern untereinander und zu anderen Ländern zu festigen –

haben beschlossen, ein Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau zu schließen, und haben zu diesem Zweck die Unterzeichneten zu ihren Bevollmächtigten ernannt; diese sind nach Vorlage ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten wie folgt übereinkommen:

Kapitel I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Die Schifffahrt auf der Donau ist frei und steht den Staatsangehörigen, Handelsschiffen und Gütern aller Staaten auf der Grundlage der Gleichberechtigung bezüglich der Hafen- und Schifffahrtsgebühren sowie der Bedingungen der Handelsschifffahrt offen. Dies gilt nicht für den Verkehr zwischen Häfen ein und desselben Staates.

Artikel 2

Die durch dieses Übereinkommen eingeführte Regelung findet auf dem schiffbaren Teil der Donau (Strom) von Ulm bis zum Schwarzen Meer über den Arm von Sulina mit Zugang zum Meer durch den Sulina-Kanal Anwendung.

Artikel 3

Die Donaustaaten verpflichten sich, ihre Donauabschnitte in einem für Flussschiffe und – auf den hierfür in Betracht kommenden Abschnitten – für Seeschiffschiffbaren Zustand zu erhalten, die zur Sicherung und Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen notwendigen Arbeiten durchzuführen und die Schifffahrt in den Fahrinnen der Donau nicht zu behindern oder zu stören. Die Donaustaaten führen über die in diesem Artikel genannten Angelegenheiten Konsultationen mit der Donaukommission (Artikel 5).

Die Uferstaaten haben das Recht, innerhalb ihrer jeweiligen Grenzen Arbeiten durchzuführen, die durch unvorgesehene, dringende Umstände etwa notwendig werden und die Sicherung der Bedürfnisse der Schifffahrt zum Ziel haben. Die Staaten teilen jedoch der Kommission die Gründe für diese Arbeiten mit und stellen ihr eine kurze Beschreibung der Arbeiten zur Verfügung.

Artikel 4

Falls ein Donaustaat nicht in der Lage ist, die Arbeiten selbst durchzuführen, die in seine territoriale Zuständigkeit fallen und die zur Sicherung der normalen Schifffahrt notwendig sind, ist er verpflichtet, der Donaukommission (Artikel 5) ihre Durchführung unter den von ihr festzusetzenden Bedingungen zu überlassen, ohne dass die Kommission berechtigt ist, die Durchführung dieser Arbeiten einem anderen Staat zu übertragen, es sei denn, dass es sich um Abschnitte der Wasserstraße handelt, welche die Grenze eines solchen Staates bilden. Im letzteren Fall bestimmt die Kommission die Einzelheiten der Durchführung der Arbeiten.

Die Donaustaaten verpflichten sich, der Kommission oder dem Staat, der die genannten Arbeiten durchführt, hierbei Unterstützung jeder Art zu gewähren.

Kapitel II

Organisatorische Bestimmungen

Abschnitt I

Donaukommission

Artikel 5

Es wird eine Donaukommission gebildet, im folgenden als „Kommission“ bezeichnet; sie setzt sich aus Vertretern der Donauländer – je einem aus jedem Land – zusammen.

Artikel 6

Die Kommission wählt aus ihrer Mitte für einen Zeitraum von drei Jahren einen Präsidenten, einen Vizepräsidenten und einen Sekretär.

Artikel 7

Die Kommission setzt die Termine für ihre Tagungen fest und gibt sich eine Geschäftsordnung.

Die erste Sitzung der Kommission wird binnen sechs Monaten nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens abgehalten.

Artikel 8

Die Zuständigkeit der Kommission erstreckt sich auf die Donau im Sinne des Artikels 2.

In den Aufgabenbereich der Kommission fallen:

- a) die Überwachung der Durchführung dieses Übereinkommens
- b) die Aufstellung des Generalplans für Arbeiten großen Umfangs im Interesse der Schifffahrt aufgrund der Vorschläge und Entwürfe der Donaustaaten und der Stromsonderverwaltungen (Artikel 20 und 21) sowie die Aufstellung eines allgemeinen Kostenvoranschlags für diese Arbeiten;
- c) die Durchführung von Arbeiten in den in Artikel 4 vorgesehenen Fällen;
- d) die Erteilung von Ratschlägen und die Abgabe von Empfehlungen an die Donaustaaten bezüglich der Durchführung der unter Buchstabe b aufgeführten

- ten Arbeiten unter Berücksichtigung der technischen und wirtschaftlichen Interessen, der Planungen und der Möglichkeiten der betreffenden Staaten;
- e) die Erteilung von Ratschlägen und die Abgabe von Empfehlungen an die Stromsonderverwaltungen (Artikel 20 und 21) sowie der Austausch von Informationen mit diesen Verwaltungen;
 - f) die Festlegung eines einheitlichen Systems von Binnenschifffahrtszeichen auf dem gesamten schiffbaren Lauf der Donau sowie – unter Berücksichtigung der besonderen Gegebenheiten einzelner Abschnitte – der grundsätzlichen Bestimmungen über die Schifffahrt auf der Donau einschließlich derjenigen über den Lotsendienst;
 - g) die Vereinheitlichung der Vorschriften über die Stromüberwachung;
 - h) die Koordinierung der Tätigkeit der hydrometeorologischen Dienste an der Donau, die Herausgabe eines einheitlichen hydrologischen Bulletins und von kurz- und langfristigen hydrologischen Vorhersagen für die Donau;
 - i) die Sammlung statistischer Daten über die Schifffahrt auf der Donau in den Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit der Kommission fallen;
 - j) die Herausgabe von Nachschlagewerken, Schifffahrtshandbüchern, Schifffahrtskarten und –atlanten für die Bedürfnisse der Schifffahrt;
 - k) die Aufstellung und Genehmigung des Haushaltsplans der Kommission sowie die Festsetzung und Erhebung der in Artikel 10 vorgesehenen Abgaben.

Artikel 9

Zur Durchführung der in Artikel 8 genannten Aufgaben stehen der Kommission ein Sekretariat und die erforderlichen Dienststellen zur Verfügung, deren Personal sich aus Staatsangehörigen der Donaustaaten zusammensetzt.

Die Einrichtung des Sekretariats und der Dienststellen obliegt der Kommission.

Artikel 10

Die Kommission stellt ihren Haushaltsplan auf und genehmigt ihn mit der Mehrheit der Stimmen aller ihrer Mitglieder. Im Haushaltsplan sind die zur Unterhaltung der Kommission und ihres Apparats erforderlichen Ausgaben zu veranschlagen; diese Ausgaben werden durch Jahresbeiträge gedeckt, die von jedem Donaustaat in gleicher Höhe zu leisten sind.

Zur Bestreitung der Kosten für besondere Arbeiten, die zur Sicherung oder Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen durchgeführt werden, kann die Kommission Spezialabgaben festsetzen.

Artikel 11

Die Beschlüsse der Kommission werden mit der Mehrheit der Stimmen der

anwesenden Mitglieder gefasst außer in den Fällen, die in diesem Übereinkommen eigens vorgesehen sind (Artikel 10, 12 und 13).

Die Kommission ist beschlussfähig, wenn fünf Mitglieder anwesend sind.

Artikel 12

Die Beschlüsse der Kommission über die in Artikel 8 Buchstaben b, c, f und g vorgesehenen Angelegenheiten sind mit der Mehrheit der Stimmen aller Mitglieder zu fassen, jedoch ohne Überstimmung des Staates, in dessen Hoheitsgebiet die Arbeiten durchzuführen sind.

Artikel 13

Die Kommission hat ihren Sitz in Galatz.

Sie kann jedoch mit der Mehrheit der Stimmen aller Mitglieder beschließen, ihren Sitz zu verlegen.

Artikel 14

Die Kommission besitzt Rechtspersönlichkeit im Einklang mit den Rechtsvorschriften des Staates, in dem sie ihren Sitz hat.

Artikel 15

Die Amtssprachen der Kommission sind Französisch und Russisch.

Artikel 16

Die Mitglieder der Kommission und die von ihr beauftragten Beamten genießen diplomatische Immunität. Die Amtsräume, die Archive und sämtliche Schriftstücke der Kommission sind unverletzlich.

Artikel 17

Entsprechend bevollmächtigte Beamte der Kommission verständigen die zuständigen Stellen der Donaustaaten von Verstößen gegen die Schifffahrts-, Gesundheits- und Stromüberwachungsvorschriften, soweit solche Verstöße der Kommission zur Kenntnis gelangt sind. Die zuständigen Stellen sind ihrerseits verpflichtet, die Kommission von den Maßnahmen zu verständigen, die im Zusammenhang mit den ihnen mitgeteilten obenerwähnten Verstößen getroffen wurden.

Artikel 18

Die Kommission hat ihr eigenes Siegel sowie ihre eigene Flagge, die sie auf ihren Amtsgebäuden und auf ihren Schiffen zu hissen berechtigt ist.

Artikel 19

Die Donaustaaten sind verpflichtet, der Kommission, ihren Beamten und ihrem Personal bei der Erfüllung der ihnen aufgrund dieses Übereinkommens obliegenden Aufgaben die notwendige Unterstützung zu gewähren.

Die Beamten und das Personal der Kommission haben in Ausübung ihrer amtlichen Aufgaben das Recht, sich auf dem Strom und in den Häfen im Rahmen der Zuständigkeit der Kommission frei zu bewegen, jedoch unter Beachtung der Rechtsvorschriften des jeweiligen Staates.

Abschnitt II Stromsonderverwaltungen

Artikel 20

Für die untere Donau (von der Mündung des Sulina-Kanals bis Braila einschließlich) wird eine Stromsonderverwaltung zur Durchführung von wasserbaulichen Arbeiten und zur Regelung der Schifffahrt eingerichtet; sie setzt sich aus Vertretern der angrenzenden Uferstaaten (Rumänische Volksrepublik und Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken) zusammen.

Diese Verwaltung übt ihre Tätigkeit aufgrund einer Übereinkunft zwischen den Regierungen der ihr angehörenden Länder aus.

Die Verwaltung hat ihren Sitz in Galatz.

Artikel 21

Für den Stromabschnitt Eisernes Tor (von Vince bis Kostol am rechten und von Moldova Veche bis Turnu Severin am linken Donauufer) wird eine Stromsonderverwaltung Eisernes Tor eingerichtet, die sich aus Vertretern der Rumänischen Volksrepublik und der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien zusammensetzt; ihre Aufgabe ist die Durchführung von wasserbaulichen Arbeiten und die Regelung der Schifffahrt in dem genannten Bereich.

Diese Verwaltung übt ihre Tätigkeit aufgrund einer Übereinkunft zwischen den Regierungen der ihr angehörenden Länder aus.

Die Verwaltung hat ihren Sitz in Orsova und in Tekija.

Artikel 22

Die in den Artikeln 20 und 21 erwähnten Übereinkünfte über die Stromsonderverwaltungen (im folgenden als „Verwaltungen“ bezeichnet) werden der Kommission zur Kenntnis gebracht.

Kapitel III Regelung der Schifffahrt

Abschnitt I Schifffahrt

Artikel 23

Die Schifffahrt auf der unteren Donau und auf dem Stromabschnitt Eisernes Tor wird durch die von den Verwaltungen der genannten Gebiete erlassenen Schifffahrtsvorschriften geregelt. Auf den übrigen Donauabschnitten wird die Schifffahrt durch die Vorschriften geregelt, die von den jeweiligen Donauländern, deren Hoheitsgebiet die Donau durchfließt, erlassen wurden, und in den Gebieten, in denen die Donauufer zwei verschiedenen Staaten gehören, durch die Vorschriften, die von diesen Staaten einvernehmlich erlassen wurden.

Beim Erlass der Schifffahrtsvorschriften berücksichtigen die Donaustaaten und die Verwaltungen die von der Kommission festgelegten grundsätzlichen Bestimmungen über die Schifffahrt auf der Donau.

Artikel 24

Die die Donau befahrenden Schiffe haben das Recht, unter Einhaltung der von den betreffenden Donaustaaten erlassenen Vorschriften in Häfen einzulaufen, dort zu laden und zu löschen, Reisende ein- und auszushippen, sich mit Treibstoff und Verpflegung zu versorgen und so weiter.

Artikel 25

Die Beförderung von Personen und Gütern im lokalen Verkehr sowie der Verkehr zwischen Häfen ein und desselben Staates ist Schiffen unter fremder Flagge nur im Einklang mit den innerstaatlichen Vorschriften des betreffenden Donaustaats gestattet.

Artikel 26

Die auf der Donau geltenden Gesundheits- und Polizeivorschriften werden ohne

Unterscheidung aufgrund der Flagge, des Abgangs- oder Bestimmungsorts der Schiffe oder sonstiger Umstände angewandt.

Die Zoll-, Gesundheits- und Stromüberwachung auf der Donau wird von den Donaustaaten wahrgenommen; diese teilen die von ihnen erlassenen Vorschriften der Kommission mit, um ihr die Möglichkeit zu geben, zur Vereinheitlichung der Zoll- und Gesundheitsvorschriften beizutragen und die Vorschriften über die Stromüberwachung zu vereinheitlichen (Artikel 8 Buchstabe g).

Die Zoll-, Gesundheits- und Polizeivorschriften müssen so ausgestaltet sein, dass sie die Schifffahrt nicht behindern.

Artikel 27

Wenn beide Donauufer zum Hoheitsgebiet ein und desselben Staates gehören, hat dieser Staat das Recht, das Transitgut unter Zollverschluss zu nehmen oder der Aufsicht von Zollbeamten zu unterstellen. Ein solcher Staat ist ferner berechtigt, vom Schiffer, vom Ausrüster oder vom Schiffseigner eine schriftliche Erklärung zu verlangen, aus der lediglich hervorgeht, ob er Güter befördert, deren Einfuhr durch den Transitstaat verboten ist; dieser hat aber nicht das Recht, den Transit zu verbieten. Diese Förmlichkeiten dürfen weder eine Beschau der Ladung umfassen oder auslösen noch die Transitudurchfahrt verzögern. Ein Schiffer, Ausrüster oder Schiffseigner, der eine falsche Erklärung abgibt, ist dafür nach den Gesetzen des Staates, dem gegenüber sie abgegeben wurde, verantwortlich.

Wenn die Donau die Grenze zwischen zwei Staaten bildet, sind Schiffe, Flöße, Reisende und Güter im Transit von allen Zollförmlichkeiten befreit.

Artikel 28

Die von den Donaustaaten für die Stromüberwachung (Strompolizei) verwendeten Schiffe sind verpflichtet, außer ihrer Nationalflagge noch ein einheitliches Kennzeichen zu führen; die Beschreibung und die Nummern dieser Schiffe sind der Kommission bekannt zugeben. Diese Schiffe sowie die im Zolldienst der Donauländer verwendeten Schiffe dürfen die Donau nur innerhalb der Grenzen des Landes befahren, dessen Flagge sie führen; außerhalb dieser Grenzen bedürfen sie hierzu der Zustimmung der betreffenden Donaustaaten.

Artikel 29

Die die Donau befahrenden Schiffe können an Bord befindliche Funkanlagen sowie am Ufer befindliche Kommunikationsmittel benutzen, die sie für Zwecke der Schifffahrt benötigen.

Artikel 30

Kriegsschiffen aller Nichtdonauländer ist das Befahren der Donau untersagt.

Kriegsschiffe der Donauländer dürfen die Donau außerhalb der Grenzen des Landes, dessen Flagge sie führen, nur befahren, wenn sich die betreffenden Donaustaaten zuvor darüber verständigt haben.

Abschnitt II Lotsendienst

Artikel 31

Auf der unteren Donau und im Stromabschnitt Eisernes Tor werden Lotsenkorps gebildet, die den zuständigen Verwaltungen (Artikel 22) unterstehen.

Die Vorschriften über den Lotsendienst werden von den Verwaltungen im Einklang mit den grundsätzlichen Bestimmungen über die Schifffahrt auf der Donau (Artikel 8 Buchstabe f) festgelegt und der Kommission zur Kenntnis gebracht.

Artikel 32

Den Lotsendienst auf der unteren Donau und im Stromabschnitt Eisernes Tor versehen Lotsen, die den jeweiligen Lotsenkorps angehören oder nach Ablegung einer Prüfung bei den Dienststellen der zuständigen Stromverwaltung von dieser zur Ausübung des Lotsendienstes zugelassen werden.

Artikel 33

Das Personal der Lotsenkorps ist aus Staatsangehörigen derjenigen Donauländer auszuwählen, die den betreffenden Verwaltungen angehören. Die Art und Weise der Einstellung des Personals wird durch gesonderte Übereinkünfte zwischen den in den Artikeln 20 und 21 genannten Mitgliedern dieser Verwaltungen geregelt.

Kapitel IV

Bestreitung der zur Sicherung der Schifffahrt erforderlichen Ausgaben

Artikel 34

Die Finanzierung der nach Artikel 3 von den Donauländern durchzuführenden wasserbaulichen Arbeiten auf der Donau wird durch die betreffenden Donauländer sichergestellt.

Die Finanzierung der Arbeiten nach Artikel 8 Buchstabe c wird durch die Kommission sichergestellt.

Artikel 35

Zur Deckung der Ausgaben für die Sicherung der Schifffahrt können die Donaustaaten nach Abstimmung mit der Kommission Schifffahrtsgebühren festsetzen, die von den Schiffen erhoben werden und deren Höhe sich nach den Kosten der Instandhaltung der Wasserstraße und der in Artikel 34 vorgesehenen Arbeiten bestimmt.

Artikel 36

Zur Deckung der Ausgaben für die Sicherung der Schifffahrt und die Durchführung der von den Verwaltungen unternommenen Arbeiten setzen diese besondere Abgaben fest, die von Schiffen erhoben werden, welche die Stromabschnitte zwischen der Mündung des Sulina-Kanals und Braila sowie zwischen Vince und Kostol am rechten und zwischen Moldova Veche und Turnu Severin am linken Donauufer befahren.

Die Verwaltungen unterrichten die Kommission von den festgesetzten besonderen Abgaben sowie von der Art und Weise ihrer Erhebung.

Artikel 37

Die Beträge aus Spezialabgaben, Schifffahrtsgebühren und besonderen Abgaben, welche die Kommission, die Donaustaaten und die Verwaltungen erheben, dürfen keine Gewinnquelle darstellen.

Artikel 38

Die Art und Weise der Erhebung der Spezialabgaben, Schifffahrtsgebühren und besonderen Abgaben wird durch Vorschriften geregelt, die von der Kommission, den Donaustaaten beziehungsweise den Verwaltungen ausgearbeitet werden. Die Donaustaaten und die Verwaltungen erlassen ihre Vorschriften in Abstimmung mit der Kommission.

Die Abgaben und Gebühren werden nach dem Raumgehalt des Schiffes berechnet.

Artikel 39

Hinsichtlich derjenigen Strecken der Donau, die eine Staatsgrenze bilden, werden die Durchführung von Arbeiten und die Aufteilung der hierbei entstehenden Ausgaben von den betreffenden Anrainerstaaten einvernehmlich geregelt.

Artikel 40

Die Hafengebühren erheben die Behörden der betreffenden Donaustaaten von den Schiffen. Eine diesbezügliche unterschiedliche Behandlung aufgrund der Flagge, des Abgangs- oder Bestimmungsorts der Schiffe oder sonstiger Umstände ist unzulässig.

Artikel 41

Schiffe, die in Häfen zum Laden oder Löschen einlaufen, sind berechtigt, Umschlageinrichtungen, Gerätschaften, Lagerhäuser, Lagerplätze und so weiter aufgrund von Vereinbarungen mit den betreffenden Transport- und Speditionsdiensten zu benutzen.

Die Beträge, die für die geleisteten Dienste zu entrichten sind, werden ohne unterschiedliche Behandlung festgesetzt.

Im Einklang mit Handelsgepflogenheiten aufgrund des Umfangs der Arbeiten und der Art der Güter gewährte Vergünstigungen gelten nicht als unterschiedliche Behandlung.

Artikel 42

Für den Transit als solchen dürfen von Schiffen, Flößen, Reisenden und Gütern keine Abgaben erhoben werden.

Artikel 43

Die Tarife für die Lotsengebühren auf der unteren Donau und im Stromabschnitt Eisernes Tor werden von den betreffenden Verwaltungen festgesetzt und der Kommission mitgeteilt.

Kapitel V Schlussbestimmungen

Artikel 44

In diesem Übereinkommen bezeichnet der Ausdruck „Donaustaat“ oder „Donauland“ einen Staat, dessen Hoheitsgebiet wenigstens ein Ufer der Donau im Sinne des Artikels 2 einschließt.

Artikel 45

Streitigkeiten zwischen den Unterzeichnerstaaten dieses Übereinkommens über

die Anwendung oder Auslegung des Übereinkommens, die nicht in unmittelbaren Verhandlungen beigelegt werden, werden auf Antrag einer der Streitparteien einer Vergleichskommission vorgelegt, die aus einem Vertreter jeder Partei und einem dritten Mitglied besteht, das der Präsident der Donaukommission oder, falls dieser Staatsangehöriger eines an der Streitigkeit beteiligten Staates ist, die Donaukommission aus dem Kreise der Bürger eines Staates, der nicht Streitpartei ist, benennt.

Die Entscheidung der Vergleichskommission ist endgültig und für die Streitparteien bindend.

Artikel 46

Dieses Übereinkommen kann auf Antrag der Mehrheit der Unterzeichnerstaaten revidiert werden. Ein solcher Antrag ist an die Regierung der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien zu richten, die so bald wie möglich eine Konferenz aller Unterzeichnerstaaten einberuft. Die revidierten Bestimmungen treten erst nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunden von sechs Unterzeichnerstaaten dieses Übereinkommens in Kraft.

Artikel 47

Dieses Übereinkommen einschließlich der Anlagen, dessen französischer und russischer Wortlauf verbindlich ist, bedarf der Ratifikation; es tritt nach Hinterlegung von sechs Ratifikationsurkunden in Kraft. Die Ratifikationsurkunden werden bei der Regierung der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien hinterlegt, in deren Archiv die Urschrift dieses Übereinkommens hinterlegt wird.

Die Regierung der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien übermittelt jedem Unterzeichnerstaat des Übereinkommens eine beglaubigte Abschrift. Sie unterrichtet die Unterzeichnerstaaten des Übereinkommens von der Hinterlegung der Ratifikationsurkunden jeweils nach deren Eingang.

Liste der Anhänge

Anlage I: Zulassung Österreichs zur Donaukommission

Anlage II: Stromabschnitt Gabčíkovo-Gönyű

Zulassung Österreichs zur Donaukommission

1. Der Vertreter Österreichs wird nach Regelung der Frage des Vertrags mit Österreich zur Donaukommission zugelassen.
2. Diese Anlage tritt gleichzeitig mit dem Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau in Kraft und ist Bestandteil desselben.

Stromabschnitt Gabcikovo-Gönyü

Hinsichtlich der zur Sicherung normaler Schifffahrtsbedingungen im Stromabschnitt Gabcikovo-Gönyü (von km 1821 bis km 1791) notwendigen Arbeiten erkennen die Vertragsparteien übereinstimmend an, dass es im allgemeinen Interesse liegt, diesen Stromabschnitt in gut schiffbarem Zustand zu erhalten, und dass die hierfür notwendigen Arbeiten bei weitem das Ausmaß dessen übersteigen, was billigerweise von den zuständigen Uferstaaten verlangt werden kann.

Es wird daher vereinbart, dass die Donaukommission die Frage beraten und entscheiden wird, ob zu diesem Zweck die Bildung einer Stromverwaltung ähnlich den in den Artikeln 20 und 21 vorgesehenen Stromsonderverwaltungen zweckmäßig wäre oder ob es ausreichen würde, auf diesen Stromabschnitt die Artikel 4 und 34 (Absatz 2) dieses Übereinkommens anzuwenden.

Im Fall der Bildung einer Verwaltung finden Bestimmungen entsprechend denen des Artikels 20 dieses Übereinkommens, dessen Bestandteil diese Anlage ist, Anwendung.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten Bevollmächtigten dieses Übereinkommen unterschrieben und mit ihren Siegeln versehen.

Geschehen zu Belgrad am 18. August 1948

Für die Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
(Unterschrift)

Für die Volksrepublik Bulgarien
(Unterschrift)

Für die Republik Ungarn
(Unterschrift)

Für die Rumänische Volksrepublik
(Unterschrift)

Für die Ukrainische Sozialistische Sowjetrepublik
(Unterschrift)

Für die Tschechoslowakische Republik
(Unterschrift)

Für die Föderative Volksrepublik Jugoslawien
(Unterschrift)

**Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über die Regelung
der Schifffahrt auf der Donau
Unterzeichnet in Belgrad
am 18. August 1948**

1. Es wird festgestellt, dass die bisher auf die Schifffahrt auf der Donau angewandte Regelung sowie die Akte, welche die Errichtung dieser Regelung vorsahen, insbesondere das am 23. Juli 1921 in Paris unterzeichnete Übereinkommen, nicht mehr in Kraft sind.

2. Alle Vermögenswerte, die Eigentum der ehemaligen Europäischen Donaukommission waren, werden der Stromsonderverwaltung für die untere Donau übertragen, die nach Artikel 20 des Übereinkommens, auf das sich dieses Protokoll bezieht, gebildet wird.

3. Es wird vereinbart, dass alle Verpflichtungen der ehemaligen Europäischen Donaukommission bezüglich der Rückzahlung der von Großbritannien, Frankreich, Russland und anderen Staaten gewährten Kredite als erloschen gelten.

4. Die Verpflichtungen der ehemaligen Internationalen Donaukommission sowie die Verpflichtungen der ehemaligen Verwaltung des Eisernen Tores und der Stromschnellen und die diesbezüglichen Garantien gelten als erloschen.

5. Die nicht liquidierten Vermögenswerte der ehemaligen Internationalen Donaukommission werden der Donaukommission übertragen, die in Artikel 5 des Übereinkommens, auf das sich dieses Protokoll bezieht, vorgesehen ist. Der Teil der Vermögenswerte der ehemaligen Internationalen Donaukommission, welcher der ehemaligen Verwaltung des Eisernen Tores und der Stromschnellen zur Verfügung gestellt worden ist, wird der Stromverwaltung Eisernes Tor übertragen, die nach Artikel 21 des Übereinkommens, auf das sich dieses Protokoll bezieht, gebildet wird.

Geschehen zu Belgrad am 18. August 1948.

Für die Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
(Unterschrift)

Für die Volksrepublik Bulgarien
(Unterschrift)

Für die Republik Ungarn
(Unterschrift)

Für die Rumänische Volksrepublik
(Unterschrift)

Für die Ukrainische Sozialistische Sowjetrepublik
(Unterschrift)

Für die Tschechoslowakische Republik
(Unterschrift)

Für die Föderative Volksrepublik Jugoslawien
(Unterschrift)

**ZUSATZPROTOKOLL vom 26. März 1998
ZUM ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE REGELUNG DER
SCHIFFFAHRT AUF DER DONAU
vom 18. August 1948**

Die Republik Bulgarien,
die Bundesrepublik Deutschland,
die Bundesrepublik Jugoslawien,
die Republik Kroatien,
die Republik Moldau,
die Republik Österreich,
Rumänien,
die Russische Föderation,
die Slowakische Republik,
die Ukraine und
die Republik Ungarn,

im folgenden „Vertragsparteien“ –

überzeugt von der Notwendigkeit, bestimmte Vorschriften des am 18. August 1948 in Belgrad unterzeichneten Übereinkommens über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau den inzwischen eingetretenen politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen anzupassen –

von dem Bestreben geleitet, allen Donaustaaten die Mitwirkung zu ermöglichen

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Die Bundesrepublik Deutschland tritt dem Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau vom 18. August 1948 als Vertragspartei bei. Sie ist damit den Unterzeichnerstaaten des Übereinkommens und deren Rechtsnachfolgern gleichgestellt.

Als Unterzeichnerstaaten des Übereinkommens und deren Rechtsnachfolger gelten die Republik Bulgarien, die Bundesrepublik Jugoslawien, die Republik Kroatien, die Republik Moldau, die Republik Österreich, Rumänien, die Russische Föderation, die Slowakische Republik, die Ukraine und die Republik Ungarn.

Artikel 2

Artikel 2 des Übereinkommens erhält folgende Fassung:

„Das Übereinkommen wird auf den schiffbaren Teil der Donau von Kelheim bis zum Schwarzen Meer über den Arm von Sulina mit Zugang zum Meer durch den Sulina-Kanal angewandt.“

Artikel 3

Artikel 5 des Übereinkommens erhält folgende Fassung:

„Es wird eine Donaukommission gebildet – im folgenden Kommission genannt –, der je ein Vertreter der Vertragsparteien angehört.“

Artikel 4

Artikel 10 des Übereinkommens erhält folgende Fassung:

„Die Kommission stellt ihren Haushaltsplan auf und genehmigt ihn mit der Mehrheit der Stimmen aller Vertragsparteien. Im Haushaltsplan sind die zur Unterhaltung der Kommission und ihres Apparats erforderlichen Ausgaben zu veranschlagen; diese Ausgaben werden durch Jahresbeiträge gedeckt, die von jeder Vertragspartei in gleicher Höhe zu leisten sind.“

Artikel 5

Artikel 15 des Übereinkommens erhält folgende Fassung:

„Amtssprachen der Kommission sind Deutsch, Französisch und Russisch.“

Artikel 6

Artikel 46 des Übereinkommens erhält folgende Fassung:

„Änderungen dieses Übereinkommens werden im gegenseitigen Einvernehmen aller Vertragsparteien angenommen. Sie treten am ersten Tag des Monats in Kraft, der dem Monat folgt, in dem alle Vertragsparteien der Regierung der Bundesrepublik Jugoslawien mitgeteilt haben, dass die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten der Änderungen erfüllt sind.“

Artikel 7

(1) Dieses Zusatzprotokoll tritt am ersten Tag des Monats in Kraft, der dem Monat folgt, in dem alle Vertragsparteien der Regierung der Bundesrepublik Jugoslawien mitgeteilt haben, dass die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten der Änderungen erfüllt sind. Für weitere Vertragsparteien tritt das Zusatzpro-

tokoll an dem Tag in Kraft, an dem ihre Mitteilung über die Erfüllung der innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten bei der Regierung der Bundesrepublik Jugoslawien eingeht.

(2) Die Regierung der Bundesrepublik Jugoslawien unterrichtet die Vertragsparteien über den Eingang jeder Mitteilung nach Absatz 1 und über das Inkrafttreten dieses Zusatzprotokolls.

Zu Urkund dessen haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Zusatzprotokoll unterschrieben.

Geschehen zu Budapest am sechszwanzigsten März eintausendneunhundertachtundneunzig in einer Urschrift in deutscher, französischer und russischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Sie wird bei der Regierung der Bundesrepublik Jugoslawien hinterlegt; diese übermittelt den Unterzeichnerstaaten beglaubigte Abschriften.

Für die Republik Bulgarien
(Unterschrift)

Für die Bundesrepublik Deutschland
(Unterschrift)

Für die Bundesrepublik Jugoslawien
(Unterschrift)

Für die Republik Kroatien
(Unterschrift)

Für die Republik Moldau
(Unterschrift)

Für die Republik Österreich
(Unterschrift)

Für Rumänien
(Unterschrift)

Für die Russische Föderation
(Unterschrift)

Für die Slowakische Republik
(Unterschrift)

Für die Ukraine
(Unterschrift)

Für die Republik Ungarn
(Unterschrift)

**UNTERZEICHNUNGSPROTOKOLL
ZUM ZUSATZPROTOKOLL vom 26. März 1998
ZUM ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE REGELUNG
DER SCHIFFFAHRT AUF DER DONAU
vom 18. August 1948**

Die Bevollmächtigten

der Republik Bulgarien,
der Bundesrepublik Jugoslawien
der Republik Kroatien,
der Republik Moldau,
der Republik Österreich,
Rumäniens,
der Russischen Föderation,
der Slowakischen Republik,
der Ukraine und
der Republik Ungarn,

haben von der folgenden Erklärung der Bundesrepublik Deutschland anlässlich der Unterzeichnung des Zusatzprotokolls vom 26. März 1998 zum Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau vom 18. August 1948 Kenntnis genommen:

1. Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland, die sich aus ihrer Zugehörigkeit zur Europäischen Gemeinschaft ergeben, werden durch ihren Beitritt zum Übereinkommen nicht berührt.
2. Auf dem deutschen Flussabschnitt der Donau werden Boote und schwimmendes Gerät, wie sie in Manövern zur Überquerung von Flüssen eingesetzt werden, nicht als Kriegsschiffe nach Artikel 30 Absatz 1 des Übereinkommens angesehen und können im Einvernehmen mit der Regierung der Bundesrepublik Deutschland den deutschen Flussabschnitt der Donau befahren.
3. Im Hinblick auf Artikel 27 des Übereinkommens über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau ist zu berücksichtigen, dass im Gemeinschaftsgebiet Zollfragen der Zuständigkeit der Europäischen Gemeinschaft unterliegen.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der nachstehend genannten Staaten dieses in deutscher, französischer und russischer Sprache abgefasste Unterzeichnungsprotokoll unterschrieben.

Geschehen zu Budapest am sechsundzwanzigsten März eintausendneuhundertachtundneunzig.

Für die Republik Bulgarien
(Unterschrift)

Für die Bundesrepublik Deutschland
(Unterschrift)

Für die Bundesrepublik Jugoslawien
(Unterschrift)

Für die Republik Kroatien
(Unterschrift)

Für die Republik Moldau
(Unterschrift)

Für die Republik Österreich
(Unterschrift)

Für Rumänien
(Unterschrift)

Für die Russische Föderation
(Unterschrift)

Für die Slowakische Republik
(Unterschrift)

Für die Ukraine
(Unterschrift)

Für die Republik Ungarn
(Unterschrift)

LEITER DES SEKRETARIATS DER DONAUKOMMISSION (1949-2004)

Erstmalig wurde bei der 1. Jahrestagung der DK (November 1949) ein Leiter des Sekretariats, des ständigen Exekutivorgans der Donaukommission gewählt. Die offizielle Betitelung für diesen Funktionärsposten wurde im Laufe der letzten Jahrzehnte mehrmals geändert. Leiter des Sekretariats waren:



Grigorii Morozov (Sowjetunion) – Sekretär der Donaukommission 1949–1953



Kirill Halatcheff (Bulgarien) – Direktor des Sekretariats und der Verwaltung, 1953–1960



Martin Rusu (Rumänien) – Direktor des Sekretariats und der Verwaltung, 1960–1963



Nae Androne (Rumänien) – Direktor des Sekretariats
und der Verwaltung, 1963–1966



Louka Kapikraian (Sowjetunion) – Direktor des Sekretariats
und der Verwaltung, 1966–1972



György Fekete (Ungarn) – Direktor des Sekretariats,
1972–1978



Ludovit Kincel (Tschechoslowakei) – Direktor
des Sekretariats, 1978–1984



Djordje Lalošević (Jugoslawien) – Direktor des Sekretariats,
1984–1990



Hellmuth Strasser (Österreich) – Direktor des Sekretariats,
1990–1994,
Generaldirektor des Sekretariats, 1994–1999



Danail Nedialkov (Bulgarien) – Generaldirektor
des Sekretariats, seit Juli 1999

Statistik der Donauschifffahrt (1950–2000)

Statistische Erhebungen im Bereich der Donauschifffahrt werden von der DK seit 1950 durchgeführt. Umfassende Kennziffern über den Güterumfang, den Flottenbestand sowie den Güterumschlag in den Häfen des Donaubeckens werden seit 1962 (1964) von der Donaukommission veröffentlicht.

Die wichtigsten Kennziffern der Schifffahrt werden in einem Abstand von 10 Jahren für den Zeitraum 1950 – 2000 in den unten aufgeführten Tabellen statistisch erfasst. In der Tabelle 2 – Güterbeförderung auf der Donau nach Art des Schiffsverkehrs – wird zusätzlich das Jahr 1987, als das Jahr mit dem größten Güterbeförderungsvolumen in der gesamten Geschichte der Donauschifffahrt angegeben.

In der Auflistung der wichtigsten Donauhäfen (Tab. 7) wurden solche Häfen berücksichtigt, die wenigstens einmal seit ihrer Inbetriebnahme einen jährlichen Güterumschlag von mehr als 1 Mio. t verbuchen konnten.

Die für den Zeitraum 1950 – 1990 in den Tabellen 1, 3, 6 und 7 angegebenen Kennziffern für die Ukraine sind faktisch Angaben, die von der Statistik der DK für die ehemalige Sowjetunion erfasst wurden, die slowakischen Kennziffern hingegen beruhen auf Angaben für die ehemalige Tschechoslowakei. Für die Jahre 1950–1990 wurden für Kroatien keine Angaben aufgeführt, da diese in den Gesamtkennziffern für Jugoslawien (seit 2002 Serbien und Montenegro), zu welchen Kroatien gehörte, mitenthalten sind.

Tabelle 1. FLOTTENBESTAND AUF DER DONAU NACH LÄNDERN

Jahr	Anzahl der Schiffe	Gesamtmaschinenleistung, Tausend kW	Gesamttragfähigkeit, Tausend t
Ukraine			
1962	436	60,8	386,4
1970	641	156,6	764,9
1980	653	273,1	932,3
1990	1036	315,6	1.354,4
2000	616	217,8	809,1
Moldau			
1962	–	–	–
1970	–	–	–
1980	–	–	–
1990	–	–	–
2000	13	2,4	17,8
Rumänien			
1962	353	27,3	259,0
1970	1114	66,5	408,4
1980	1484	118,1	918,6
1990	2197	248,9	1745,9
2000	2097	351,0	1777,9

Jahr	Anzahl der Schiffe	Gesamtmaschinenleistung, Tausend kW	Gesamttragfähigkeit, Tausend t
Bulgarien			
1962	100	7,3	68,8
1970	265	19,7	227,5
1980	316	31,3	323,9
1990	218	27,9	289,3
2000	303	61,0	325,8
Jugoslawien			
1962	1188	49,5	430,4
1970	1197	77,1	629,6
1980	1244	100,6	761,3
1990	1139	117,8	741,9
2000	681	97,5	579,4
Kroatien			
1962	–	–	–
1970	–	–	–
1980	–	–	–
1990	–	–	–
2000	190	18,5	99,6
Ungarn			
1962	429	30,2	206,0
1970	459	44,7	263,7
1980	460	47,4	299,4
1990	441	57,6	328,4
2000	182	31,9	196,6
Slowakei			
1962	167	19,1	126,9
1970	239	31,7	196,5
1980	223	42,4	218,9
1990	320	60,0	387,9
2000	257	61,3	347,4
Österreich			
1962	298	20,7	223,3
1970	265	36,9	221,8
1980	214	46,0	195,8
1990	232	44,4	257,9
2000	190	44,1	232,4
Deutschland			
1962	171	15,8	106,4
1970	116	19,7	75,4
1980	81	13,9	48,9
1990	69	14,0	47,7
2000	97*	26,6*	93,6*
Insgesamt			
1962	3142	230,6	1807,2
1970	4296	453,0	2787,8
1980	4675	672,9	3699,1
1990	5652	886,1	5153,6
2000	4626	912,0	4480,6

* in 1999

Tabelle 2. GÜTERBEFÖRDERUNG AUF DER DONAU NACH ART DES SCHIFFSVERKEHRS

Jahr	grenzüberschreitend		Kabotage		Insgesamt	
	in Tausend t	%	in Tausend t	%	in Tausend t	%
1950	4232	43,5	5502	56,5	9734	100,0
1960	11411	45,5	13643	54,5	25054	100,0
1970	21411	38,6	34063	61,4	55474	100,0
1980	31611	35,0	58731	65,0	90342	100,0
1987	31072	33,8	60769	66,2	91841	100,0
1990	34102	49,0	35469	51,0	69571	100,0
2000	19696	72,7	7387	27,3	27083	100,0

Tabelle 3. UMFANG DER GÜTERBEFÖRDERUNG MIT NATIONALEN SCHIFFEN DER DONAUSTAATEN, IN TAUSEND TONNEN

Land	1962	1970	1980	1990	2000
Ukraine	4040	10336	14177	14016	2907
Moldau	–	–	–	–	9
Rumänien	2646	4355	18261	14591	10688
Bulgarien	2335	8351	13316	5690	1432
Jugoslawien	4144	10934	17782	11821	3153
Kroatien	–	–	–	–	268
Ungarn	5776	9448	11339	5632	977
Slowakei	1851	5175	3608	5785	1459
Österreich	2284	3126	3358	3162	2935
Deutschland	1044	1492	870	1313	8102
Insgesamt	24120	53217	82711	62010	31930

Tabelle 4. SCHIFFE, DIE DEN SULINA-KANAL PASSIERTEN

Jahr	Anzahl der Schiffe	beförderte Güter in Tausend t	Jahr	Anzahl der Schiffe	beförderte Güter in Tausend t
1950	238	...	1980	4076	10836
1960	1311	1497	1990	1876	3880
1970	1844	2849	2000	1918	2732

Tabelle 5. FAHRGASTBEFÖRDERUNG AUF DER DONAU NACH ART DES SCHIFFSVERKEHRS

Jahr	grenzüberschreitend		Kabotage und lokal		Insgesamt	
	Fahrgäste, in Tausend	%	Fahrgäste, in Tausend	%	Fahrgäste, in Tausend	%
1964	77	1,6	4787	98,4	4864	100,0
1970	145	2,8	4960	97,2	5105	100,0
1980	690	11,3	5406	88,7	6096	100,0
1990	724	12,1	5250	87,9	5974	100,0
2000	531	15,1	2996	84,9	3527	100,0

Tabelle 6. GESAMTGÜTERUMSCHLAG DER HÄFEN DER DONAUSTAATEN, IN TAUSEND TONNEN

Land	1950	1960	1970	1980	1990	2000
Ukraine	2155	6436	16976	22873	26217	5367
Rumänien	2647	5340	12148	39250	25237	14316
Bulgarien	911	2933	14463	22569	9485	3992
Jugoslawien	2097	4116	15087	25254	—	9248
Kroatien	—	—	—	—	11614	656
Ungarn	6956	9562	18494	22292	19532	2603
Slowakei	947	3477	4441	7344	10395	2858
Österreich	1245	6700	7417	7417	7408	8933
Deutschland	1364	3198	4665	3414	3148	6203
Insgesamt	18322	41732	93691	150413	113036	54176

Tabelle 7. GÜTERUMSCHLAG DER WICHTIGSTEN DONAUHÄFEN, IN TAUSEND TONNEN

Hafen	Land	1950	1960	1970	1980	1990	2000
Ust-Dunajsk	Ukraine	—	—	—	845	7499	590
Kilia	"	—	—	530	661	1018	19
Ismaïl	"	796	3104	6574	9331	8052	3637
Reni	"	1202	3158	9872	12036	10.666	1122
Tulcea	Rumänien	...	...	597	...	1076	1281
Galați	"	276	599	2834	11543	9784	8098
Brăila	"	428	1025	2259	2763	1898	882
Călărați	"	...	...	415	3126	...	...
Giurgiu	"	617	1302	1469	2623	923	391
Silistra	Bulgarien	...	...	604	902	163	...
Russe	"	368	1198	3230	4807	2588	632*
Svistov	"	227	569	1983	3068	3590	662*
Lom	"	77	501	2144	3069	2576	1341*
Vidin	"	...	...	749	1135	212	32*
Prahovo	Jugoslawien	...	...	974	923	1353	276*
Smederevo	"	...	...	396	905	1488	348*
Belgrad	"	1075	2298	5260	2160	1515	975*
Novi Sad	"	...	...	1777	662	986	791*
Mohács, Baja	Ungarn	...	...	501	1691	1930	184
Dunaújváros	"	...	593	2255	2657	2245	420
Budapest	"	2288	2518	4487	6387	2626	1631
Győr	"	...	...	347	584	569	14
Komarno	Slowakei	476	1864	2966	3599	2532	346
Bratislava	"	451	1009	1475	1881	4373	2512
Wien	Österreich	...	2275	2795	1154	1491	1408
Linz	"	1200	3464	4346	5610	4838	4993
Regensburg	Deutschland	1322	2745	3733	3009	1879	2100*

* in 1999

**VERZEICHNIS DER WICHTIGSTEN PUBLIKATIONEN DER
DONAUKOMMISSION
(Stand 1. Januar 2004)**

In dieser Liste sind die wichtigsten Publikationen der DK, die für Fachleute von praktischem Interesse sein könnten, aufgezählt. Die von der DK entweder mehrmals unter dem gleichen Titel oder auch mit teilweise geändertem Titel, aber zum gleichen Thema herausgegebenen Materialien sind in dieser Liste mit ihrer jüngsten Ausgabe angegeben. Gleiches trifft auch auf die periodischen (jährlichen) Publikationen zu, die in der Tabelle mit entsprechenden Fußnoten versehen wurden.

Die Publikationen sind in Einstufung der Donaukommission in sechs thematische Abschnitte aufgeteilt. Bis zum Jahr 2000 wurden alle Materialien der DK in russischer und französischer Sprache, ab 2000 wurde ein Teil auch in deutscher Sprache herausgegeben.

Nr.	Titel der Publikation	Jahr der Ausgabe
I. Allgemeine Fragen und Protokolle		
1	Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau	1975
2	Donaukommission Protokolle der Donaukommission, Bänder 1 bis 60	1998
3	Protokoll der Donaukommission, Band 61 (61. Jahrestagung, April 2003) ¹⁾	2003
4	Protokoll der Jubiläumstagung der Donaukommission anlässlich des 25. Jahrestages der Unterzeichnung des Übereinkommens über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau	1973
5	Protokoll der Jubiläumstagung der Donaukommission anlässlich des 50. Jahrestages der Unterzeichnung des Übereinkommens über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau	1998
II. Nautische Fragen		
1	Wasserstraßenkarten der Donau:	
1.1	von km 171 (Braila) bis km 0 (Sulina), Band I	1990
1.2	von km 375 (Calarapi) bis km 171 (Braila), Band II	1992
1.3	von km 610 bis km 375, Band III-1	1993
1.4	von km 845,5 (Timok-Mündung) bis km 610 (Somovit), Band III-2	1994
1.5	von km 1.170 (Belgrad) bis km 845,5 (bulgarisch-jugoslawische Grenze), Band IV	1997
1.6	von km 1.443 (ungarisch-jugoslawische Grenze) bis km 1.170 (Save-Mündung), Band V	1987
1.7	von km 1.656 (Budapest) bis km 1.433 (ungarisch-jugoslawische Grenze), Band VI	2003
1.8	von km 1.880 (Devin) bis km 1.656 (Budapest), Band VII	1997
1.9	von km 2.060 (Schleuse Ybbs-Persenbeug) bis km 1.880 (Devin), Band VIII	1996
1.10	von km 2.223 (deutsch-österreichische Grenze) bis km 2.060 (Schleuse Ybbs-Persenbeug), Band IX	1992
1.11	von km 2.414 (Kelheim) bis km 2.223 (deutsch-österreichische Grenze), Band X	2002
2	Handbuch der Donau	1989

1) jährliche Publikation seit 1951.

Nr.	Titel der Publikation	Jahr der Ausgabe
3	Grundsätzliche Bestimmungen für die Schifffahrt auf der Donau (DFND) und Besondere Empfehlungen für die Anwendung der Grundsätzlichen Bestimmungen für die Schifffahrt auf der Donau durch die zuständigen Behörden der Donaustaaten	2000
4	Lokale Schifffahrtsregeln auf der Donau (Sonderbestimmungen)	1997
5	Sammlung von Vorschriften für die Sicherheit des Schiffsverkehrs in Häfen und Winterhäfen, die für die internationale Schifffahrt geöffnet sind	1981
6	Codes im Funkverkehr auf der Donau	1971
7	Empfehlungen über die grundsätzlichen technischen und betrieblichen Merkmale für Radaranlagen in der Donauschifffahrt	1995
8	Empfehlungen für die Erteilung von Radarführerzeugnissen auf der Donau	1995
9	Empfehlungen für den Funkverkehr in der Donauschifffahrt	1989
10	Ergänzung zu den Empfehlungen für den Funkverkehr in der Donauschifffahrt – neuer Artikel IX „Automatisches Senderidentifizierungssystem im UKW-Bereich (ATIS)“	1992
11	Empfehlungen über die optimalen Radarreflektortypen und über die Anbringung von Radarreflektoren auf den Fahrwasserzeichen auf der Donau	1989
12	Empfehlungen über die Nutzung des Systems INMARSAT-C in der Donauschifffahrt	1994
13	Empfehlungen über die Erteilung von Zeugnissen für die Bedienung von Schiffsfunkstellen im Sprechfunkverkehr	1994
14	Anweisungen für die Aufstellung der Fahrwasserzeichen auf der Donau	1991
15	Übersichtskarte der Donau	1998
16	Kilometeranzeiger der Donau	2002
17	Schiffsführerhandbuch	2001
18	Empfehlungen über die Vereinheitlichung der Elektroanlagen von Schubverbänden	1985
19	Empfehlungen über den Betrieb von unbemannten Fahrzeugen und Empfehlungen über die technischen Anforderungen an Liegeplätze für Schubverbände in Häfen, auf Reeden und Anlegestellen	1973
20	Empfehlungen über die technisch-nautischen Merkmale von Schubverbänden und Methoden der Prüfung von Schubverbänden	1981
21	Empfehlungen über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe	1995
22	Ergänzung der Empfehlungen über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe mit einem neuen Kapitel 18 „Vermeidung der Wasserverschmutzung“	1997
23	Empfehlungen für die Anforderungen für die Erteilung von Schiffsführerzeugnissen für Binnenschiffe auf der Donau	1995
24	Bestimmungen für die Beförderung von gefährlichen Gütern auf der Donau (ADN-D)	1997
25	Empfehlungen über die Erteilung und gegenseitige Anerkennung von Sprechfunkzeugnissen für den Binnenschiffahrtfunk	2004
III. Hydrotechnische Fragen		
1	Information über die Instandhaltung der Fahrrinne und die kritischen Stromabschnitte der Donau von Kelheim bis Sulina für das Jahr 2001 ²⁾	2003
2	Empfehlungen über die Festlegung von Regelmaßen für die Fahrrinne sowie den wasserbaulichen und sonstigen Ausbau der Donau	1988
3	Empfehlungen über die Vermeidung von Verschmutzungen der Donau durch die Schifffahrt	1997
4	Längsschnitt der Donau von Regensburg (km 2380) bis Sulina (km 0)	1990
5	Album der Krümmungen der Donau	1974
6	Album der Donaubrücken (Beschreibung der Durchfahrtsbedingungen für Fahrzeuge unter den Brücken)	1992
7	Album der Donaubrücken. Überarbeitete Einlegeblätter mit den von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten der Donaukommission gemeldeten Änderung	2001

2) jährliche Publikation seit 1962 (Titel änderte sich).

Nr.	Titel der Publikation	Jahr der Ausgabe
IV. Hydrometeorologische Fragen		
1	Hydrologisches Jahrbuch der Donau für 2001 ³⁾	2003
2	Hydrologisches Nachschlagewerk der Donau, 1921 – 1990	1994
3	Empfehlungen über die Koordinierung des hydrometeorologischen Dienstes an der Donau	1979
4	Ergänzung zu den Empfehlungen über die Koordinierung des hydrometeorologischen Dienstes an der Donau – Regelmäßige Versorgung der Schiffsführer mit aktuellen Informationen und Vorhersagen über die hydrometeorologischen Bedingungen auf der Donau	1986
5	Empfehlungen über die Erstellung und Bekanntgabe von Sturmwarnungen an die Schiffsführer auf der Donau	1981
6	Neue Berechnung des Regulierungsniederwasserstandes nach den wichtigsten hydrometeorologischen Messstellen auf der Donau	1995
7	Informationssammlung "Methoden zur Erstellung kurz- und langfristiger hydrologischer Vorhersagen für die Donauschifffahrt",	1991
8	Empfehlungen über die Bereitstellung hydrometeorologischer Informationen für die Donauschifffahrt	1997
V. Statistische Fragen		
1	Statistisches Jahrbuch der Donaukommission für das Jahr 2001 ⁴⁾	2003
2	Statistisches Nachschlagewerk der Donaukommission für den Zeitraum 1950 - 2000	2003
3	Sammlung statistischer Dokumente	1968
VI. Juristische und organisatorische Fragen		
1	Geschäftsordnung und andere Verfahrensdokumente der Donaukommission	1997
2	Bestimmungen über die Wasserstraßenüberwachung auf der Donau	1964
3	Empfehlungen über die Vereinheitlichung der Vorschriften der hygienerechtlichen Kontrolle auf der Donau	1990
4	Empfehlungen über die Vereinheitlichung der veterinärbehördlichen und phytosanitären Kontrolle auf der Donau	1992
5	Empfehlungen über die Vereinheitlichung der Vorschriften für die Zollkontrolle auf der Donau	1993
6	Verzeichnis der von der Donaukommission angenommenen Beschlüsse und anderer in den Protokollen der Kommission enthaltener Dokumente: (Bände 1 bis 34) (Bände 35 à 54)	1979 1996

3) jährliche Publikation seit 1953.

4) jährliche Publikation seit 1963.

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	3
Kapitel I Die Schifffahrt und das völkerrechtliche Regime der Donau bis Mitte des 19. Jahrhunderts	5
Kapitel II Zwischen zwei Jahrhunderten	11
Kapitel III Unter den Bedingungen des heutigen völkerrechtlichen Regimes der Donau	23
1. Das Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau	23
2. Die Schifffahrtsbedingungen in der Gegenwart.....	29
3. Donauschifffahrt nach Abschluss des Belgrader Übereinkommens	37
Kapitel IV Die Donaukommission – eine internationale Regierungsorganisation	43
Kapitel V Wichtigstes Anliegen – die Schifffahrt	57
1. Ausarbeitung von Rechtsvorschriften und Bereitstellung von Informationen für die Donauschifffahrt	57
2. Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen	61
3. Unruhige Jahre	63
Kapitel VI Donauschifffahrt und Donaukommission – Zukunftsaussichten	68
Anlagen	
1. Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau	77
2. Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau, unterzeichnet in Belgrad am 18. August 1948	93
3. Zusatzprotokoll vom 26. März 1998 zum Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau vom 18. August 1948	95
4. Unterzeichnungsprotokoll zum Zusatzprotokoll vom 26. März 1998 zum Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau vom 18. August 1948	98
5. Leiter des Sekretariats der Donaukommission (1949–2004)	100
6. Statistik der Donauschifffahrt (1950–2000)	103
7. Verzeichnis der wichtigsten Publikationen der Donaukommission (Stand 1. Januar 2004)	107

Autoren:



Kapitän Danail Nedialkov,
Generaldirektor des Sekretariats der Donaukommission
(Leiter der Autorentams)



Dipl.-Ing. Jakow Spiegelmann,
Leiter des Bereichs Internationale Binnenschifffahrt am
Wissenschaftlichen Forschungsinstitut für Projektierung und
Konstruktion der Seeflotte der Ukraine



Kapitän Viktor Vorontzov,
Experte des Russischen Binnenschiffsregisters,
Mitglied der Russischen Akademie für Verkehr

unter Beteiligung von



Eckhard Schulze-Rauschenbach
Rat des Sekretariats der Donaukommission
für Publikationsangelegenheiten und Öffentlichkeitsarbeit

