

# Die West-Ost-Magistrale „Rhein-Maas-Schelde“: Infrastruktur-historische Überlegungen zu 320 Jahren Diskussion

von Lina Schröder

## Einige Aspekte des Wasserwegs als Teil der technischen Infrastruktur

Die historische Aufarbeitung und Erforschung von Kanalprojekten, die über Jahrhunderte hinweg Gegenstand zahlreicher Planungen waren, hat zum einen unter stetiger Berücksichtigung des technologischen Wandels innerhalb des Verkehrssystems zu erfolgen.<sup>1</sup> Vorrangig spielen hier die Konkurrenz durch den Schienenweg ab dem 19. Jahrhundert sowie durch einen immer leistungsfähigeren Straßentransport im 20. Jahrhundert eine entscheidende Rolle. Die ebenso dazugehörige Entwicklung des Luft- und Raumfahrtsverkehrs im beginnenden 20. Jahrhundert findet in diesem Zusammenhang, zumindest bei der Mehrheit der Wasserstraßenprojekte, mehr oder weniger nur indirekt Eingang in die Analysen. Zum anderen muss sich der Betrachter über die Bedeutung der Seehäfen als besonders wichtige Dreh- und Angelpunkte im Warentransport bewusst sein, wickelt sich doch über diese ein Großteil des internationalen Warenhandels ab. Flüssen und Kanälen als direkte Verbindung von Hafen und Hinterland erfüllen auch und gerade in diesem Zusammenhang wichtige Funktionen, denn Umschlagplatz und Umland profitieren von diesen gleichermaßen.<sup>2</sup> Unter „Hinterland“ ist dabei zunächst jene Region zu verstehen, welche die über den Hafen importierten Güter aufnimmt und verteilt bzw. die Exportwaren zur Ausfuhr bereitstellt. Die Grenzen des Hinterlands sind dort zu suchen, wo die Aus- und Einfuhr von Gütern über einen anderen Umschlagplatz billiger erfolgt.<sup>3</sup> Infrastrukturell hat dies zur Konsequenz, dass das Hinterland eines Hafens durch Schaffung effizienter und kostengünstiger Transportmöglichkeiten, unter Umständen mit Hilfe staatlicher Subvention, vergrößert werden kann – ein wichtiger Aspekt bezüglich der Annahme, dass Infrastrukturen Machtspeicher

<sup>1</sup> Nagel, Josef: Deutsche Binnenhäfen – Kraftfelder des Verkehrs. In: Stadtarchiv Neuss, Bestand: D.OH.N.O1, Nr. 5, (Script), S. 3.

<sup>2</sup> Nagel, Josef: Die industriewirtschaftliche Funktion der See- und Binnenhäfen. In: Stadtarchiv Neuss, Bestand: D.OH.N.O1, Nr. 6 (Script), S. 11.

<sup>3</sup> Krafft, Dietmar: Der Einfluß eines Hafens auf die Wirtschaftsstruktur und die Wirtschaftskraft seiner Hafenstadt. Göttingen 1966, S. 30.

repräsentieren. Politische und ökonomische Macht werden damit gleichermaßen thematisiert.

Grundlegend für die Betrachtung der Bemühungen um die West-Ost-Magistrale „Rhein-Maas-Schelde-Kanal“ sind daher die Wechselwirkungen zwischen dem Seeverkehr und seinen Stützpunkten einerseits und dem binnenländischen Warentransport andererseits. Die Entwicklung der als ARA-Häfen bezeichneten Hafenplätze Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen ist bei der Diskussion von Verkehrsverbindungen in der Rhein-Maas-Region darum vordringlich zu berücksichtigen. Zu betonen ist hier die Doppelfunktion derjenigen Seehäfen, die über eine effektive Anbindung an das binnenländische Wasserstraßennetz verfügen, die beiden niederländischen Häfen erfüllen dieses Kriterium.<sup>4</sup> Der Rhein als Verkehrsader kann in Verbindung mit seinen bedeutenden Umschlagplätzen hierbei als das Rückgrat nicht nur der westdeutschen, sondern auch der westeuropäischen Wirtschaft mit bedeutenden Auswirkungen auf die ökonomischen Verflechtungen in dieser Region betrachtet werden.<sup>5</sup>



Abb. 1: Die ARA-Häfen und ihr Einzugsgebiet.

Im Rahmen solcher Überlegungen wird auch das Postulat zu belegen sein, dass die prosperierende Entwicklung der bedeutenden deutschen Rheinhäfen Köln, Neuss/Düsseldorf, Krefeld, Duisburg/Ruhrort und Wesel nur im Wechselspiel mit der Blüte der Seehäfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam zustande kam.<sup>6</sup> Ein wesentlicher Ausgangspunkt zur historischen Erforschung und Darstellung des Kanalprojekts „West-Ost-Magistrale Rhein-Maas-Schelde“ aus infra-

<sup>4</sup> Nagel, Josef: Die industriewirtschaftliche Funktion der See- und Binnenhäfen. S. 4ff.

<sup>5</sup> Nagel, Josef: Der Niederrhein und die Rheinmündungshäfen. In: Stadtarchiv Neuss, Bestand: D.OH.N.O1, Nr. 6 (Script), S. 1.

<sup>6</sup> Tüchel, Nadja: Die Seehäfen Chiles – Strukturen, Betreiberformen und ihre Beziehungen zueinander. Eine Analyse anhand ausgewählter Häfen der V. und VIII. Region, (Aachener Geographische Arbeiten. H. 42), Aachen 2006, S. 29.

struktur-geschichtlicher Perspektive ist somit das gleichzeitige Begreifen der Rhein-Maas-Region als Hafenhinterland der drei ARA-Häfen.

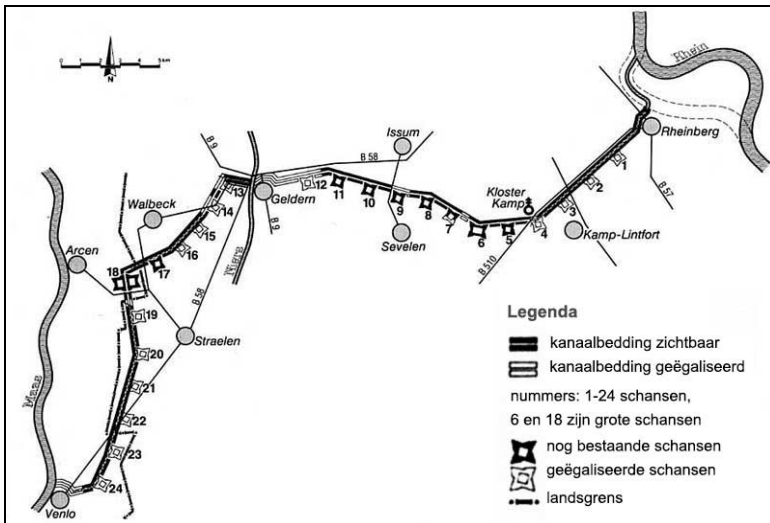
## **Die Kanalhistorie im Überblick**

Die Bemühungen um eine west-östliche Rhein-Maas-Schelde-Verbindung lassen sich zusammenfassend in drei historische Perioden gliedern.<sup>7</sup>

### **1. Frühe obrigkeitliche Planungen und deren partielle Realisierung 1626-1838**

In diese erste Phase fallen zunächst die als Stückwerk verbliebene Fossa Eugeniana (1628) des Spaniers Philipp IV. sowie der Grand Canal du Nord (1808) Napoleon Bonapartes. Die heute noch erhaltenen baulichen Überreste ergänzen eindrucksvoll die schriftliche Überlieferung. Einschneidende geopolitische Veränderungen hatten das Sistieren der Unternehmungen zur Folge.

<sup>7</sup> Weitere Information zu den einzelnen Kanalprojekten können nachgelesen werden bei: Schröder, Lina: Anbindungsbemühungen des Rhein-Maas-Gebiets an die Nordsee mittels der Flüsse Rhein, Maas und Schelde – Annäherung an ein Dissertationsthema. In: Niederrhein-Magazin Nr. 13 (2012), S. 20-38.



*Abb. 2: Die Fossa Eugeniana als Fortifikation.<sup>8</sup>*

Dass diese Projekte überhaupt zur Ausführung gelangten – im Gegensatz zu den Kanalkonstruktionen der unten dargestellten zweiten Periode, welche nicht über die Planungsphase hinaus kamen – ist zweifellos auf die uneingeschränkte Verfügungsgewalt der jeweils anordnenden Obrigkeit zurückzuführen, welche über Einwände jeglicher Art erhaben war. Neben einer Stärkung der eigenen Ökonomie und des Handels bei gleichzeitiger gezielter wirtschaftlicher Schwächung des Nachbarn waren diese Unternehmungen zweifellos ebenso auf Machtdemonstration und -erhalt des absolutistischen Landesherrn bzw. des machthungrigen Empereurs ausgerichtet. Im Falle der Fossa Eugeniana erfolgte zugleich die militärische Nutzung der Wasserstraße als spanische Demarkationslinie gegenüber der niederländischen Republik. Die symbolische Bedeutung der Infrastruktur, die Maria Kaika für die geschichtliche Periode der „Moderne“, somit ab der Mitte des 19. Jahrhunderts, beschrieben hat,<sup>9</sup> lässt sich, auch im Hinblick auf die „Machtspeicher-These“ für alle historischen Epochen postulieren: (Verkehrs-)Infrastrukturen dienen dem Machterhalt innerhalb des Staates wie auch nach außen, wobei sowohl direkte wie indirekte

<sup>8</sup> <http://www.kunstgeografie.nl/kanalen/foto/fossakrtpl.jpg> (eingesehen am 10.09.2014, 12:31 Uhr).

<sup>9</sup> Siehe Schröder, Lina: Infrastruktur-Geschichte und Landesgeschichte. In: Niederrhein-Magazin Nr. 18 (2014), S. 12.

Wirkungen zu berücksichtigen sind. Unter den Kriterien des Machtanspruchs und der territorialen Ausweitung ist auch die nicht zur Ausführung gelangte Idee eines Maas-Rhein-Ems-Kanals (1764) Friedrichs des Großen zu beurteilen. Durch die geplante Errichtung zweier großer, nach dem Herrscher benannter Städte, hätte der Empereur seine Präsenz sowohl militärisch und ökonomisch als auch symbolisch bekundet. Zudem hätte die Bevorzugung Emdens als Kanalöffnung Preußens territoriale Ausweitung gefestigt und den Niederlanden ökonomisch Konkurrenz geboten. Einen für die historische Analyse interessanten Sonderfall stellt das ebenfalls in diese Periode fallende Unternehmen Nordkanal (1836) von Thomas dar: Durch die aus rein ökonomischen Interessen geleitete Verwertung der Reste des napoleonischen Grand Canal du Nord wurde auf nunmehr preußisch regiertem, rheinischem Boden ein frühindustrielles Kanalprojekt zur Förderung der regionalen Wirtschaft realisiert, welches dann jedoch durch die eingangs erwähnte konkurrierende technische Entwicklung der Eisenbahn als neue Infrastrukturmaßnahme aufgegeben werden musste.

## 2. Versuche einer mehrstaatlichen Kooperation 1839-1938

Mit der nachfolgenden territorialen Neugestaltung Europas nach dem Ende der napoleonischen Ära änderten sich vor allem die politischen Voraussetzungen für die Erstellung einer künstlichen Wasserstraße zwischen dem Rhein und der Schelde maßgeblich. Zukünftig sollte das für den Kanalbau erforderliche Terrain nicht mehr im Machtbereich eines einzelnen Potentaten liegen, für eine durchgehende West-Ost-Verbindung wurden zwischenstaatliche Verträge von nun an eine unabdingbare Voraussetzung. Mit einher erfolgte, so scheint es auf den ersten Blick, die Ablösung der ursprünglich vornehmlich obrigkeitlich geprägten Absichten bezüglich des Kanalbaus im Zuge der Industrialisierung zu Gunsten privat- und regionalwirtschaftlicher Interessen an leistungsfähige Verkehrsverbindungen.

Der Zeitraum von 1839 bis zu den 1930er Jahren lässt sich geradezu als eine Periode der „Verschriftlichung des Anliegens“ bezeichnen. Die schriftliche Fixierung des Kanalprojektes begann mit dem niederländisch-belgischen Staatsvertrag von 1839 und fand seine Entsprechung im vorläufigen niederländisch-preußischen Staatsvertrag aus dem Jahr 1882. Eine politische Besonderheit stellt die Festschreibung des Kanalprojektes im Versailler Vertrag (1919) dar. Wiederum eingebracht wurde das Anliegen in den Vertrag über die Maasregulierung zwischen den Niederlanden und

Belgien (1925).<sup>10</sup> Auf der Basis der oben angesprochenen niederländisch-belgischen und niederländisch-preußischen Staatsverträge entstanden im 19. und 20. Jahrhundert auch und gerade auf preußischer Seite eine Fülle von Entwürfen, ohne dass eine länderübergreifende Realisierung stattgefunden hätte. Darunter fallen das Rhein-Niers-Canal-Projekt (1862) von Lange, der Henket-Plan (1879) sowie der Rhein-Niers-Kanal (1839) von Havestadt/Contag. Ab 1863 kam es zudem zu einem verstärkten Ausbau des Rotterdamer Hafens, was die Diskussionen um den Rhein-Maas-Schelde-Kanal im Weiteren massiv beeinflussen sollte.<sup>11</sup>

Nach dem Abschluss des preußisch-niederländischen Staatsvertrags von 1882 stieg die Zahl der vorgelegten Entwürfe auf deutscher Seite noch einmal signifikant an. Drei Entwürfe vom Krefelder Oberbaurat Hentrich (1899, 1912, 1940), zwei Planungen vom Mönchengladbacher Ingenieur Valentin (1914, 1920), der Trassenvorschlag des Aachener Architekten Schneiders (1911), der Entwurf des Rhein-West-Großschiffahrtskanals (1914) von Rosenmeyer sowie die Trassenentwürfe Bocks (1920) und Proetels (1926) fallen somit weiterhin in diese Phase (siehe Abb. Umschlagseite 4). Dabei zielten die einzelnen Projekte keineswegs nur auf die Optimierung der Trassenführung in technischer Hinsicht ab. Mit der rasanten industriellen Entwicklung verschärfte sich mehr und mehr der Konkurrenzkampf der rheinischen Städte und Regionen um die Kanalmündung, beispielhaft soll die Wettbewerbssituation zwischen Neuss, Krefeld-Uerdingen und später auch Duisburg-Ruhrort erwähnt werden. Zwischen 1828 und 1832 führte Duisburg bereits verschiedene Hafenausbau- und Hafenerweiterungsmaßnahmen durch: Es entstand ein 8,3 m breiter Kanal zwischen Duisburg und dem Rhein, in den Jahren von 1840 bis 1844 kam eine Kanalverbindung zwischen der Ruhr und diesem Rheinkanal hinzu. Diese Verbindungen legten den Grundstein für die Entwicklung von Duisburg-Ruhrort zum größten Binnenhafen der Welt.<sup>12</sup>

<sup>10</sup> Föhl, Walther: Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal. Eine geschichtliche Uebersicht. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 27. Düsseldorf 1956, S. 266f.

<sup>11</sup> Schröder, Lina: Anbindungsbemühungen des Rhein-Maas-Gebiets an die Nordsee mittels der Flüsse Rhein, Maas und Schelde. S. 29.

Herbig, Kurt: Die Entwicklung der Häfen von Amsterdam und Rotterdam seit 1914. Leipzig 1928, S. 11.

<sup>12</sup> Lang/Gundula/Euskirchen, Claudia: Der Duisburger Innenhafen. In: Buschmann, Walter (Hg.): Zwischen Rhein-Ruhr und Maas. Pionierland der Industrialisierung – Werkstatt der Industriekultur, Essen 2013, S. 305f.

### 3. 1939 bis heute: Die Rhein-Maas-Verbindung bleibt Vision

Das Jahr 1939 markiert mit der Fertigstellung des Albert-Kanals durch Belgien eine Zäsur in der neueren „Kanalentwicklung“ Rhein-Maas-Schelde. Die Maas-Schelde-Verbindung, streckenmäßig somit der größte Teil der Ost-West-Magistrale, wurde erstmals durch einen einzigen Kanal realisiert. Es muss dahin gestellt bleiben, inwieweit bei der mit Verve durchgeführten Erstellung des Albert-Kanals binnenländische Erfordernisse im Vordergrund standen oder ob und inwieweit Belgien hier den Anspruch auf die Realisation des im Versailler Vertrag festgeschriebenen Gesamtprojekts mit Nachdruck bekunden wollte. Seitens des Dritten Reichs konnte eine Erfüllung dieses Vertrags gegen Ende der Dreißiger Jahre sicherlich nicht mehr erwartet werden. Hinzu kamen die wahrscheinlich seit Jahrhundertbeginn stattfindenden Verhandlungen der beiden Nachbarländer um den Rhein-Schelde-Kanal, einer Nord-Süd-Magistrale, die 1975 nach zähen Debatten tatsächlich realisiert wurde. Nach dem Zweiten Weltkrieg war Deutschland zunächst nicht in der Lage, technische Großprojekte zu finanzieren. So konnten beispielsweise die Arbeiten am Mainausbau, beginnend mit der Großschleuse in Würzburg, erst ab 1952 fortgesetzt werden. Vor dem Hintergrund einer zunehmenden wirtschaftlichen Konsolidierung der Bundesrepublik lebten auch die Diskussionen um einen Rhein-Maas-Kanal in diesem Zeitraum erneut auf.

### **Überlegungen zu den Forschungszielen**

Die historische Entwicklung um das Projekt einer Rhein-Maas-Schelde-Wasserstraße von West nach Ost demonstriert vor allem die enge Verwobenheit des technischen Vorhabens mit der politischen, der ökonomischen und der sozialen Situation in der jeweiligen Epoche. Aus infrastruktur-historischer Perspektive lassen sich insbesondere, um nur einige Beispiele zu benennen, etwa folgende Thematisierungen untersuchen, welche auf den zurückliegenden Seiten z. T. bereits angeschnitten wurden: Die Wertung des Kanalprojekts durch die unterschiedlichen politischen Systeme vom Absolutismus bis zur demokratischen Gesellschaft der zweiten Hälfte des Zwanzigsten Jahrhunderts. Die nationalstaatliche Konkurrenzsituation im voreuropäischen Zeitalter. Der rasante Anstieg von Transportbedarf im Zuge der Industrialisierung. Die nachfolgende Entwicklung von Wettbewerbssituationen zwischen Wirtschaftsstandorten und Industrieunternehmen auf nationaler Ebene. Der Zusammenhang zwischen der Qualität der Infrastruktur und der Prosperität von Industrieregionen sowie der Entwicklung und Ausprägung von Stadttypen. Bei allen

erwähnten Thematisierungen spielt u. a. die Funktion von Infrastrukturen als „Machtspeicher“ eine zentrale Rolle. Besonders die Nachkriegsdiskussionen um diese Wasserstraße verweisen aus infrastruktur-geschichtlicher Perspektive auf zahlreiche weitere interessante Aspekte, welche die Forschungsarbeit über die Rekonstruktion der Debatte hinaus, die ja nicht der alleinige Zweck der ISG sein kann, spannend gestalten.