Studien zur Geschichte und Kultur Nordwesteuropas

28

Lina Schröder

Der Rhein-(Maas-)Schelde-Kanal als geplante Infrastrukturzelle von 1946 bis 1986

Eine Studie zur Infrastruktur- und Netzwerk-Geschichte

WAXMANN

Studien zur Geschichte und Kultur Nordwesteuropas

herausgegeben von
Horst Lademacher

Band 28

Veröffentlichungen des Instituts für niederrheinische
Kulturgeschichte und Regionalentwicklung
der Universität Duisburg-Essen

Lina Schröder

Der Rhein-(Maas-)Schelde-Kanal als geplante Infrastrukturzelle von 1946 bis 1986

Eine Studie zur Infrastruktur- und Netzwerk-Geschichte

Waxmann 2017
Münster • New York

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.dnb.de abrufbar.

Die Publikation wurde an der Universität Essen am Fachbereich 1 im Fach Geschichte als Dissertation zur Erlangung des akademischen Grades Doktorin der Philosophie (Dr. phil.) von Frau Lina Schröder (geboren in Krefeld) vorgelegt. Die Begutachtung erfolgte durch Herrn Prof. Dr. Dr. h.c. Wilfried Loth (Erstgutachter) und Herrn Prof. Dr. Ralf-Peter Fuchs (Zweitgutachter). Die Disputation fand am 17. Juni 2016 statt.

Eine elektronische Version dieses Buches ist dank der Unterstützung von Bibliotheken, die mit Knowledge Unlatched zusammenarbeiten, frei verfügbar. Die Open-Access- Ausgabe wurde im vorliegenden Fall ermöglicht durch den Fachinformationsdienst Benelux / Low Countries Studies der Universitäts- und Landesbibliothek Münster mit Förderung durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft.
Mehr Informationen: www.knowledgeunlatched.org, www.fid-benelux.de

Gefördert durch
DFG Deutsche Forschungsgemeinschaft
FID Benelux Low Countries Studies

ISSN 1617-3112
Print-ISBN 978-3-8309-3568-1
E-Book-ISBN 978-3-8309-8568-6
https://doi.org/10.31244/9783830985686

Waxmann Verlag, Münster 2017
www.waxmann.com
info@waxmann.com

Umschlaggestaltung: Matthias Grunert, Münster
Umschlagbild: Infrastrukturzellen als Schachfiguren. Lina Schröder

Dieses Werk ist unter der Lizenz CC BY-NC-SA veröffentlicht
Namensnennung – Nicht-kommerziell – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0
International (CC BY-NC-SA 4.0) https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.de

Inhalt

Einleitung 9

1. Infrastruktur- und Netzwerk-Geschichte: die Gesellschaftsorganisation aus der Warte des spezialisierten Historikers 15
Vorbemerkung

1.1 Infrastruktur und Netzwerk im wissenschaftlichen Diskurs 16

1.1.1 Infrastruktur und Netzwerk als technische bzw. soziale Gefüge 16
Infrastruktur – der gesellschaftliche Unterbau/Die 1960er Jahre: der Infrastrukturbegriff im Wandel/Der Infrastrukturbegriff im 21. Jahrhundert/Das Netzwerk – gesellschaftlicher Unter- und Überbau zugleich

1.1.2 Menschliche Grundbedürfnisse: die Basis von Infrastruktur und Netzwerk 20

1.1.3 Infrastruktur- und Netzwerkforschung aus nicht-historischer Perspektive 22
Der Infrastrukturbegriff in den Wirtschaftswissenschaften/Vom Netzwerkmanagement bis zur Steuerungstheorie/Der Netzwerkbegriff in den Sozialwissenschaften

1.2 Infrastruktur und Netzwerk in der Geschichtswissenschaft 26

1.2.1 Die historische Netzwerkanalyse 26

1.2.2 Infrastruktur-historische Forschungen im deutschsprachigen Raum 27
Infrastruktur-Geschichte und ihre Stellung zur Technik- und Verkehrsgeschichte/Der Betrachtungszeitraum bisheriger Untersuchungen im deutschen Raum/Der thematische Status quo/Macht und Herrschaft aus der Warte des Infrastrukturhistorikers

1.2.3 Kategorien versus Zellen – ein alternatives Infrastrukturmodell 38
Forderungen an eine Infrastruktur-Geschichte/Das Zellenmodell: eine neue Interpretation im Hinblick auf die Beschreibung von Infrastruktur/«Infra-Struktur» und handelnder Mensch/Was leistet das Zellenmodell?

1.2.4 Die Infrastrukturzelle: Hard- und Software im räumlichen Spannungsfeld 47
Infrastrukturzellen: Raumgestalter und -verbraucher mit Fernwirkung/Die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen/Infrastrukturzellen und ihre Topographieabhängigkeit/Die Hardware der Infrastrukturzelle/Die Zellensoftware bzw. die Institution als Infrastrukturzelle zur Steuerung dynamischer Prozesse

1.2.5 Infrastruktur und Netzwerk – zwei Begriffe für dasselbe Konstrukt? 56

1.3 Ohne Macht keine Infrastruktur, ohne Infrastruktur keine Macht: ein Schachspiel 58

1.3.1 Das Netzwerk – ein Instrument zur aktiven Gestaltung von Raum, Zeit und System 58
Raumüberwindungsstrategien zur Realisierung und Modifikation von Netzwerkzellen/Versorgungs- und Handlungsinfrastruktur/Der zugrunde gelegte Handlungsbegriff/Zweckhandlungsinfrastrukturen und ihre Protagonisten/Die Funktion der Netzwerkzellen

1.3.2 Infrastrukturzellen und Wirtschaftsunternehmen: erste Überlegungen zu Gemeinsamkeiten und Unterschieden 67
Infrastrukturelle Eigenschaften im direkten Vergleich mit Wirtschaftsunternehmen/Primäre bzw. sekundäre Versorgungsinfrastruktur und Wirtschaftsunternehmen/Infrastrukturzellen unterschiedlicher Ordnung/Culturell landscapes: Wirtschafts- und Versorgungslandschaften im Rahmen unterschiedlicher historischer Teildisziplinen/Das Zellengefüge der Versorgungs- und Dauerhandlungsinfrastruktur im sozialpolitischen Kontext: ein Spiegel des gesellschaftlich zeitgenössischen Diskurses

1.3.3 Die Realisation von Netzwerkzellen im Rahmen der Versorgungsinfrastruktur – epochenübergreifende Überlegungen zu einer kritischen Masse 76
Die kritische Masse/Die Schachspielmetapher/Die Grenzen der Schachspielmethapher

1.4 Fazit 80

2. Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal bis zum Zweiten Weltkrieg: 320 Jahre Vorgeschichte zur Einführung 84
Tacitus und die Kanalhistorie/Die Bemühungen um den Rhein-Maas-Schelde-Kanal bis zum Wiener Kongress/Die Kanaldebatte bis zum Vorabend der Reichsgründung/ Vom Kaiserreich bis zum Zweiten Weltkrieg: die Maas-Schelde-Verbindung wird als Gesamttrasse realisiert

3. Der Rhein-(Maas-)Schelde-Kanal in der Diskussion von 1946–85: der Untersuchungsgegenstand 102

3.1 Forschungsfragen, Forschungsthesen und Methodik 103
Der Rhein-Maas-Kanal als potentielle Infrastrukturzelle/Das Kommunikationssystem in Abhängigkeit zu den Bezugssystemen/Die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen in den drei Bezugssystemen/Die konkrete Ausgangslage zur Schließung der vermeintlichen Infrastrukturlücke/Die potentielle Alternativzelle Rhein-Schelde-Kanal/Überlegungen zur kritischen Masse im Hinblick auf den Rhein-Maas-Kanal/Mögliche Quellengattungen

3.2 Literatur und Forschungsstand 112

3.3 Ad fontes 114
Die Quellenüberlieferung in den drei Ländern/Verschiedene Quellengattungen/Die Tagespresse als Quellengattung/Die Wasserstraße von Antwerpen zum Rhein in der Rezeption der Tagespresse

4. Das Infrastruktur-Projekt Rhein-Maas-Kanal nach 1945 aus Sicht unterschiedlicher Quellengattungen: die Perspektive der regionalen Gestalter 123
Die Ausgangslage

4.1 Die Kanaldebatte 1946–85 in der Rezeption der Presseberichterstattung 123
Vorbemerkung/Informationen via Tagespresse – ein Überblick/Die Protagonisten/ Verschiedene Trassierungen/Zwei verschiedene Phasen/Gründe für das Scheitern des Projekts/„Die ständige Begleitmusik der Presse zu diesem Thema ist in jedem Falle unerwünscht."

4.2 Die Diskussion 1946–63 aus der Perspektive regionaler Gestalter 136

4.2.1 Die Bemühungen um einen Infrastrukturausbau zwischen Rhein und Maas ...136
Nach dem Krieg ist vor dem Krieg/Von der Materialsichtung hin zu neuen Bündnissen/ Aachen, Neuss, Mönchengladbach und Düsseldorf/Köln und Krefeld/Die Maßnahmen der Bundes- und Landesregierung/Die Niederlande und Belgien/Der Aachen-Rhein-Kanalverein ersteht wieder/Die Krefelder Unentschlossenheit/Erste taktische Maßnahmen der niederländischen Regierung/Die resultierende Ausgangssituation im Jahr 1950/Politische Strategien zur Durchsetzung des Anliegens/Verschiedene Zweckhandlungsinfrastrukturen und ihre Zellen

4.2.2 Die zweite politische Strategie: regionale Interessen sind europäische Interessen 156
Erste Initiativen europäischer Bündnispolitik auf regionaler Ebene/Vorstoß in den Makroraum: die nationale Ebene als Brücke zu Europa/Das Comité européen d'aménagement de la Meuse (CEAM) – die Zelle zur kommunikativen Verknüpfung von Mikro- und Mesoraum

4.2.3 Die Institution als Netzwerkzelle zur Organisation und Kontrolle 167
Im eigenen Land und jenseits der Grenzen: die Formierung diverser Institutionen als Handlungszellen der KIG's/Actio impliziert reactio: die KIG Krefeld leitet Gegenmaßnahmen ein/Die Niederlande steigen aktiv in die Diskussion ein/Die Absichten Venlos/Konkurrenz um regionale Bundesgenossen/Diverse Wirtschaftszweige und die Industrie als künftige Netzwerkzellennutzer der potentiellen Versorgungszelle/Konkurrenz durch Betreiber alternativer Netzwerkzellen der Versorgungsinfrastruktur/Beratende Institutionen und ihre Haltung zum Rhein-Maas-Kanalprojekt

4.2.4 Der Krefelder Kanaltrassenvorschlag: eine Zelle zur Manifestierung des Mitspracherechts 180
Die Konsequenzen der Infrastrukturpolitik von Bundes- und Landesregierung/Gutachten, Planungsausgang und Vorgehen/Die Krefelder Gegenmaßnahme/Die Moselkanalisierung – das Aus für den Rhein-Maas-Kanal?

4.2.5 Die Medien – ein weiterer Netzwerkbaustein zur Übertragung der Debatte in die unterschiedlichen Räume 187
Gutachten und Denkschriften/Aus jeder Denkschrift folgt eine Gegendarstellung/Die Tagespresse – ein Informationsmedium für Initiatoren, Betreiber, Nutzer und Beobachter zugleich/Tagungen und Kongresse – die Debatte wird institutionalisiert/Der Rhein-Maas-Kanal im Fernsehen

4.3 Von der Montanunion auf dem Weg zur EU: der Verlauf der Debatte 1964–85.....200
Vom Wo zum Wie: Mönchengladbach übernimmt auf deutscher Seite die Führung/ Wandelnde technisch-ökonomische Bedingungen als unsichere Planungsbasis/Ein Herausgeber – zwei unterschiedlich plädierende Gutachten/Eine Resolution folgt der nächsten/Die späten 1970er: zahlreiche Gutachten und Resolutionen, aber kein Ergebnis/ Auch neu gegründete Institutionen führen zu keinem Ergebnis/Der Rhein-Maas-Kanal und die CEMT/Die Achtziger Jahre: die Kanaldebatte verläuft sich/Nachtrag

4.4 Die gesellschaftspolitischen Rahmenbedingungen: Zellen der regionalen Versorgungsinfrastruktur und ihre politisch-ökonomische Verortung am Beispiel der BRD – eine Nachbetrachtung.....221
Ein Durchmarsch durch die Bezugssysteme: Bundes-, Landes- und Stadtpolitik und ihre Ziele im Vergleich/Versorgungsnetzwerkzellen als Garant für Mobilität/Die Infrastrukturpolitik und ihre Auswirkungen/Die Finanzierung eines Rhein-Maas-Kanals – ein ignoriertes Problem

5. Die lange Geschichte der missglückten Anbindung des Niederrheins an den Antwerpener Hafen mittels des Rhein-Maas-Schelde-Kanals: eine Zwischenbilanz 232
Frühe obrigkeitliche Planungen und deren partielle Realisierung 1626–1838/ Versuche einer mehrstaatlichen Kooperation 1839–1938/1939 bis 1963: der erste Paradigmenwechsel/1964 bis 1985: vom Wo zum Wie – der zweite Paradigmenwechsel/ Der Begriff des «Projektscheiterns»/Die Zellen der Zweckhandlungsinfrastrukturen und Versorgungsnetzwerke sowie ihre Protagonisten: Gemeinsamkeiten und Unterschiede anhand der dritten Phase

6. Hinter den Kulissen: Antwerpen versus Rotterdam – ein Schachspiel im modernen Europa 245
Die Rhein-Maas-Region als Hafenhinterland

6.1 Der stetige Kampf um den Rheinzugang 1839–1975.....246
Der Hafen Amsterdam/Der Hafen Antwerpen/Der Hafen Rotterdam/Zwischen den beiden Weltkriegen: die Bedeutung der Maas als gemeinsamer Grenzfluss/Die ARA-Häfen zwischen den beiden Kriegen/Die ARA-Häfen nach dem Zweiten Weltkrieg

6.2 Die fehlende Rheinanbindung nach 1945: Belgien bietet „Schach“ 258
Macht, Herrschaft und das neue Europa/Der Rhein-Schelde-Kanal wird realisiert/
Der Rhein-Schelde-Kanal in der belgischen Tagespresse

6.3 Im Schatten der ARA-Häfen: der Rhein-Maas-Kanal
als strategisches Instrument 263
Einleitung: ein erster Überblick über den Protagonistenkreis/Der Mikroraum:
Rotterdam, Antwerpen und die KIG in der Diskussion/Der Mesoraum: NRW,
Lüttich und niederländisch Limburg/Der Makroraum: die Nationalregierungen
der drei Länder und die EWG/Nachtrag/Die Bedeutung der Zellenfunktionen

6.4 Die Niederlande sind schachmatt – aber schließlich der Gewinner 297

7. Infrastruktur als politisch-strategisches Instrument 302
7.1 Die Versorgungs-Infrastruktur im Wandel 302
7.2 Zweckhandlungsinfrastrukturen zur Überwindung der
Bezugssysteme: actio impliziert reactio 306
7.3 Netzwerkresistenz und politischer Wandel 309

8. Infrastruktur-Geschichte als Herausforderung – ein Ausblick 313

Literatur-, Internet- und Quellenverzeichnis 316

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis 328

Anhang 333
Eine kleine Bibliographie zur Infrastruktur-Geschichte (ISG)/Glossar/Übersicht
über die diskutierten Trassenentwürfe zwischen Rhein, Maas und Schelde/Liste der
Denkschriften, Studien und Gutachten/Bundesland und Provinz-Regierungen/Städte/
Nationalregierungen/IHK/Presseartikelregister zum Rhein-Maas-Schelde-Kanal

Register 371
Sachregister/Länder-, Regionen- und Ortsregister

Danksagung....376

Abstract....378

Einleitung

2016: das Kanalprojekt Rhein-Maas ist tot, es lebe der Teilstromkanal Niederrhein-Maas-Schelde! Mit diesem Kanal schließen wir „eine Infrastrukturlücke durch ein integriertes Projekt zu unseren westlichen Nachbarn, zum Schutz von Umwelt und Klima, zur Daseinsvorsorge und Versorgungssicherheit einhergehend mit einem hohen gesamtwirtschaftlichen Nutzen. Die hohe volkswirtschaftliche Bedeutung des Projektes ist unbestritten. Es bedarf politischer Verantwortung und Mut zur Durchführung!“[1]

Dreißig Jahre nach dem Versickern der Kanaldebatte über den Rhein-Maas-Kanal im Jahr 1985 sind u. a. diese Formulierungen einer verfassten Stellungnahme zur Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 zu entnehmen. Wem die Debatte der 1950er und 60er um die angeführte Wasserstraße als dringende Infrastrukturmaßnahme bekannt ist, fühlt sich sofort in die Zeit der vergangenen Jahrzehnte zurückversetzt. Bis zum Februar 2016 hätte die Verfasserin nie daran gedacht, dass sie außerhalb des wissenschaftlichen Diskurses noch einmal mit ernsthaft geführten Diskussionen über die Realisationschancen des Rhein-Maas-Kanals im 21. Jahrhundert konfrontiert werden würde. Die Argumentation der regionalen Verfechter heute bewegt sich dabei auf der gleichen Ebene wie früher, vom neu hinzugekommenen Argument des Schutzes von Umwelt und Klima vor Hochwasser am Niederrhein abgesehen. Während in den ersten 20 Jahren der Nachkriegszeit grenzübergreifend neben der „Tausendjährigen Historie“ des Projektes vor allem das „gemeinsame Wirtschaftseuropa“ Antriebsmotor und Zugpferd der Diskussionen bildete, ist es im Jahr 2016 das „gemeinsame Umwelteuropa“, das die Diskussionspartner argumentativ zusammenführt. Damals wie heute suchen regionale Verfechter, diesmal als private Initiative organisiert, die vermeintliche Infrastrukturlücke in der West-Ost-Magistrale mittels der Konstruktion einer neuen Kanal-Netzwerkzelle zu schließen. Die Befürworter des 21. Jahrhunderts bauen ihre Argumentation auf den früheren Ergebnissen auf und nehmen die damals diskutierte Mittellinie als den „optimal“ an die Bedürfnisse aller beteiligten Länder angepassten Trassenverlauf zum Ausgang.

Der Begriff «Infrastruktur»* und das Projekt «Rhein-Maas-Kanal» haben dabei etwas gemeinsam: Sie erfuhren beide vor dem Hintergrund der zunehmenden wirtschaftlichen Verflechtung Europas, insbesondere nach Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, eine beachtliche Aufmerksamkeit. Während, wie Dirk van Laak darlegt, der Begriff Infrastruktur „über die EWG nach und nach den Weg in die internationale Planersprache fand“,[2] war der Rhein-Maas-Kanal bis zum Jahr 1985 sozusagen ein Dauerthema der regionalen Presse und ein viel diskutiertes Projekt politischer Gremien und der Wirtschaftsverbände. Die diesbezüglichen Diskussionen und Planungen betrafen einen „uralten Plan“, denn die Überlegungen zur Schaffung einer west-

---

* Französische Anführungszeichen werden immer dann gesetzt, wenn die Verfasserin Begriffe hervorheben möchte, die keine Zitate sind.

1 Feldmann, H.-Peter, Sprecher der HochWasserSchutz-Initiative und Infrastrukturschutz am Niederrhein (HWS): Stellungnahme zur Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030.

2 Laak, Dirk van: Der Begriff „Infrastruktur“ und was er vor seiner Erfindung besagte. In: Archiv für Begriffsgeschichte. Jg. 41 (1999), S. 283.

östlichen Verbindung zwischen Rhein, Maas und Schelde reichen bis in das 17. Jahrhundert zurück. Einen wesentlichen Aspekt stellte dabei der bereits im 19. Jahrhundert vielfach geführte Kampf um die Trassenführung dar. Dieser wurde aufgrund der damit verbundenen wirtschaftlichen Interessen auf regionaler Ebene in Deutschland vor allem zwischen den Verantwortlichen der Städte Neuss, Aachen und Krefeld in besonders engagierter Weise ausgetragen.

Abb. 1: Wilhelm Böttger (*1897; †1984).

Abb. 2: Josef Nagel (*1895; †1963).

Abb. 3: Hermann Heusch (*1906; †1981).

Der maßgebliche Exponent dieser Auseinandersetzungen war nach 1945 in Neuss Oberstadtdirektor Josef Nagel (1946–60)[3], der die Anbindung seiner Stadt an die projektierte Wasserstraße ausdrücklich zur Chefsache erklärte. Auf Aachener Seite nahm der dortige Oberbürgermeister Hermann Heusch (1952–73) die Sache persönlich in die Hand. Die Stadt Krefeld installierte unter der Führung des damaligen Oberstadtdirektors Bernhand Heun (1949–64) mit dem Verkehrsdezernenten und Beigeordneten Wilhelm Böttger (1947–62) einen diesbezüglichen «Sonderbeauftragten». Insbesondere in den ersten zwei Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg lieferten sich speziell Böttger, Nagel und Heusch einen engagierten, um nicht zu sagen, erbitterten Kampf um die Trassenführung der projektierten Wasserstraße. Jede Seite suchte nach Bündnissen, ließ in ihrem Sinne Denkschriften und Gutachten erstellen. Der Verlauf der öffentlichen Debatte lässt sich praktisch lückenlos in den Artikeln der Tagespresse verfolgen. Die vollständigen politischen und wirtschaftlichen Hintergründe erschließen sich naturgemäß erst bei der Auswertung der einschlägigen Archivbestände.

Der Forschungsansatz zum Thema der vorliegenden Arbeit geht auf die Auffindung einer Denkschrift des Oberbaurats Hupert Hentrich aus dem Jahr 1912 in der Stadtbibliothek Krefeld zurück.[4] Auf dieser Basis wurde zunächst «Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal – ein gescheitertes Wasserstraßenprojekt» als Arbeitstitel gewählt. Der Untersuchungszeitraum ergab sich aus der bis dato fehlenden Darstellung der diesbezüglichen Kanaldebatte in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg. Da, wie sich im Weiteren

3 Wenn nicht anders vermerkt, werden die Amtszeiten der Personen angegeben.

4 Hentrich, Hubert: Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal von Crefeld nach Antwerpen. Entwurfstudie, Crefeld 1912.

herausstellte, die Erörterung des Projektes durch die zuständigen Gremien ebenso wie dessen öffentliche Rezeption mit dem Jahr 1985 zunächst erlischt, war somit der Betrachtungszeitraum auf 1945–85 eingegrenzt. Zum Verständnis der Planungsdiskussion des Betrachtungszeitraums ist es unumgänglich, einen Abriss der Entwicklungen ab dem 17. Jahrhundert voranzustellen.

Mit dem – zumindest vorläufigen – Ende von Diskussion und Planung in der vorletzten Dekade des 20. Jahrhunderts weist das Projekt eine rund 360 Jahre umfassende Historie auf, welche zunächst einmal einen Teil der Landesgeschichte des Rhein-Maas-Raumes verkörpert. Im Verlauf dieser Zeitspanne sind die technischen Möglichkeiten zur Erstellung eines Schifffahrtskanals um Dimensionen gewachsen, zudem wurden zahlreiche technische Einrichtungen von weit größerem Umfang realisiert. Ungeachtet dessen ist die Bezeichnung „technisches Großprojekt“ auch für die hier dargestellte letzte Planungsphase gültig. Somit trifft das Prädikat „Weißer Elefant“ – ein im technisch-wirtschaftlichen Jargon verwendeter Terminus für gescheiterte Großunternehmungen – in Anbetracht des Planungsumfangs, der transregionalen bzw. nationalen Bedeutung und der länderübergreifend intensiv geführten Debatte auch nach dem Zweiten Weltkrieg zweifelsohne hier zu.[5]

Die Absicht, mit dem Forschungsprojekt grundlegende infrastruktur-historische Studien zu verknüpfen, erwuchs zwanglos aus der Thematik und gründet letztlich im Charakter des Wasserstraßenprojekts als Teil der Infrastruktur. Als Ziele einer modernen Verkehrspolitik benannte der CDU-Bundestagsabgeordnete Ernst Müller-Hermann 1954 neben der rein ökonomischen Bedeutung „die Ordnung eines Gemeinschaftslebens und die Ausübung staatlicher Funktionen schlechthin, die Erschließung des Staatsraumes und nicht zuletzt seine militärische Sicherung.“[6] Derartige gedankliche Ansätze führten neben dem Beginn des Quellenstudiums zur Kanalhistorie ab 1950 zur Auswertung von Literatur auf den Gebieten Verkehrsökonomie und Verkehrsgeographie. Im Verlauf der Quellenarbeit wurde deutlich, dass, ausgehend von einer Betrachtung der West-Ost-Wasserstraße Rhein-Maas-Schelde zur Anbindung des Niederrheins an Antwerpen, die Fokussierung auf rein landesgeschichtliche Aspekte des geographischen Kernbereichs Rhein-Maas-Region der Problematik nicht gerecht werden würde. Es mussten demnach, neben dem Ruhrgebiet, das gesamte Belgien und die Niederlande mit den sogenannten ARA-Häfen (Seehäfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) als Wirtschaftsräume in die Betrachtungen einbezogen werden.

Das Quellenmaterial stammt daher aus insgesamt 15 kommunalen und staatlichen Archiven aller drei, in die Diskussion verwickelten Länder. Besondere Schwierigkeiten ergaben sich zunächst durch eine unklare Begrifflichkeit hinsichtlich der historischen Beschreibung von Infrastruktur und ihren Verknüpfungen. Die grenzüberschreitende Topographie mit den drei verschiedenen Sprachräumen erforderte insbesondere bei der Auswahl und Sortierung des Quellenmaterials zahlreiche Überlegungen: Es galt schließlich, die Rollen und wahren Positionen der unzähligen, in die Debatte verstrickten Personen und Institutionen dreier Länder und dreier politischer Instanzebenen, nämlich der städtisch-(trans)regionalen, nationalen und mit der EU sogar trans-

5 Vgl. dazu: Laak, Dirk van: Weiße Elefanten. Anspruch und Scheitern technischer Großprojekte im 20. Jahrhundert, Stuttgart 1999, S. 9 f.

6 Zitiert nach Zeller, Thomas: Straße, Bahn, Panorama. Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990, Frankfurt a. M. 2002, S. 213 f.

nationalen, zu erfassen. In diesem Rahmen waren auch und gerade Diskussionen und Planungen der Nachbarländer Belgien und Niederlande zur Schaffung weiterer künstlicher Wasserstraßen von Bedeutung. Eine Rolle spielten in diesem Zusammenhang etwa die gemeinsamen Bemühungen der beiden Länder um eine Nord-Süd-Magistrale[7] Rhein-Schelde-Kanal, welche schließlich im Jahr 1975 eröffnet wurde.

Gerade in Gegenüberstellung zu diesem realisierten, länderübergreifenden Projekt stellte sich die Frage, warum dem von zahlreichen Binnenhäfen – insbesondere den am Niederrhein gelegenen –, von Wirtschaftsverbänden und politischen Gremien immer wieder energisch geforderten Rhein-Maas-Schelde-Unterfangen eben kein Erfolg beschieden war. Aufgegriffen wurde hierzu die Anregung von Dirk van Laak, im Rahmen infrastruktur-geschichtlicher Überlegungen den grundsätzlichen Realisationsbedingungen einer Infrastrukturmaßnahme nachzugehen. Dies mit dem Ziel, Bedingungen und Voraussetzungen für die Realisierung von Projekten herauszufinden. Hierfür bot sich der Untersuchungsgegenstand des gescheiterten Rhein-Maas-Kanalprojektes als letztes fehlendes Teilstück der West-Ost-Magistrale in idealtypischer Weise an. Im Verlauf der Forschung fanden sich sowohl an deutschen, wie auch an belgischen und niederländischen Lagerorten ergiebige, einschlägige Archivbestände. Von der öffentlichen Diskussion, nicht zuletzt aber von engagierten Stellungnahmen lokaler Interessenvertreter, zeugen sehr zahlreiche Artikel in den Presseorganen.

Der nun gewählte Titel der Dissertationsschrift verweist demnach direkt auf die beiden Forschungsschwerpunkte der Arbeit: zum einen die Aufarbeitung der Historie des besagten Kanalprojektes, welches in seinen Anfängen darauf abzielte, den Niederrhein mit dem Antwerpener Hafen zu verbinden; zum anderen auf die Bemühungen der Verfasserin, einen Beitrag zur historischen Infrastrukturforschung zu leisten. Ein zentrales Anliegen war in diesem Rahmen der Entwurf eines Modells, das «Zellenmodell», welches Infrastruktur generell und allgemein durch eine klare Begrifflichkeit hinsichtlich all ihrer Komplexität und Vielschichtigkeit erfasst und beschreibt und in der Folge ihre historische Analyse und Interpretation zulässt. Insbesondere auf eine gemeinsame Terminologie hat die Infrastruktur-Forschung der vergangenen Jahrzehnte bewusst verzichtet. Denn wie Engels und Obertreis 2007 festhielten, wurde es bei den bisher wenigen historischen Tagungen zur Infrastrukturforschung „vermieden, den Autorinnen und Autoren einen gemeinsamen Begriff von Infrastrukturen aufzuerlegen. Angesichts der noch dürftigen historischen Forschungsliteratur zu unserem Thema beziehen sie sich zum einen vielfach auf die gleichen Grundlagentexte, so dass sie begrifflich ohnehin auf einer ähnlichen Basis stehen.“[8] Es wurde also zunächst bewusst auf eine gemeinsame Terminologie verzichtet, um „die Leistungsfähigkeit und Variabi-

7 Begriffe, die im Glossar enthalten sind, werden bei ihrer Erstnennung unterstrichen. Die einzelnen behandelten Bündnisse wie z. B. der Westlandkanal-Verein, finden sich im Glossar unter dem Suchwort „Bündnisse“. Die Arbeit könnte ebenso treffend „Die nordwesteuropäische Wasserstraße zwischen Antwerpen und dem Rhein: Studien…“ tituliert werden. Ebenso ist an dieser Stelle anzumerken, dass geographische Bezeichnungen von Städten etc. stets in Form der korrespondierenden Landessprache Verwendung finden.

8 Engels, Jens Ivo/Obertreis, Julia: Infrastrukturen in der Moderne. Einführung in ein junges Forschungsfeld, in: Habermas, Rebekka/Krüger, Gesine/Tanner, Jacob: Saeculum. Jahrbuch für Universalgeschichte, Bd. 58, H. 1 (2007), S. 1–12, hier S. 1 f.

lität des Themas zu demonstrieren“.[9] Ein sicherlich berechtigter Ansatz, nach fast weiteren zehn Forschungsjahren scheint es jedoch notwendig, sich auf der Basis der jetzigen Ergebnisse an die Begriffsarbeit zu wagen.

Als die wenigen Exponenten einer speziell definierten Infrastruktur-Geschichte[10], im Folgenden ISG abgekürzt, haben sich im deutschsprachigen Raum bislang vor allem als Autoren und Herausgeber Dirk van Laak, Jens Ivo Engels und Birte Förster profiliert. Gerade aus deren Arbeiten geht hervor, dass zur ISG selbst bisher keine breite themenbezogene und institutionalisierte Forschung existiert. Es wird jedoch deutlich, dass das Interesse an Projekten auf infrastruktur-historischer Basis, wie diese auch immer zu konzipieren ist, derzeit grenzübergreifend ansteigt. Wie Engels anmerkte, befassen sich Arbeiten zum und im bisherigen Kontext einer in den Kinderschuhen steckenden ISG mehrheitlich mit Verkehrsfragen oder Wassersystemen.[11] Folglich wurde und wird ISG hauptsächlich mit Verkehrsprojekten assoziiert. Die Bedeutung der historischen Infrastrukturforschung spiegelt sich aktuell in der von der DFG erteilten Bewilligung der Graduiertenschule KRITIS mit dem Thema „Kritische Infrastrukturen: Konstruktion, Funktionskrisen und Schutz in Städten“ mit 12 Doktorandenstellen an der TU Darmstadt wider. In der Projektbeschreibung heißt es u. a.: „Im Mittelpunkt stehen Systeme der Ver- und Entsorgung, der Kommunikation und des Transports, die zum Nervensystem moderner Städte geworden sind.“[12] Das vorherrschende Infrastrukturverständnis zielt, so möchte der Betrachter meinen, derzeit somit inhaltlich und begrifflich vorrangig auf die Beschreibung und Analyse der Organisation gesellschaftlicher Versorgungssysteme ab. Dass ISG allerdings weit mehr beinhalten muss, als die Rekonstruktion von Ver- und Entsorgungssystemen, Verkehr und Technik, wird ausdrücklich im ersten Kapitel dieser Arbeit gefordert. Demgegenüber könnte die ad hoc Betrachtung des vorliegenden Forschungsgegenstandes zu dem Argument führen, dass auch hier wiederum rein verkehrstechnische Aspekte angesprochen werden. Das Konzept der Arbeit besteht aber gerade in der Erschließung weiterer Themenkreise sowie neuer, methodischer Forschungszugänge, von denen macht- und wirtschaftspolitische, stadtgeographische, soziologische sowie personengeschichtliche Aspekte beispielhaft erwähnt und einbezogen werden sollen. Ferner soll am vorliegenden Kanalbeispiel die Unterscheidung einer Versorgungs- und Handlungsinfrastruktur zur Diskussion gestellt werden. Diese Vorgehensweise mag als ein weiterer methodischer Ansatz einer spezialisierten ISG verstanden werden. Die Ausführungen zur ISG greifen auch die Fragestellungen auf, die in Diskussionen nach Vorträgen immer wieder auftauchten und u. a.

---

9 Engels, Jens Ivo/Obertreis, Julia: S. 2: „Zum anderen ist es unser ausdrückliches Anliegen, unterschiedliche Zugangsweisen „anzubieten“, um die Leistungsfähigkeit und Variabilität des Themas zu demonstrieren.“

10 Die Orthographie des Wortes «Infrastruktur-Geschichte» mit Bindestrich ist zum einen der besseren Lesbarkeit, zum anderen der Vermeidung einer Verwechslung mit dem Ansatz der „Strukturgeschichte“, damit auch in Abgrenzung zu Dirk van Laaks Schreibweise „Infra-Strukturgeschichte“ geschuldet.

11 Engels, Jens Ivo: Machtfragen. Aktuelle Entwicklungen und Perspektiven der Infrastrukturgeschichte, in: Neue Politische Literatur. Jg. 55 (2010), S. 51–70, hier S. 51. Vgl. ferner die Publikationen in der angefügten Bibliographie zur ISG.

12 http://www.kritis.tu-darmstadt.de/graduierten_kolleg_kritis/index.de.jsp (Zugriff am 26.10. 2016, 18:04 Uhr).

Eingrenzung, Zielrichtung und Institutionalisierung thematisierten. Fachliche Auseinandersetzungen werden auch in Zukunft notwendig sein.

Als weitere Forderung für die Konsolidierung einer speziellen ISG beschreibt die Arbeit die Auseinandersetzung mit dem Begriff und Phänomen «Netzwerk» sowie der Netzwerk-Geschichte als Werkzeug für den Historiker. Ausgang dieser Überlegungen war ein Beitrag Jens Ivo Engels (2010), der zwei derzeit wesentliche infrastruktur-historische Untersuchungsrichtungen offenlegte: einerseits eine traditionelle Schiene, die mit Infrastruktur im Wesentlichen eine Verkehrs-, Mobilitäts- und Transportgeschichte verbindet, andererseits die innovative Seite, welche ISG auf der Basis der Netzwerkforschung untersucht und darstellt;[13] damit kommt offensichtlich auch dem Netzwerkbegriff im Zusammenhang mit Infrastruktur eine gewisse, noch näher zu untersuchende Bedeutung zu.

Zu Beginn der Dissertation steht daher ein, den ersten Forschungsschwerpunkt repräsentierendes ausführliches Theoriekapitel (Kap. 1), welches das während der Arbeit immer weiterentwickelte Zellenmodell zur Erklärung von Infrastruktur aus historischer Perspektive als Teilergebnis voranstellt. Für den unbedarften, auf das folgende Kanalbeispiel fixierten Leser scheint dieses an einigen Stellen weit über die für den zweiten Teil der Arbeit erforderlichen Erkenntnisse hinauszugehen. Um jedoch dem interessierten Leser die Möglichkeit zu geben, die schrittweise Entwicklung des eigenen Zellenmodells nachzuvollziehen, möchte die Verfasserin auf diese ausführliche Darstellung nicht verzichten. Sie scheint notwendig, um die derzeitigen Probleme der Infrastrukturforschung zu verstehen. Dem Leser bleibt es letztendlich überlassen, wie tief er in die infrastruktur-historischen Betrachtungen einsteigen möchte.

Im Anschluss an das erste Kapitel wird der Leser mit der Kanalhistorie der West-Ost-Magistrale Rhein-Maas-Schelde-Kanal vom 17. Jahrhundert bis zum Zweiten Weltkrieg vertraut gemacht. Dieser Schritt scheint erforderlich, um den im dritten Kapitel skizzierten methodischen Zugang zur Erfassung der Nachkriegsdebatte verständlich werden zu lassen. Der vierte Abschnitt umreißt schließlich die Debatte um die West-Ost-Magistrale aus transregionaler Nachkriegsperspektive, hier stehen die Diskussionen und Planungen um den Rhein-Maas-Schelde-Kanal in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts im Fokus. Die im ersten Kapitel voran gestellte Begriffsarbeit dient dabei als methodisches Gerüst für die exemplarische Dekonstruktion des Weißen Elefanten und ermöglicht zudem eine lesbare Diktion. Der fünfte Abschnitt gibt ein epochenübergreifendes Zwischenfazit der transregionalen Debatte um den Rhein-Maas-Schelde-Kanal als direkte Verbindung Niederrhein-Seehafen Antwerpen, da im sechsten Kapitel auch die nicht aus der Region Rhein-Maas stammenden Protagonisten zu Wort kommen sollen. Der siebte Abschnitt beinhaltet schließlich eine Zusammenfassung der Gesamtdiskussion, die Arbeit schließt im achten Kapitel mit einem Ausblick zum Mehrwert und der Bedeutung der infrastruktur-historischen Überlegungen des ersten Kapitels. Der Anhang enthält neben dem Literatur- und Quellenverzeichnis u. a. ein Glossar, ein Orts- und Sachregister sowie eine Aufstellung der wichtigsten, in die Kanaldebatte involvierten Institutionen.

13 Ebd.: S. 53.

1. Infrastruktur- und Netzwerk-Geschichte: die Gesellschaftsorganisation aus der Warte des spezialisierten Historikers

Vorbemerkung

In den Sozialwissenschaften, wie z. B. der Soziologie, Ethnologie, Psychologie oder Politologie bzw. in den Kulturwissenschaften sind die Begriffe «Infrastruktur» und «Netzwerk», wie darzulegen sein wird, bereits integriert. Die Befürworter einer eigenständigen diesbezüglichen geschichtswissenschaftlichen Teildisziplin müssen sich aktuell hingegen immer wieder fragen lassen, ob «Infrastruktur-Geschichte und Netzwerk-Geschichte» nicht etwa einen Modetrend verkörpern und sie müssen darlegen, dass auch und gerade aus historischer Perspektive tatsächlich Ansätze zu dauerhaften und zielführenden Untersuchungsstrategien vorhanden sind. Als erfolgloses Beispiel einer ähnlichen Bestrebung könnte der inzwischen weitgehend verlassene Lösungsansatz der Strukturgeschichte angeführt werden, welcher selbstverständlich keinesfalls mit der hier zu beschreibenden ISG verwechselt werden darf.[14] Es könnte darüber hinaus auch argumentiert werden, dass ISG bereits von den klassischen Fachbereichen der Geschichtswissenschaft ausreichend wahrgenommen wird und dass die Termini Netzwerk und Infrastruktur auch hier bereits expressis verbis Eingang in die Forschung gefunden haben.

Demzufolge wird zunächst eine auf überwiegend der im deutschen Raum kursierenden Forschungsliteratur basierende Auseinandersetzung mit den beiden vor allem im 20. Jahrhundert formulierten Begriffen «Netzwerk» und «Infrastruktur» voran gestellt. Damit einhergehend wird ebenso die fachfremde Forschung bezüglich dieser Begriffe berücksichtigt (Kap. 1.1). Eine ähnliche Auseinandersetzung hinsichtlich des Forschungsstandes in den Nachbarländern muss an anderer Stelle erfolgen. Im Anschluss daran wird der Status quo der Infrastruktur- und Netzwerkforschung aus der Warte der Geschichtswissenschaft bestimmt. Es wird ferner ausgehend von dem Begriff der Infrastruktur versucht, den Zusammenhang zwischen den beiden Termini aufzuzeigen, sowie die unterschiedlichen Ansätze hierfür in ein für die Geschichtswissenschaft handhabbares gemeinsames Modell, das Zellenmodell, zu überführen. Die Verfasserin vertritt dabei die These, dass die Begriffe Netzwerk und Infrastruktur, zumindest aus historischer Perspektive betrachtet, synonym gehandhabt werden können. Für andere Forschungsbereiche wäre dieser Schritt durch entsprechende Fachexperten noch zu prüfen. Nicht unbeachtet sollen ferner der Mensch als handelndes Wesen und die Kategorie des «Raumes» bleiben, schließlich lässt sich Infrastruktur wohl kaum ohne einen Raum- bzw. Menschheitsbezug beschreiben und erklären (Kap. 1.2). Im darauffolgenden Abschnitt wird mithilfe der Einführung der Konzepte «Versorgungs- und Handlungsinfrastruktur» zunächst die Infrastruktur als essentielles gesellschaftliches Element angesprochen. Da, wie noch zu zeigen ist, Wirtschaft und Infrastruktur in einem engen Zusammenhang zueinander stehen, integriert das Kapitel ebenso ein-

14 Vgl. dazu: Lefébvre, Henri: Strukturalismus und Geschichte. In: Bühl, Walter L.: Funktion und Struktur. Soziologie vor der Geschichte, München 1975, S. 304–328.

führende Überlegungen hierzu. Im Rahmen einer epochenübergreifenden Betrachtung und im Hinblick auf die nachfolgende Untersuchung des Rhein-Maas-Kanals werden in diesem Zusammenhang zudem Überlegungen vollzogen, unter welchen Bedingungen beabsichtigte Infrastrukturmaßnahmen tatsächlich realisiert werden (Kap. 1.3). Die schließlich in Kapitel 1.4 gegebene Zusammenfassung wird durch eine im Anhang aufgeführte separate Spezialbibliographie zur ISG ergänzt.

1.1 Infrastruktur und Netzwerk im wissenschaftlichen Diskurs

1.1.1 Infrastruktur und Netzwerk als technische bzw. soziale Gefüge

Infrastruktur – der gesellschaftliche Unterbau

«Infrastruktur» setzt sich, semantisch betrachtet, aus den lateinischen Worten infra (= unter[halb]) und structura (spezifischer Aufbau, Gefüge eines gegliederten Ganzen) zusammen.[15] Die aktuelle Definition des Begriffes ist weit gefasst: Sie umgreift die praktische Überwindung von Entfernungen, das Netz des Versorgungs- und Entsorgungswesens und das System der Bildungseinrichtungen, um klassische Beispiele anzuführen. Materiell im Alltag präsent und darum für jedermann augenfällig ist der Verkehr als ein wesentlicher Teil der Infrastruktur. Aus der jüngsten technologischen Entwicklung können die Bereitstellung der satellitengestützten Ortsbestimmung und die Kommunikation mittels globaler elektronischer Netze als inzwischen unverzichtbare infrastrukturelle Werkzeuge benannt werden. Infrastruktur stellt in ihren unterschiedlichen Erscheinungsformen die essentielle Basis für privaten Handel und Staatsökonomie, für Kommunikation und Transport, für Gesundheitspflege und Ausübung von Sport, in letzter Konsequenz auch für jegliche Kultur und Bildung einer Gesellschaft dar. Jedes Gemeinwesen, und sei es noch so primitiv, bedarf zumindest einer elementaren Infrastruktur. Der Begriff umfasste zunächst vor allem technische, per definitionem bedingt später aber auch soziale und institutionelle Komponenten,[16] die insbesondere seit dem Beginn der Industrialisierung mit einer rasanten Entwicklung Schritt halten müssen.[17] Die Tatsache, dass aus einer zunächst förderlichen Inanspruchnahme infrastruktureller Einrichtungen durch die Volkswirtschaft schließlich eine vollständige Abhängigkeit der hochspezialisierten Industriegesellschaft hiervon resultierte, ist auch im folgenden Untersuchungsbeispiel Rhein-Maas-Schelde-Kanal von Bedeutung.

Eine der wichtigsten Rollen spielt Infrastruktur in der räumlichen Vernetzung einer Gesellschaft, bei der die Güterproduktion die Grundlage von Existenz und Prosperität darstellt.[18] Eine diesbezügliche bewusste Wahrnehmung und wissenschaftliche For-

15 Momberg, Robert: Theorie und Politik der Infrastruktur unter Berücksichtigung institutionen- und polit-ökonomischer Einflussfaktoren. Frankfurt a. M. 2000, S. 30.

16 Vgl. dazu Springer Gabler Verlag (Hg.): Gabler Wirtschaftslexikon. Suchbegriff: Infrastruktur, online einzusehen unter http://wirtschaftslexikon. gabler.de/Archiv/54903/infrastruktur-v9.html (Zugriff am 10.03.2014, 17:51 Uhr).

17 Vgl. dazu auch: Engels, Jens Ivo/Obertreis, Julia: Infrastrukturen in der Moderne. S. 2.

18 Dies gilt bereits für die frühen Hochkulturen und die Antike. Vgl. weiterhin dazu Köberlein, Christian: Kompendium der Verkehrspolitik. München 1997, S. 4.

mulierung im Rahmen der Industrialisierung beginnt mit Friedrich List in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts.[19] Freilich war der Begriff «Infrastruktur» zu Zeiten Lists noch nicht existent, er ist, etymologisch betrachtet, jünger und nach van Laak erstmals 1875 im französischen Vokabular der Eisenbahnverwaltung nachweisbar.[20] In den späten 1870er Jahren tauchte der Infrastrukturbegriff in Deutschland auf und entwickelte sich anlässlich von Planungen für eine Erschließung Afrikas zu einem politischen Parameter.[21]

Die 1960er Jahre: der Infrastrukturbegriff im Wandel

Im Bereich der deutschen wirtschaftswissenschaftlichen Fächer war der Infrastrukturbegriff bis zum Beginn der 1960er Jahre nicht gebräuchlich, Verwendung fand er in der unmittelbaren Nachkriegszeit zunächst im militärischen Bereich. Dort wurden unter Infrastruktur ortsfeste Anlagen und Einrichtungen verstanden, die der Führung, Versorgung und Bewegung von Streitkräften dienten, der materiell-technische Charakter war hier bestimmend.[22] 1962 führten Jochimsen und Tinbergen den Begriff Infrastruktur in die Wirtschaftswissenschaften ein.[23] Jochimsen definierte Infrastruktur als „Summe der materiellen, institutionellen und personalen Einrichtungen und Gegebenheiten, die in den Wirtschaftseinheiten zur Verfügung stehen und mit beitragen, den Ausgleich der Entgelte für gleiche Faktorbeiträge bei zweckmäßiger Allokation der Ressourcen, d. h. vollständige Integration und höchstmögliches Niveau der Wirtschaftstätigkeit, zu ermöglichen.“[24] Bemerkenswert an dieser Definition ist, dass im Gegensatz zu der ursprünglichen Begrifflichkeit im Rahmen der militärischen Diktion nunmehr neben den materiellen Grundlagen auch immaterielle, nämlich funktionale und personelle, Aspekte als zur Infrastruktur gehörig betrachtet werden.[25]

Hedtkamp und Tuchtfeld erweiterten später obige Definition auf einer anderen Ebene, indem sie formulierten, dass Infrastruktur von öffentlicher Hand bereitgestellt wird und eine Grundvoraussetzung für privatwirtschaftliche Aktivitäten darstellt.[26] Zu den klassischen materiellen Komponenten der Infrastruktur, um dies noch einmal hervor-

---

19 Schatz, Klaus-Werner: Zur Entwicklung des Begriffs Infrastruktur. In: Berger, Heinz (Hg.): Wettbewerb und Infrastruktur in Post- und Kommunikationsmärkten (HBZ. Jg. 19, Beiheft 19), (1996), S. 122–136, hier S. 124 f.

20 Laak, Dirk van: Der Begriff „Infrastruktur“ und was er vor seiner Erfindung besagte. S. 280 sowie Laak, Dirk van: Infra-Strukturgeschichte. In: Geschichte und Gesellschaft: Zeitschrift für Historische Sozialwissenschaft, 27. Jg., H. 3 (2001), S. 367–393, hier S. 370.

21 Laak, Dirk van: Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für eine Erschließung Afrikas 1880 bis 1960, Paderborn 2004, S. 29.

22 Momberg, Robert: S. 30.

23 Ottersbach, Markus: Infrastruktur und regionale Entwicklung. Eine Untersuchung ausgewählter Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises, Diss., Köln 2001, S. 19; Beyrer, Klaus: Infrastruktur. In: Friedrich Jaeger (Hg.): Enzyklopädie der Neuzeit. Bd. 5, Stuttgart/Weimar 2007, S. 943–949, hier S. 949.

24 Ottersbach, Markus: S. 19; Beyrer, Klaus: S. 133 f.

25 Zwischenzeitlich hat sich die militärische Definition von Infrastruktur offenbar der erweiterten zivilen Interpretation angepasst. Siehe Springer Gabler Verlag (Hg.): Gabler Wirtschaftslexikon. Suchbegriff: Infrastruktur, online einzusehen unter: http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Stichwort-Ergebnisseite.jsp (Zugriff am 01.06.2015, 15:36 Uhr).

26 Ottersbach, Markus: S. 20.

zuheben, zählen alle Anlagen, Ausrüstungen und Betriebsmittel der Energiewirtschaft, des Wasserbaus und der Wasserwirtschaft, der Telekommunikation, des Verkehrs, der Erziehung, der Ausbildung und Forschung, des Gesundheits- und Fürsorgewesens, der Kultur, der Freizeit und Erholung, des Sports sowie der staatlichen Verwaltung.[27]

Der Infrastrukturbegriff im 21. Jahrhundert

Aktuelle Definitionen des Begriffs Infrastruktur, was zumindest den deutschsprachigen Raum betrifft, fußen nach wie vor auf den von Jochimsen und Tinbergen 1962 vorgestellten Grundlagen, die, wie erwähnt, von diesen in materielle, personelle und institutionelle Komponenten unterteilt wurden. Erweiterung fanden diese, was den personellen Aspekt von Infrastruktur angeht, in der Einführung des umstrittenen Begriffs „Humankapital".[28] Hierunter ist „das auf Ausbildung und Erziehung beruhende Leistungspotenzial der Arbeitskräfte (Arbeitsvermögen)" zu verstehen.[29] Humankapital basiert hiernach auf den zur Ausbildung dieser Fähigkeiten notwendigen gesellschaftlichen und finanziellen Aufwendungen als Grundlage einer entsprechenden Ertragskraft.

Das Netzwerk – gesellschaftlicher Unter- und Überbau zugleich

Neben dem noch beliebteren Wort „Diskurs" ist der Begriff „Netzwerk", so die Herausgeber des 2016 erschienenen Sammelbandes „Handbuch Historische Netzwerkforschung", zur „zweithäufigsten Leerformel" verkommen.[30] Im Weiteren bleibt es jedoch lediglich bei dieser Feststellung, für ein Handbuch zu dieser Thematik etwas bedauerlich.

Ein Blick in Gablers Wirtschaftslexikon gibt darüber Aufschluss, dass Netzwerk entweder als Synonym für das «Netz» im Allgemeinen verwendet wird oder darunter ein „System von miteinander verbundenen Akteuren[31] als Zwischenform von Markt und Hierarchie"[32] verstanden wird. Dabei wird die Netzwerkstruktur durch „das Verhalten, die Interdependenz, die Intensität der Kopplung und die Macht der Akteure bestimmt."[33] Ferner lassen sich unterschiedliche Zielsetzungen, Formalitätsgrade so-

---

27 Ebd.

28 Siehe unter http://www.unwortdesjahres.net/ (Zugriff am 04.06.2015, 11:25 Uhr).

29 Siehe Springer Gabler Verlag (Hg.): Gabler Wirtschaftslexikon. Suchbegriff: Humankapital, online einzusehen unter: http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Definition/humankapital.html (Zugriff am 15.01.2015, 14:37 Uhr).

30 Düring, Marten/Eumann, Ulrich/Stark, Martin/Keyserlingk, Linda von: Einleitung. In: Düring, Marten/Eumann, Ulrich/Keyserlingk, Linda von/Stark, Martin (Hg.): Handbuch Historische Netzwerkforschung. Grundlagen und Anwendungen (Schriften des Kulturwissenschaftlichen Instituts Essen (KWI) zur Methodenforschung), Bd. 1, Essen 2016, S. 5.

31 Der Begriff «Akteur» stammt ursprünglich aus der Soziologie. Das Hauptanliegen der Geschichtswissenschaft ist die Erforschung und Darstellung von in der Vergangenheit stattgefundenen Handlungen und Prozessen, gleich wie und mit welchen Methoden diese dargestellt werden. In diesem Rahmen nimmt die erzählende Darstellung eine primäre Rolle ein. Die Verwendung des aus der Literaturwissenschaft stammenden Terminus Protagonist ist von daher keineswegs eine unpassende Bezeichnung und wird dementsprechend auch im Folgenden von der Verfasserin vermehrt verwendet werden.

32 Springer Gabler Verlag (Hg.): Gabler Wirtschaftslexikon. Suchwort: Netzwerk, online einzusehen unter http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/55260/netzwerk-v9.html (Zugriff am 28.12.2014, 12:23 Uhr).

33 Ebd.

wie räumliche Anordnungen beobachten.[34] Auf dem Gebiet des Bauwesens werden beispielsweise Netzwerke in vordergründig technischer Weise interpretiert als „Infrastruktursysteme, die netzartig aufgebaut sind (z. B. Verkehrs-, Rohrleitungs- oder Kommunikationssysteme).“[35] Sieht der Betrachter einmal vom Netzwerkbegriff der mathematischen Graphentheorie ab, dürfte der Terminus im öffentlichen Leben aller Wahrscheinlichkeit nach erstmals im Rahmen des aufkommenden amerikanischen Rundfunkwesens der zwanziger Jahre benutzt worden sein. Network bezeichnete damals eine Senderkette mit Haupt- und Nebensendern, welche nicht nur die Entfernung zwischen Ost- und Westküste überbrücken sollte, sondern auch eine Diversifizierung durch eingeschaltete Regionalprogramme garantieren konnte. Im Grunde genommen ist das Programm der Arbeitsgemeinschaft der öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalten in Deutschland auf eben diesem System aufgebaut.[36]

In Anbetracht dessen, dass laut Gablers Wirtschaftslexikon der Begriff Netzwerk auch als Synonym für das «Netz» – im ursprünglichen Sinn ein Instrument der Jagd, List oder des Schutzes – fungiert, kommt der Betrachter kaum umhin, sich auch mit dieser Terminologie zu beschäftigen. Bereits 2010 stellte Alexander Friedrich dazu heraus, „dass sie [die Netzmetapher] weitaus älter und komplizierter ist, als der gegenwärtige Trend vermuten ließe“.[37] Denn im „Wörterbuch der philosophischen Metaphern“ weist der Autor Christian Emden im entsprechenden Eintrag zum «Netz» darauf hin, „daß ›Vernetzungen‹ bereits seit der Antike als Kulturtechnik und als philosophische Metapher eine zentrale Rolle für die Ordnung des gesellschaftlichen, wissenschaftlichen wie auch philosophischen Wissens spielen.“[38] Eine wesentliche Neubestimmung, so Friedrich, erfuhr sie schließlich mit der Ausbreitung von Telegraphenleitungen, Eisenbahnlinien und der Elektrizität im 19. Jahrhundert:[39] Das Netz geriet nun zum Medium der Kommunikation und Interaktion und findet sich erstmals in direkter Nachbarschaft zum Infrastrukturbegriff. Verantwortlich dafür sei, so Friedrich, vor allem seine Struktur, die bereits seit frühester Zeit zu morphologischen Übertragungen inspirierte.[40] Vom «Netz» zur bereits bei den Römern verwendeten Bezeich-

---

34 Springer Gabler Verlag (Hg.): Gabler Wirtschaftslexikon. Suchwort: Netzwerk, online einzusehen unter http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/55260/netzwerk-v9.html (Zugriff am 28.12.2014, 12:23 Uhr).

35 Suchwort: Netzwerk. In: http://www.gbt.ch/Lexikon/N/Netzwerk.html (Zugriff am 28.12.2014, 17:39 Uhr).

36 Vgl. Wagman, Ira/Urquhart, Peter: Public Broadcast in CBC/SRC. In: Cultural Industries. ca: Making Sense of Canadian Media in digital age, Ottawa 2012.

37 Friedrich, Alexander: Metaphorologie der Vernetzung. Begriff und Geschichte einer kulturellen Leitmetapher. Forum Begriffsgeschichte 2010, S. 2, online abrufbar unter: http://www.zfl-berlin.org/veranstaltungen-detail/items/forum-begriffsgeschichte-metaphorologie-der-vernetzung-begriff-u.html?file=tl_files/zfl/downloads/veranstaltungen/foren/friedrich_metaph.pdf (Zugriff am 21.09.2016, 13:00 Uhr). Seine dortigen Überlegungen hat Friedrich 2015 auch in einem Buch publiziert: Friedrich, Alexander: Metaphorologie der Vernetzung. Zur Theorie kultureller Leitmetaphern, Paderborn 2015.

38 Zitiert nach Friedrich, Alexander: Metaphorologie der Vernetzung. Begriff und Geschichte einer kulturellen Leitmetapher, S. 2.

39 Friedrich, Alexander: Metaphorologie der Vernetzung. Begriff und Geschichte einer kulturellen Leitmetapher, S. 3.

40 Friedrich, Alexander: Metaphorologie der Vernetzung. Begriff und Geschichte einer kulturellen Leitmetapher, S. 3.

nung «Netzwerk[41]» war es nun nur noch ein kleiner Schritt. Auch im 21. Jahrhundert sollte der Netzwerkterminus sich noch weiter entwickeln. Neben seiner im 20. Jahrhundert dominanten Relevanz hinsichtlich der Kommunikation bzw. Interaktion schließt seine Bedeutung heute ebenso den Organisationsbegriff, insbesondere auch in Bezug auf die Selbst-Organisation, mit ein.[42]

1.1.2 Menschliche Grundbedürfnisse: die Basis von Infrastruktur und Netzwerk

Ein in die Zukunft orientiertes, allgemeines Sicherheitsbedürfnis stand schon jeher im Fokus des menschlichen Daseins. Begründen lässt sich dieses anhand der menschlichen Grundbedürfnisse realisieren, so die These der Verfasserin, mittels Infrastruktur und Netzwerk, denn diese stellen einen, wenn nicht sogar den wesentlichen Mechanismus der gesellschaftlichen Basisversorgung dar. Astrid Möller kann derartige Zusammenhänge mittels der archaischen Polis nachweisen: „Um die Bürger für sich zu gewinnen und die eigene Macht zu rechtfertigen, zählten nicht nur der Erfolg im Krieg oder bei athletischen Wettkämpfen, sondern auch solche hinsichtlich der Verbesserung der Infrastruktur der Polis und damit einhergehend der Lebensbedingungen ihrer Bürger.“[43]

Abb. 4: Bedürfnispyramide nach Abraham Harold Maslow (1954).

41 Beispielsweise bezeichnete bereits zu römischer Zeit der Begriff opus reticulatum (Netz-Werk) eine Bautechnik, die eine „eigenthümliche netzartige verbindung der mauersteine mit diagonal laufenden fugen“ aufwies. Zitiert nach Friedrich, Alexander: Metaphorologie der Vernetzung. Begriff und Geschichte einer kulturellen Leitmetapher, S. 3.

42 Zitiert nach Friedrich, Alexander: Metaphorologie der Vernetzung. Begriff und Geschichte einer kulturellen Leitmetapher, S. 4.

43 Möller, Astrid: Zwischen Agonalität und Kollektiv. Wasserversorgung im archaischen Griechenland. In: Reden, Sitta von/Wieland, Christian (Hg.): Wasser. Alltagsbedarf, Ingenieurskunst und Repräsentation zwischen Antike und Neuzeit (Umwelt und Gesellschaft, Bd. 14), Göttingen 2015, S. 27–48, hier S. 30.

Die menschlichen Lebensbedingungen und Grundbedürfnisse gerieten insbesondere seit den 1970er Jahren zum Gegenstand zahlreicher politisch-ökonomischer, soziologischer und psychologischer Arbeiten. Schlagworte wie „Grundbedürfnisstrategie“ (basic needs concept) wurden beispielsweise 1976 von der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) aufgegriffen und diskutiert.[44] Während die Wirtschaftswissenschaften die Grundbedürfnisse nach der Dringlichkeit ihrer Erfüllung in Existenz-, Grund-, Kultur- und Luxusbedürfnisse unterscheiden,[45] erstellte bereits in den 1950er Jahren (Erstausgabe 1954) der US-amerikanische Psychologe Abraham Harold Maslow (*1908; †1970) eine Bedürfnishierarchie, welche mit den physiologischen Bedürfnissen, Sicherheitsbedürfnissen, sozialen Bedürfnissen, Individualbedürfnissen, denen nach Selbstverwirklichung sowie nach Transzendenz (Ergänzung durch Maslow 1970) insgesamt sechs Kategorien menschlicher Bedürfnisse berücksichtigt.[46]

Während es sich bei den ersten drei Rubriken, den sogenannten Defizit- oder Existenzbedürfnissen, um grundlegende, auch in der Not existierende Erfordernisse wie ausreichend Nahrung, Wasser, Luft, Kleidung, Sicherheit durch Wohnraum und Arbeit zur Beschaffung erst genannter Erfordernisse, medizinische Versorgung sowie Anbindung und Integration an/in die Gesellschaft handelt, zählen letztere drei zu den Wachstumsbedürfnissen. Der Zusammenhang zwischen dem konkreten Bedürfnis, Infrastruktur und Netzwerk besteht, so eine weitere These der Verfasserin, in der Anerkennung und bestenfalls Akzeptanz des ersteren durch die Obrigkeit: Spätestens wenn einem Bedürfnis der Status eines Grundrechts zuerkannt wird, findet es in irgendeiner Art und Weise Eingang in die jeweilige Versorgungsinfrastruktur – von der Zufriedenheit der Gesellschaftsmitglieder hängt schließlich die innerterritoriale Ruhe und Ordnung ab. Die zunehmende Feststellung sowie Respektierung individueller Bedürfnisse fand demzufolge in den jüngeren Epochen ihren Wiederklang in der Verankerung der Grundrechte. Letztere dient in conclusio also zur Bewältigung gesellschaftlicher Asymmetrie. Der Auslöser, der zu diesem Prozess führt, lässt sich einerseits auf eine bewusste Wahrnehmung dieser «Schieflage» zurückführen, die es im Folgenden zu beseitigen gilt. Andererseits muss ebenfalls der Möglichkeit Rechnung getragen werden, dass bestimmte Ereignisse oder Prozesse Infrastruktur und Netzwerke ungewollt zu dem geraten lassen, was sie später einmal sind. Ein weiteres, von Maslow nicht berücksichtigtes, Grundbedürfnis, welches sich weder den physiologischen, noch den Wachstumsbedürfnissen zurechnen lässt, stellt die Wahrung der Identität dar. Diese fußt auf der kulturellen Verankerung eines Individuums und integriert Merkmale wie Religion, Sprache, Schrift, Philosophie, Lebens- und Freiheitsverständnis, Kunst, Musik etc.

Auf dieser Basis ergeben sich beispielsweise für das Deutschland des 21. Jahrhunderts drei große Versorgungsziele: Existenzsicherheit durch Ernährung (durch Arbeit)

---

44 Eppler, Erhard: Was braucht der Mensch? Vision: Politik im Dienst der Grundbedürfnisse, Frankfurt a. Main 2000, S. 12 ff.

45 Vgl. hierzu: Eppler, Erhard (Hg.): S. 10 ff., S. 58 ff.; Springer Gabler Verlag (Hg): Gabler Wirtschaftslexikon, Stichwort: Bedürfnishierarchie, online im Internet: http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/77711/beduerfnishierarchie-v6.html (Zugriff am 13.02.2016, 18:12 Uhr); Springer Gabler Verlag (Hg.), Gabler Wirtschaftslexikon, Stichwort: soziale Indikatoren, online im Internet: http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/120285/soziale-indikatoren-v6.html (Zugriff am 13.02.2016, 18:20 Uhr).

46 Maslow, Abraham H.: Motivation und Persönlichkeit. 2. erweiterte Auflage, Olten 1978, S. 106 ff.

und Schutz/Geborgenheit (körperlicher, geistiger und psychischer Schutz durch Unterkunft, Pflege, medizinische Versorgung, Toleranz, Akzeptanz und Gesetz), Partizipation (Teilnahme am Kulturleben) durch Bildung (z. B. Recht auf den Schulbesuch), Mobilität (soziale und räumliche) und Kommunikation/Information (Medien) sowie die Wahrung der Identität. Die heutige Situation in Deutschland ist eo ipso das Ergebnis Jahrhunderte währender Entwicklungs- und Akkumulationsprozesse. Mit der Komplexitätszunahme innerhalb der Gesellschaft fanden mit der Anerkennung und Akzeptanz gewisser Grundrechte immer wieder Verschiebungen statt: Während gewisse Rechte und Versorgungsansprüche, beispielsweise im Bereich der Partizipation, im Rahmen des vorherrschenden Selbstverständnisses früherer Epochen nur einer kleinen Gesellschaftsschicht zustanden, änderte sich dies mit der Auflösung der hierarchischen Strukturen. Die daraus resultierende Zunahme der zu versorgenden Gesellschaftsmitglieder und der Versorgungsansprüche selbst musste sich demnach selbstverständlich auf den Aufbau und die Komplexität der Infrastruktur bzw. Netzwerke auswirken. Ein in der historischen Forschung bisher oftmals vernachlässigtes Grundbedürfnis stellt die Wahrung der Identität dar.

1.1.3 Infrastruktur- und Netzwerkforschung aus nicht-historischer Perspektive

Der Infrastrukturbegriff in den Wirtschaftswissenschaften

Nach erfolgter Etablierung des Infrastruktur-Begriffs in den Wirtschaftswissenschaften in den 1960er Jahren wurden im weiteren Verlauf der folgenden Jahre hierzu zahlreiche Untersuchungen angestellt, im deutschsprachigen Raum kann das Jahr 1970 als ein vorläufiger Höhepunkt der wissenschaftlichen Analyse des Phänomens Infrastruktur angesehen werden, ab den Anfangssiebzigern waren diese Ansätze allerdings sehr stark rückläufig. Aus dieser knapp zehn Jahre währenden Periode liegen zahlreiche Arbeiten vor, welche auch bereits die oben angeführten thematischen Komponenten Technik (mit den Merkmalen der Unteilbarkeit der Projekte und einer langen Lebensdauer derselben), Ökonomie (mit dem speziellen Investitionscharakter von Infrastruktur unter besonderer Berücksichtigung materieller und personeller Voraussetzungen) und Institution (mit der Betonung der zentralen Planung und Kontrolle) explizit ansprachen und verknüpften.[47] Zunehmend fand auch eine Beachtung und Untersuchung der vielfältigen „Effekte der Infrastruktur“ statt: Leistungserstellungen (Errichtung und Bereitstellung der Infrastruktur-Einrichtung, ggf. auch der Betriebe), nachfolgende Einkommens- und Beschäftigungseffekte, Leistungsabgaben (Nutzung der Einrichtungen durch Wirtschaftssubjekte, die Angebotswirkungen der Infrastruktur steht hierbei im Vordergrund), Anreizeffekte (Attraktivität von Standorten), Bodennutzungs-, Bodenpreis- und Entwicklungseffekte, Konsum- bzw. Wohlfahrtseffekte, Produktivitäts- und Selbsterzeugungseffekte, Standort- und Wachstumseffekte, Anpassungen der Wirtschaftssubjekte an die veränderte Infrastrukturausstattung, externe Agglomerationseffekte (z. B. Strukturveränderungen der bestehenden Agglomerationen), Diskriminierungseffekte (Bevorzugung oder Benachteiligung zwischen Regionen oder innerhalb dieser), inter-

47 Vgl. auch Schatz, Klaus-Werner: S. 128 f. sowie Momberg, Robert: S. 32.

regionale Mobilitätseffekte sowie Veränderungen der wirtschaftlichen Austauschbeziehungen.[48] Bezüglich der Schaffung und Nutzung von Infrastruktur werden schließlich Eigenschaften und Merkmale benannt: der spezifische Investitionscharakter mit langfristiger Nutzungsdauer und entsprechend langer Kapitalbindung, die in der Regel beträchtliche Größenordnung der Projekte verbunden mit einem entsprechend hohen Finanzierungsbedarf, die Berücksichtigung einer möglicherweise nur durchschnittlichen Auslastung einer geplanten infrastrukturellen Maßnahme sowie schließlich ihre Erfordernis in der Funktion als „öffentliches Gut" zu fungieren.[49] Insbesondere letzteres wichtiges institutionelles Merkmal kann zwangsläufig auch eine eventuell defizitäre Bilanz einer infrastrukturellen Maßnahme beinhalten.[50]

Adam Smiths (*1723; †1790) Ausführungen in seinem Werk „An Inquiry into the Nature and Causes of Wealth of Nations" (1776) belegen, dass das Phänomen „Infrastruktur" bereits auch zu früheren Zeiten von Bedeutung war: Der Begründer der Nationalökonomie forderte beispielsweise im Abschnitt „Of the Expense of Public Works and Public Institutions" seines grundlegenden staatstheoretischen Entwurfs von der staatlichen Obrigkeit explizit die Förderung von infrastrukturellen Maßnahmen: „The third and last duty of the sovereign or commonwealth is that of erecting and maintaining those public institutions and those public works, which, though they may be in the highest degree advantageous to a great society, are, however, of such a nature that the profit could never repay the expense to any individual or small number of individuals, and which it therefore cannot be expected that any individual or small number of individuals should erect or maintain. The performance of this duty requires, too, very different degrees of expense in the different periods of society."[51] Die Formulierung „those public institutions and those public works" demonstriert, dass er sich keineswegs nur auf das Verkehrssystem allein bezog. Dass der Mechanismus infrastruktureller Folgeeffekte sehr wohl auch im hier vorliegenden Betrachtungszeitraum seitens der politischen Organe wahrgenommen wurde, belegt ein Zitat aus dem ersten Raumordnungsbericht der Bundesregierung aus dem Jahr 1963. Bezogen auf die Wasserstraße heißt es hier: „Wasserstraßen im Binnenbereich erfüllen oft neben den Bedürfnissen des Verkehrs auch landeskulturelle, energiewirtschaftliche und wasserwirtschaftliche Aufgaben, so daß neue Wasserstraßen von erheblicher Bedeutung für die räumliche Struktur sind. Sie können besondere Standortvorteile für Betriebe bieten, die für ihre Produktion viel Wasser benötigen oder solche Massengüter beziehen, die sich zum Transport mit Binnenschiffen eignen. Mit dem Bau von Wasserstraßen sind daher häufig raumpolitisch günstige Auswirkungen verbunden, da sie die Bildung neuer Industriestandorte in wirtschaftlich wenig erschlossenen Gebieten fördern."[52]

Die Infrastrukturforschung, so wird deutlich, vollzog sich zunächst vor allem im Rahmen technisch-materieller Dimensionen, es wird der gesellschaftliche Unterbau

48 Ottersbach, Markus: S. 22 ff.

49 Springer Gabler Verlag (Hg.): Gabler Wirtschaftslexikon. Suchwort: Infrastruktur, online einzusehen unter: http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/54903/infrastruktur-v9.html (Zugriff am 30.11.2013, 14:30 Uhr).

50 Momberg, Robert: S. 32.

51 Smith, Adam: Of the Expense of Public Works and Public Institutions (5. Buch). In: Ders.: An Inquiry into the Nature and Causes of Wealth of Nations. Bd. 2, London 1776, S. 329 f.

52 1. Raumordnungsbericht der Bundesregierung (1963), in: Bestand 450-710, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

fokussiert. Was die aktuelle öffentliche Diktion und Rezeption angeht, ist eine zunehmende Verwendung des Begriffes Infrastruktur unverkennbar. Den sachlichen Hintergrund bieten hierfür entsprechende Problemkreise in der gegenwärtigen Industriegesellschaft, etwa die Unterversorgung ländlicher Gebiete mit digitalen Medien oder medizinischer Hilfe, die Diskussion um die Trassenführung in der Stromversorgung oder die Frage der Instandsetzung maroder Verkehrswege. Dabei ist aus historischer Sicht bemerkenswert, dass die vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen angefachte Debatte zur Umwandlung der Solidaritätsabgabe in einen Infrastrukturzuschlag wiederum zur von Adam Smith geforderten Pflicht zur öffentlichen Finanzierung des Gemeinschaftsgutes zurückführt.

Vom Netzwerkmanagement bis zur Steuerungstheorie

Während das «Netzwerk» als eigene Forschungskategorie in der Geschichtswissenschaft bisher nur im Rahmen der Netzwerkanalyse Eingang fand, stellt es in anderen Fachbereichen durchaus eine feste Größe dar. Dabei wird ein «Netzwerk» zugleich als Forschungsobjekt und methodischer Zugang verstanden. Fachliteratur und elektronische Informationssysteme listen eine Fülle von Einträgen zum Netzwerkbegriff auf, gleichzeitig werden Definitionen von Folgebegriffen, wie etwa Netzwerksteuerung, -management, -beratung oder Netzwerkmoderation und -evaluation angegeben.[53] In der Betriebswirtschaftslehre und in der Logistik wird von Produktions-, Beschaffungs- und Distributionsnetzwerken gesprochen. Organisationslehre und Arbeitswissenschaft benutzen den Begriff der Netzwerkorganisation. Auch die Politikwissenschaft macht vom Netzwerkgedanken im Rahmen der Steuerungstheorie Gebrauch. Bei den bisher genannten Netzwerken steht somit der Objektcharakter im Vordergrund. Die Kulturwissenschaft allerdings versteht unter einem Netzwerk eine Kommunikationsbasis verschiedener Einzelwissenschaften zu bestimmten Gegenstandsbereichen, somit liegt hier eindeutig eine methodische Herangehensweise vor. Auf dem Gebiet der Rechtswissenschaft gibt es Hinweise dafür, das Netzwerk-Paradigma für ein neues Rechtsverständnis nutzbar zu machen, eine sichere Unterscheidung zwischen Objekt und Methode kann der Fachfremde hier nicht ohne weiteres vornehmen.[54]

Der Netzwerkbegriff in den Sozialwissenschaften

Auf die im Rahmen der Sozialwissenschaften, speziell auf dem Gebiet der Soziologie, entwickelten Netzwerktheorien soll an dieser Stelle ausführlicher eingegangen werden, da sie für den Historiker von besonderem Interesse sein können. Die soziologische Netzwerkanalyse trat in den 1950er Jahren auf den Plan, sie ging zunächst aus struktur-funktionalistischen Ansätzen hervor. Die von Markus Siedow aufgeworfene Frage,

53 Vgl. z. B. http://de.wikipedia.org/wiki/Netzwerk (Zugriff am 09.12.2014, 16:00 Uhr).

54 Hennig, Marina/Stegbauer, Christian: Probleme der Integration von Theorie und Methode in der Netzwerkforschung. In: Hennig, Marina/Stegbauer, Christian (Hg.): Die Integration von Theorie und Methode in der Netzwerkforschung. Wiesbaden 2012, S. 7–12, hier S. 7.

ob es sich dabei um eine Theorie oder eine Methode handelt, soll hier nur der Vollständigkeit halber erwähnt werden.[55]

Ein Netzwerk wird dabei definiert als „eine Menge von Akteuren […], die untereinander durch Beziehungen verbunden sind."[56] Unter dem Begriff Akteur kann dabei auch eine Institution verstanden werden. Zwischen den Akteuren bestehen gewisse Relationen oder Beziehungen, Akteure und Relationen befinden sich wiederum in einer Abhängigkeit von sogenannten Attributen, diese beinhalten z. B. Geschlecht, Alter, Religion oder Stand.[57]

Die Soziologen Marina Hennig und Steffen Kohl beschreiben die Realitätswahrnehmung des Individuums – die Interaktion miteingeschlossen – als durch Netzwerke bedingt. Diese nehmen eine „Vermittlerposition zwischen Mikro- und Makroebene"[58] ein. Hierbei wird die Makrostruktur als eine räumliche Vorstellung interpretiert, während die Mikrostruktur als eine Ebene zu begreifen ist.[59] In diesem Zusammenhang betrachten die Autoren Netzwerkstrukturen als Muster sozialer Praktiken (Habitustheorie), denen tiefer verankerte Strukturen zu Grunde liegen, welche durch den „Habitus der Akteure"[60] entstehen und verändert werden. Die tiefer liegenden Strukturen umfassen, um es mit Bourdieu zu erklären, im Wesentlichen die relative Verteilung von Geld und Bildung an die einzelnen Gesellschaftsmitglieder.[61] Vor diesem Hintergrund mussten sich die Soziologen u. a. die Frage stellen, inwieweit sich die angeführte soziologische Netzwerktheorie und die sich etwa zur gleichen Zeit etablierende und insbesondere seit den 1980er Jahren durch Niklas Luhmann aus- und umformulierte Systemtheorie miteinander vereinbaren lassen. Aus wissenschaftlich-soziologischer Perspektive wurden hierzu unterschiedliche Ansätze geliefert, die von einer reinen «Umterminierung» systemtheoretischer Begriffe bis zur Integration der Netzwerke in die Systemtheorie reichen.[62] Interessant ist in dieser Hinsicht vor allem auch der von Veronika Tacke im Jahr 2000 formulierte Denkansatz, bei dem Netzwerke erstmals nicht als eigener Systemtyp begriffen werden, sondern bei dem vielmehr, ausgehend von der funktionalen Differenzierung, die Personen und Organisationen in verschiedenen Sachbereichen zum Ausgang und Ziel von Kommunikation geraten: Ist eine definierte Person beispielsweise als Wähler registriert, führt ein Bankkonto und ist Angehörige einer oder mehrerer Institutionen, so ist sie damit in der Konsequenz in vielfältiger Hinsicht „adressierbar".[63] Aus dem reflexiven Umgang mit Adressen ergibt sich ein Netzwerk als eine „Form sekundärer Ordnungsbildung".[64] Kennzeichnend für

55 Siedow, Markus: Q. Aurelius Symmachus und die Netzwerke der spätrömischen Aristokratie. Soziale Netzwerkanalyse in der Alten Geschichte? In: Bauerfeld, Daniel/Clemens, Lukas (Hg.): Gesellschaftliche Umbrüche und religiöse Netzwerke. Analysen von der Antike bis zur Gegenwart, Bielefeld 2014, S. 13–44, hier S. 15.
56 Siedow, Markus: S. 16.
57 Ebd.
58 Hennig, Marina/Stegbauer, Christian: S. 7.
59 Hennig, Marina/Kohl, Steffen: Fundierung der Netzwerkperspektive durch die Habitus- und Feldtheorie von Pierre Bordieu. In: Hennig, Marina/Stegbauer, Christian (Hg.): S. 13–32, hier S. 13 und S. 16.
60 Hennig, Marina/Kohl, Steffen: S. 15.
61 Ebd.
62 Holzer, Boris: Netzwerke. Bielefeld 2010, S. 94 ff.
63 Holzer, Boris: S. 96.
64 Holzer, Boris: S. 97.

diese Betrachtungsweise ist der „offene Charakter“, der einem solchen Netzwerk unterstellt wird. Daraus ergibt sich laut Tacke, dass sich jedes Individuum sozusagen unendlich viele Adressen zulegen und somit eine beliebig variierbare Vernetzung erzeugen kann.

Eine derartige Interpretation ist für die gegenwärtige hochtechnologisierte Industriegesellschaft sicher zulässig. Sie lässt sich, global gesehen, aber weder geographisch auf unterversorgte Gebiete übertragen, noch zwanglos auf frühere geschichtliche Epochen anwenden. Schlussendlich ergeben sich daher für den Historiker zwei Fragestellungen:

1. Was kann die Analyse und Darstellung historischer und aktueller Netzwerke im Rahmen der Geschichtswissenschaft bewirken?
2. Sind Netzwerktheorien als Werkzeug für die historische Forschung anwendbar?

1.2 Infrastruktur und Netzwerk in der Geschichtswissenschaft

Nach Reinhart Koselleck findet Geschichtswissenschaft, was den quellenbedingten Ansatz angeht, auf zwei Ebenen statt: Entweder befasst sich der Historiker mit Gegebenheiten, die bereits früher verbal artikuliert wurden, oder er rekonstruiert solche, die früher sprachlich noch nicht formuliert wurden, deren Existenz sich jedoch aus überkommenen Relikten erschließen lassen.[65] Es handelt sich folglich um die Auseinandersetzung mit einerseits quellengebundenen Begriffen und andererseits mit Phänomenen, die ex post konkret beschrieben werden.[66] Infrastruktur und Netzwerk gehören naturgemäß zur zweiten Gattung.

1.2.1 Die historische Netzwerkanalyse

Der Begriff des Netzwerkes fand, ebenso wie beispielsweise der Terminus «System», in methodischer Hinsicht abgeleitet von der Soziologie, bereits vor einigen Jahren im Rahmen der sozialen Netzwerkanalyse Eingang in die historische Forschung. Bereits eine Tradition verkörpern in diesem Zusammenhang die seit 2009 durch den Arbeitskreis „Historische Netzwerkforschung“ jährlich stattfindenden Workshops, welche sich mit der Anwendbarkeit der oben beschriebenen soziologischen Methode im Rahmen geschichtswissenschaftlicher Projekte und unter Hinzuziehung der vom Historiker in den Mittelpunkt gerückten Quellenanalyse befassen.[67] In der Erforschung der diesbe-

65 Koselleck, Reinhart: Vergangene Zukunft. Zur Semantik geschichtlicher Zeiten, Frankfurt a. M. 2013 (8. Auflage), S. 350.

66 Koselleck, Reinhart: S. 350.

67 Vgl. dazu: http://www.hsozkult.de/conferencereport/id/tagungsberichte-3226 (2010); http://www.hsozkult.de/conferencereport/id/tagungsberichte-4859 (2012); http://kompetenzzentrum.uni-trier.de/de/extra/aktuell/call-for-participation-workshop-zur-historischen-netzwerkanalyse/ (2015); http://www.wikicfp.com/cfp/servlet/event.showcfp?eventid=45770&copyownerid=77634 (alle eingesehen am 04.06.2015, 14:15 Uhr).

züglichen Anwendbarkeit kann Gabriele B. Clemens als führend angesehen werden.[68] Aktuell bietet das in diesem Jahr erschienene, noch druckfeuchte „Handbuch Historische Netzwerkanalyse“, welches besser mit „Einführung in die historische Netzwerkanalyse“ betitelt worden wäre, dem Forscher, der sich mit Historischer Netzwerkanalyse auseinandersetzen möchte, eine verständlich geschriebene Übersicht. Die einzelnen Aufsätze greifen nicht nur die verschiedenen Praxisprobleme heraus, sondern präsentieren zugleich auch Lösungsvorschläge. Eine erhoffte, umfassende Aufbereitung des Netzwerkbegriffs, welche vor allem auch über die sozialen Akteursgeflechte hinausgeht, fehlt jedoch, weshalb der Sammelband im Hinblick auf die Auseinandersetzung mit dem Infrastrukturbegriff peripher ist.[69] Es bleibt daher das Resümee, dass der Netzwerkbegriff bisher cum grano salis lediglich im Rahmen methodischer Analysen Eingang in die Geschichtswissenschaft gefunden und dabei vor allem eine personen- und institutionenbezogene Anwendung erfahren hat. Wenngleich politische und soziale Faktoren darüber indirekt mitberücksichtigt werden, so erscheint der materiell-technische Aspekt eines Netzwerkes bisher bestenfalls angedeutet.

1.2.2 Infrastruktur-historische Forschungen im deutschsprachigen Raum

Während in den siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts noch von einer „Theorie der Infrastruktur“ gesprochen wurde, nimmt aktuell das Interesse an der konkreten Formulierung einer «ISG» zu.[70] Besonders hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang auf deutscher Seite die grundlegenden Arbeiten von Dirk van Laak und Jens Ivo Engels, welche die ISG als wertvollen Beitrag zur Geschichtswissenschaft herausstellen. Erste Workshops auf diesem Gebiet befassen sich mit Infrastruktur aus historischer Perspektive.[71] Die kürzlich eingerichtete, DFG-geförderte Graduiertenschule KRITIS an der Universität Darmstadt zeugt ebenfalls von einem anhaltenden einschlägigen Forschungsinteresse. Wenngleich die genannten Ansätze, wie unten noch skizziert wird, ein gewisses Echo erfuhren, lässt sich eine Breitenwirkung und die allgemeine Anerkennung einer spezialisierten ISG bis dato nicht erkennen.[72] Ein Streiflicht hierzu

68 Siehe Publikationen von Gabriele B. Clemens (Professur für Neuere Geschichte und Landesgeschichte Universität des Saarlandes): online einsehbar unter http://www.uni-saarland.de/lehrstuhl/clemens/publikationen/reupke.html (Zugriff am 30.06.2015, 19:51 Uhr).

69 Siehe FN 30.

70 Vgl. dazu beispielsweise die Publikation von Fremdling, Rainer: Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840–1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur, Dortmund 1975.

71 An dieser Stelle erwähnt werden sollen z. B. der Workshop „Infrastrukturen und natürliche Ressourcen in der Umweltgeschichte – Königswinter 09/05“ (2005), veranstaltet durch das Historische Institut der Universität Freiburg, die Sektion mit dem Titel „Infrastrukturen der Macht“ im Rahmen des Historikertags 2010 in Berlin (organisiert von Jens Ivo Engels) sowie der Workshop: „Neue landesgeschichtliche Ansätze zur Erforschung der Weimarer Republik. Themenbereich Infrastruktur- und Kommunalgeschichte“ (2014), veranstaltet durch das Institut für Bayerische Geschichte der Ludwig-Maximilians-Universität München und die Kommission für Bayerische Landesgeschichte bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften. Für das vergangene Jahr ist zudem die im August stattgefundene Jahrestagung der Georg-Agricola-Gesellschaft zu erwähnen. Ab dem Herbst 2016 nimmt die bereits erwähnte Graduiertenschule in Darmstadt ihre Arbeit auf.

72 Vgl. Engels, Jens Ivo: S. 52.

bietet der Eintrag „Infrastruktur“ von Klaus Beyrer in der Enzyklopädie der Neuzeit aus dem Jahr 2007,[73] der über das Beschreiben der historischen Entwicklung einzelner Infrastrukturbeispiele nicht hinausgeht. Dagegen hat van Laak seit zwei Jahrzehnten in zahlreichen Arbeiten die Beachtung des Phänomens Infrastruktur aus der Sicht des Historikers in deutlich umrissener Form immer wieder gefordert. Als einer der essentiellen Grundlagen hierfür formulierte er, dass „Infrastruktur das Mängelwesen Mensch entlastet, da sie Handlungsradien erweitert, die Leistungen und Reichweite der menschlichen Organe verstärkt und Zeiten für andere Tätigkeiten durch die erwirkte Beschleunigung freisetzt.“[74] Die Wertung der Infrastruktur als „Kulturleistung“[75] ergibt sich hieraus logischerweise; daraus erwächst wiederum zwangsläufig das Bedürfnis einer intensiven Forschung im Rahmen der Geschichtswissenschaft. Die technische Entwicklung wird dabei als ein bedeutender Teil der Kultur verstanden. An anderer Stelle bezeichnete van Laak Infrastruktur als „vergrabenes Kapital“ der Gesellschaft und greift somit den oben bereits erwähnten Gedanken von Adam Smith zur Unterhaltung und Finanzierung von Infrastruktur als öffentliches Gut auf.[76]

Jens Ivo Engels beschrieb 2010 die Existenz zweier gegenwärtiger infrastrukturhistorischer Untersuchungsrichtungen: einerseits eine traditionelle Schiene, die mit Infrastruktur im Wesentlichen eine Verkehrs-, Mobilitäts- und Transportgeschichte verbindet, andererseits die innovative Seite, welche ISG auf der Basis der Netzwerkforschung betreibt.[77] Auch wenn seit einigen Jahren vermehrt Arbeiten zu infrastrukturellen Themen vorgelegt wurden[78] und zugleich die Zahl der Historiker, die sich mit ISG beschäftigen, signifikant ansteigt,[79] so besteht jedoch nach wie vor ein Mangel an einschlägigen Übersichtswerken, Handbüchern, spezialisierten Bibliotheken und Datenbanken oder gar an Instituten oder Lehrstühlen. Es fehlt somit nach wie vor eine Institutionalisierung dieses Denkansatzes.[80]

---

73 Beyrer, Klaus: S. 949.

74 Laak, Dirk van: Infra-Strukturgeschichte. S. 371.

75 Ebd.

76 Laak, Dirk van: Das „vergrabene Kapital“ und seine Wiederentdeckung. Das neue Interesse an der Infrastruktur, Sonderdruck, Berlin 2010, S. 11.

77 Engels, Jens Ivo: S. 53.

78 Unter dem Suchwort „Infrastruktur“ lassen sich alleine im Jahrbuch der historischen Forschung zahlreiche neue, sich in Arbeit befindende, Projekte nachweisen.

79 Neben Dirk van Laak (Universität Leipzig) sollen an dieser Stelle noch Jens Ivo Engels (Universität Darmstadt), Gerrit Jasper Schenk (Universität Darmstadt), Birte Förster (Universität Darmstadt) und Frithjof Benjamin Schenk (Universität Basel) Erwähnung finden.

80 Vgl. dazu auch: Schabacher, Gabriele: Rohrposten. Zur medialen Organisation begrenzter Räume, in: Neubert, Christoph/Schabacher, Gabriele (Hg.): Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien, Bielefeld 2013, S. 189–223, hier S. 194.

Infrastruktur-Geschichte und ihre Stellung zur Technik- und Verkehrsgeschichte

Bedingt durch die stark materialisierte und technisch geprägte Perspektive von Infrastruktur sowie ihre für jedermann augenfällige Erscheinung im Rahmen des Verkehrswesens fanden naturgemäß infrastruktur-historische Überlegungen bereits, wenn auch nicht explizit, insbesondere in der Verkehrs- und Technikgeschichte Berücksichtigung. Zweifellos kann in diesem Rahmen der Aussage Dominik Greifenbergs, der im Rahmen seines Beitrags der Frage nach der Sinnhaftigkeit einer ISG für das Mittelalter nachging, nur beigepflichtet werden, wenn er schreibt, dass „sich andere Teildisziplinen der Geschichtswissenschaft ggf. schon mit diversen Infrastrukturen auseinandergesetzt haben – nur eben nicht unter der Prämisse, bewusst eine infrastruktur-geschichtliche Forschungsperspektive einnehmen zu wollen."[81] Insbesondere die sich als eigene Teildisziplin verstehende Verkehrs- bzw. Technikgeschichte sehen sich gewissermaßen als Vorreiter derartiger Überlegungen, weshalb auf beide an dieser Stelle näher eingegangen werden soll.

Die Verkehrsgeschichte stellt historische Aspekte des Verkehrswesens in den Mittelpunkt ihrer Forschung. Sie fungiert sozusagen als Brückendisziplin zwischen den Verkehrswissenschaften und der Geschichtswissenschaft. Ihr Ziel ist es jedoch nicht, eine endlose Reihe verkehrstechnischer Erfindungen historisch abzuarbeiten. Vielmehr geht es ihr darum, die Verkehrsentwicklung makroökonomisch aufzuarbeiten, also sowohl ökonomische, politische, soziale als auch kulturelle Aspekte zu berücksichtigen und in die jeweilige Untersuchung mit einzubeziehen.[82] Im Gegensatz zur ISG gelang der Verkehrsgeschichte bereits am Ende des 19. Jahrhunderts der Sprung zur historischen Teildisziplin. In den Jahren zuvor galt sie als Bestandteil der Wirtschafts- oder Technikgeschichte. Heute umfasst sie u. a. auch Elemente der Politik-, Verfassungs-, Sozial-, Lokal- und Regional- sowie der Wissenschaftsgeschichte.[83] Vor allem in der Schweiz wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche Arbeiten zu verkehrsgeschichtlichen Aspekten vorgelegt. Ein institutioneller Rahmen scheint hier aber bislang zu fehlen[84] – im Gegensatz zu Deutschland, wo bereits seit 1952 die Verkehrsgeschichte als Lehrstuhl, Institut bzw. Fachbereich an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" in Dresden (1952–92) bzw. an der Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List" der Technischen Universität Dresden (1992–2001) institutionalisiert war.[85] Gegenwärtig setzt der Arbeitskreis Verkehrsgeschich-

81 Greifenberg, Dominik: Überlegungen zu Sinn und Nutzen einer Infrastruktur-Geschichte des Mittelalters. In: Niederrhein-Magazin 19 (2015), S. 13–22, hier S. 22.

82 Merki, Christoph Maria: Die verschlungenen Wege der modernen Verkehrsgeschichte. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte. 45 (1995), S. 37–54, hier S. 444.

83 Vgl. Teuteberg, Hans-Jürgen: Entwicklung, Methoden und Aufgabe der Verkehrspolitik. In: Akude, John/Daun, Anna/Egner, David/Lambach, Daniel (Hg.): Politische Herrschaft jenseits des Staates. Zur Transformation von Legitimität in Geschichte und Gegenwart, Wiesbaden 2011, S. 173–194, hier S. 189 ff.

84 Vgl. dazu Merki, Christoph Maria: S. 446 ff.

85 Merki, Christoph Maria: S. 445; Teuteberg, Hans-Jürgen: S. 177 f.; Hascher, Michael/Zeilinger, Stefan: Verkehrsgeschichte Deutschlands im 19. und 20. Jahrhundert. Verkehr auf Straßen, Schienen und Binnenwasserstraßen. Ein Literaturüberblick über die jüngsten Forschungen, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte. (2001), S. 165–183, hier S. 182 f.; Homepage der Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List": http://tu-dresden.de/die_tu_

te im Jungen Forum der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) die Arbeit auf dem Gebiet der Verkehrsgeschichte fort.[86] Weitere Institutionen in Deutschland, welche die Verkehrsgeschichte mitberücksichtigen, sind die Deutsche Gesellschaft für Unternehmensgeschichte, der Arbeitskreis Verkehrsgeschichte sowie verschiedene Verkehrsmuseen. In Großbritannien vertritt das Institute of Railway Studies and Transport History an der Universität York diesen Forschungszweig.[87]

Während Teuteberg (1994) in seinem Überblick über die bis dato vorhandene Forschungsliteratur noch das Fehlen einer Bibliographie bemängeln konnte, verfügt die Verkehrsgeschichte seit einem Jahrzehnt über eine von Marie-Claude Pfaffen (2005) erstellte, umfassende, epochal, geographisch und thematisch breit angelegte Bibliographie.[88] Hascher und Zeilinger ergänzten 2001 Teutebergs Überblicksdarstellung um die Jahre 1999 und 2000.[89] Ralf Roth (2009) vertritt die These, dass „Kommunikation, Verkehr, Transport, Mobilität, Migration, Transfer und Austausch die zentralen Kategorien darstellen, um eine zunehmend vernetzte und globalisierte Gegenwart zu verstehen“[90] und hebt damit noch einmal mehr die Bedeutung seiner Fachrichtung hervor. Colin Divall und Hans-Liudger Dienel (2009) gehen sogar soweit, Verkehrshistoriker den Entscheidungsträgern der Europäischen Union beizuordnen, in der Verkehr und Transport zunehmend zu zentralen Beratungsgegenständen geraten.[91] Auch dies lässt auf das zunehmende Selbstbewusstsein in den Reihen dieser Fachrichtung schließen.

Die Technikgeschichte erlebt seit etwa zwei Jahrzehnten dank internationaler Impulse, besonders hinsichtlich der Methodik, in Deutschland einen Innovationsschub. Hierbei profitierte sie besonders von der Umsetzung der Forderungen von Bruno Latours und Thomas Hughes, welche dem bisherigen Klischee der Technikgeschichte, funktionell als reine «Nacherzählung großer Erfindungen und ihrer Urheber» zu fungieren, entgegentraten und die deutsche Technikgeschichte international konkurrenzfähig werden ließen.[92] Die Technikgeschichte untersucht, dokumentiert und analysiert u. a. Wege und Bedingungen, unter denen sich technischer Wandel vollzog und thematisiert ferner die Wechselwirkung zwischen technischem Fortschritt und der Geschichte sozialer Prozesse. Nach Akoš Paulinyi definiert sie dabei Technik als Summe aller Artefakte, Verfahren und Handlungen, welche vom Menschen im Hinblick auf ein bestimmtes Ziel erdacht, konstruiert und angewendet werden; bekannt geworden ist ferner vor allem die Technikdefinition von Günter Ropohl, für den „Technik […] (a) die Menge der nutzenorientierten, künstlichen, gegenständlichen Gebilde (Artefakte oder Sachsysteme), (b) die Menge menschlicher Handlungen und Einrichtungen, in denen

---

dresden/fakultaeten/vkw (Zugriff am 10.04.2014, 16:27 Uhr); Homepage der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ in Dresden: http://www.hfv-dresden.de/ (Zugriff am 10.04.2014, 16:30 Uhr).

86 Homepage der DVWG: http://www.dvwg.de/ (Zugriff am 10.04.2014, 16:36 Uhr).

87 Homepage des „Institute of Railway Studies and Transport History“ an der Universität York: http://www.york. ac.uk/inst/irs/ (Zugriff am 10.04., 14:24 Uhr).

88 Pfaffen, Marie-Claude/Pfaffen, Sylvie: Bibliographie zur Verkehrsgeschichte. Universität Bern, Bern 2005, online unter: http://www.rag-online.org/images/stories/schwinges/pdfs/bibliographie_verkehrsgeschichte.pdf (Zugriff am 10.04.2014, 14:50 Uhr); Teuteberg, Hans-Jürgen: S. 175.

89 Siehe dazu: Hascher, Michael/Zeilinger, Stefan: S. 165–183.

90 Engels, Jens Ivo: S. 52.

91 Ebd.

92 Engels, Jens Ivo: S. 51.

Sachsysteme entstehen und (c) die Menge menschlicher Handlungen, in denen Sachsysteme verwendet werden, [umfasst].“[93] Damit begreift Ropohl den handelnden Menschen sozusagen als Teil der Technik, womit er sich von früheren Darstellungen und Technikdefinitionen diverser Autoren distanziert.

Wenn sich die Exponenten von Verkehrs- und Technikgeschichte allerdings als Repräsentanten der ISG schlechthin begreifen, müssen dem die Ausführungen von van Laak und Engels entgegengehalten werden, denn diese Teildisziplinen fokussieren nur einen kleinen Teil der historischen Materie, welche eine, von beiden Autoren geforderte, grundlegende und umfassende ISG untersuchen und darstellen sollte.

Der Betrachtungszeitraum bisheriger Untersuchungen im deutschen Raum

Die bisher vorgelegten Untersuchungen mit einer bewusst gewählten infrastrukturgeschichtlichen Forschungsperspektive beziehen sich, was den Betrachtungszeitraum angeht, schwerpunktmäßig auf das 19. Jahrhundert. Engels führt als Grund dafür einerseits die fehlende Tradition der älteren Teilfächer im Umgang mit technischen Themen, andererseits die Überlieferungslücken weiter zurückliegender Epochen an.[94] In diesem Zusammenhang stellte sich, zumindest anfänglich, die Frage, ob der im 20. Jahrhundert formulierte Begriff «Infrastruktur» überhaupt auf frühere geschichtliche Zeiträume anwendbar ist. Van Laak greift diesen Diskussionsgegenstand in seiner Publikation „Imperiale Infrastruktur“ auf und plädiert dabei schlussendlich für die diesbezügliche Zulässigkeit.[95] Das im Jahr 2014 erschienene Werk „Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart“, herausgegeben von Birte Förster und Martin Bauch, bestätigt eindrucksvoll die epochale Anwendbarkeit und Übertragbarkeit des Untersuchungsgegenstandes, indem die Herausgeber in ganz selbstverständlicher Weise den Zeitrahmen von der Antike bis zur Neuzeit abstecken. Sie geben damit ein deutliches Signal in Richtung der von van Laak erhobenen Forderung, dass infrastruktur-historische Untersuchungen nicht erst mit der Etablierung des Terminus im 20. Jahrhundert beginnen oder etwa nur die industrielle Epoche umfassen können.[96]

Der thematische Status quo

Dass das Phänomen und der Terminus «Infrastruktur» Einzug in die Publikationen der jüngsten Forschung halten, zeigt beispielsweise der Abschnitt „Verbesserung der Infrastruktur“ im Rahmen eines Werkes zur mittelalterlichen Stadtgeschichte von Bernd Fuhrmann (2014).[97] Im Gegensatz zu den Forschungen um den Netzwerkbegriff steht allerdings auch hier wiederum, wie auch in den bisher vorliegenden übrigen Publi-

93 Ropohl, Günter: Allgemeine Technologie. Eine Systemtheorie der Technik, München/Wien 2009, 3. Auflage, S. 31.

94 Engels, Jens Ivo: S. 53.

95 Laak, Dirk van: Imperiale Infrastruktur. S. 21 ff.; für die mediävistische Forschung stellte, wie erwähnt, Greifenberg fest, dass auch hier bereits erste Ansätze, wenn auch nicht bewusst formuliert, vorhanden sind: Greifenberg, Dominik: S. 13–22.

96 Förster, Birte/Bauch, Martin: Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart (Historische Zeitschrift. Beiheft 63). München 2014.

97 Fuhrmann, Bernd: Hinter festen Mauern. Europas Städte im Mittelalter, Darmstadt 2014, S. 248–257. Diesen Hinweis verdanke ich meinem Kollegen Dominik Greifenberg.

kationen, ein materiell-technisches Verständnis von Infrastruktur mit den an ein solches geknüpften, gesellschaftspolitischen Auswirkungen im Vordergrund. Hier wiederum rangieren, um es noch einmal zu betonen, die Verkehrssysteme als augenfälligstes und naheliegendes Beispiel, auch angesichts ihrer herausragenden Bedeutung für die Volkswirtschaft, an erster Stelle.[98] Diesen Umstand betont auch Engels mit der Feststellung, dass unter übergeordneten Thematisierungen, wie z. B. der „Rolle der Infrastruktur im Zusammenhang mit Integration", in erster Linie Verkehrs-, Kommunikations- sowie Energienetzwerke und die diesbezüglichen Standarisierungsbemühungen untersucht werden.[99] Während eine Gruppe in diesem Rahmen Untersuchungen aus dem politisch-ökonomischen Blickwinkel tätigt, geht eine Zweite eher von einer „infrastrukturellen Entwicklungslogik"[100] aus, Verkehrsnetze haben beispielsweise per se einen transnationalen Charakter.[101] Es scheint, dass Adam Smith im 18. Jahrhundert mit seinem umfassenden Infrastruktur-Verständnis den heutigen Vorstellungen überlegen war, wie aus dessen oben bereits zitierter Formulierung „those public institutions and those public works," zum Thema abgelesen werden kann. Dass im Grunde genommen das infrastruktur-historische Substrat weit über die erwähnten Thematisierungen hinausgeht, beschrieb eindrucksvoll Jacques Vigenes, welcher sich 1958 hinsichtlich der Entwicklung Afrikas wie folgt äußerte: „Für uns jedoch reicht die Infrastruktur sehr viel weiter und umfasst außer den eben genannten Zielen eine Reihe von Sozialmaßnahmen. Diese erstrecken sich nicht nur auf das Unterrichtswesen und den öffentlichen Gesundheitsdienst, sondern auch auf Stadtplanung und das Wohnungswesen in städtischen und ländlichen Bezirken. Ferner gehören dazu weitreichende Reformmaßnahmen auf dem Lande, wie z. B. die Sicherung von Reisanbau oder von Bewässerungsanlagen und desgleichen die meisten agrarischen Ameliorationsaufgaben. Sogar die wissenschaftliche oder technische Grundlagenforschung gehört bis zu einem gewissen Grade zum Komplex der Infrastruktur."[102] Derzeit wird die aktuelle Infrastrukturforschung insbesondere durch Untersuchungen der Zusammenhänge von Macht, Herrschaft und Infrastruktur geprägt, weshalb der folgende Abschnitt diese drei Aspekte thematisiert.

Macht und Herrschaft aus der Warte des Infrastrukturhistorikers

1. Das Konzept der Macht

Grundlegend unterscheidet die Power Debate zwischen power to (= Handlungsmacht) und power over (Macht über jemanden).[103] Peter Imbusch betonte 2012 in seinem Beitrag „Macht und Herrschaft in der wissenschaftlichen Kontroverse", dass Macht und Herrschaft dynamische Phänomene verkörpern, „in denen sich die Relationen zwischen einzelnen Personen, Gruppen oder Institutionen auf Grund ihrer asymmetrischen und

98 Vgl. weiterhin dazu Köberlein, Christian: S. 4.
99 Engels, Jens Ivo: S. 58.
100 Ebd.
101 Ebd.
102 Zitiert nach Laak, Dirk, van: Imperiale Infrastruktur. S. 19.
103 Schuck, Hartwig: Macht und Herrschaft: Eine realistische Analyse. In: Elbe, Ingo/Ellmers, Sven/Eufinger, Jan (Hg.): Anonyme Herrschaft. Zur Struktur moderner Machtverhältnisse, Münster 2012, S. 35–81, hier S. 38 ff.

wechselseitigen Beziehungen beständig verändern."[104] Max Weber, der in der Debatte um die Phänomene Macht und Herrschaft nicht umgangen werden kann, interpretierte Macht als „Chance, innerhalb einer sozialen Beziehung den eigenen Willen auch gegen Widerstreben durchzusetzen, gleichviel worauf diese Chance beruht."[105] Er bezog sich damit mehr auf das Verständnis der „Macht als Handlungsmacht" und unterschied infolge drei Ebenen: Auf der ersten Ebene bedeutet Machtausübung, so Weber, den offensichtlichen Entscheidungsvorgang und dessen Implementierung mit positiven oder negativen Folgen für andere.[106] Technische Infrastrukturelemente können dabei, neben ihrer eigentlichen Funktion, vor allem in totalitären Staaten, auch zu Propagandazwecken dienen. Typische Beispiele sind hier u. a. groß angelegte Staudamm- oder Kanalprojekte. Diesen Aspekt thematisierten auch Förster und Bauch.[107] 2010 unterschied Chandra Mukerji in ihrem Aufsatz „The Territorial State as a Figured World of Power: Strategics, Logistics and Impersonal Rule" zwischen der strategic and logistic power.[108] In der weiteren Ausführung verwies sie auf Patrick Joyce (2003, 2009), welcher argumentiert, dass „material infrastructures can be powerful in part because they disappear from consciousness when they are accepted and taken for granted, creating an illusion of freedom and patterns of governmentality that seem quite the opposite of overt political regulation."[109] Mukerji folgerte daraus, dass „[…] logistical power [is] demonstrating its effectiveness in installing, stabilizing, and defining political regimes."[110]

Die zweite von Weber beschriebene Ebene umfasst in der Machtausübung die Kontrolle über soziale Situationen und Handelnde mit dem Ziel, bestimmte Aktivitäten von vornherein zu verhindern oder Entscheidungen gar nicht erst zur Diskussion zu stellen.[111] Diese Art der Machtausübung geschieht mehr im Verborgenen und lässt sich besonders gut mittels der Realisation, aber auch der Blockade infrastruktureller Projekte steuern, wie anhand der Untersuchung des Rhein-Maas-Schelde-Kanals noch zu zeigen sein wird.

Die dritte Ebene erfasst die Machtpositionen selbst, die es bestimmten Protagonisten erlauben, soziale Situationen zu strukturieren und auf die Sichtweisen, Erklärungsmuster und Interessensdefinitionen anderer Personen Einfluss auszuüben. Diese Ebene beschreibt also die weit reichende Kontrolle über soziale Prozesse und Organisationen.[112] Michael Mann (1990) untersuchte in seinem Werk „Geschichte der Macht" Gesellschaften als organisierte Machtgeflechte, er unterschied darin vier Hauptquellen sozialer Macht, basierend auf ideologischen, ökonomischen, militärischen sowie politi-

---

104 Imbusch, Peter (Hg.): Macht und Herrschaft in der wissenschaftlichen Kontroverse. In: Imbusch, Peter (Hg.): Macht und Herrschaft. Sozialwissenschaftliche Theorien und Konzeptionen, Wiesbaden 2012, S. 9–35, hier S. 10.

105 Treiber, Hubert: Macht – ein soziologischer Grundbegriff. In: Gostmann, Peter/Merz-Benz/Peter-Ulrich: Macht und Herrschaft. Zur Revision zweier soziologischer Grundbegriffe, Wiesbaden 2007, S. 49–62, hier S. 49.

106 Imbusch, Peter (Hg.): S. 12.

107 Förster, Birte/Bauch, Martin: Einführung: Wasserinfrastrukturen und Macht. In: Förster, Birte/Bauch, Martin: S. 10 f.

108 Mukerji, Chandra: The Territorial State as a Figured World of Power: Strategics, Logistics and Impersonal Rule. In: Sociological Theory. Jg. 28, H. 4 (2010), S. 402–424, hier S. 402.

109 Mukerji, Chandra: S. 403.

110 Zitiert nach Mukerji, Chandra: S. 403.

111 Imbusch, Peter (Hg.): S. 12.

112 Ebd.

schen Zusammenhängen.[113] Diese Sichtweise ermöglicht seiner Meinung nach die Erfassung wesentlicher Prozesse des sozialen Wandels von Gesellschaften.[114]

Auch Isaacs begreift Macht als Handlungsmacht, die gegenüber der bloßen Möglichkeit, etwas zu bewirken, zwei Besonderheiten hat: Zum einen geht es explizit um die Gelegenheit, wirksam zu handeln, es muss also zu einem Unterschied zum vorherigen Zustand kommen. Zum anderen schränkte er seine Definition weiter ein, indem er die Handlungsmöglichkeiten fokussierte, die von den dauerhaften sozialen Verhältnissen, in welche der Handelnde eingebunden ist, konstituiert werden.[115] Schluck (2012) hingegen beschränkt seine Definition von Macht auf die „Möglichkeit zum wirksamen Handeln“[116], er griff damit Isaacs ersten Aspekt auf. Wenn es hingegen um power over geht, zielt er auf die Definition und Beschreibung von Machtverhältnissen ab.[117]

2. Das Konzept der Herrschaft

Nach Peter Imbusch (2012) entwickelte sich aus historischer Perspektive heraus Herrschaft durch die frühe Ausdifferenzierung und Modernisierung von Gesellschaften.[118] Max Weber definierte Herrschaft als „die Chance, Gehorsam für einen bestimmten Befehl zu finden.“[119] Dieser Gehorsam kann seiner Meinung nach auf insgesamt drei „Motiven der Fügsamkeit“ beruhen. Eines hiervon resultiert aus einer einfachen Interessenlage – es stehen also klare Vorteile bei gleichzeitiger Vermeidung von Nachteilen im Vordergrund. Seit der Industrialisierung spielen in diesem Rahmen vor allem ökonomische Überlegungen eine vordergründige Rolle. Das zweite Motiv basiert auf der allgemeinen Sitte zu gehorchen an sich, das dritte beschreibt Gehorsam aufgrund bloßer Neigung.[120] Da alle drei Motive langfristig gesehen keine Stabilität erzeugen, so Weber, muss sich Herrschaft auf einen Legitimitätsgrund stützen, d. h. sowohl die Befehlenden, als auch die Gehorchenden müssen von der Rechtmäßigkeit ihres Handelns überzeugt sein.[121] Weber führt weiterhin drei Legitimitätsgründe an, auf die jedoch an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden soll.

3. Der Zusammenhang zwischen Macht und Herrschaft

Bei der gemeinsamen Betrachtung der Definitionen von «Herrschaft» und «Macht» ergibt sich, dass eine Herrschaft nichts anderes als eine „institutionalisierte Macht“ darstellt; der Umkehrschluss, dass Macht in jedem Falle mit Herrschaft gleichzusetzen ist,

---

113 Imbusch, Peter (Hg.): S. 14.
114 Ebd.
115 Schuck, Hartwig: S. 46.
116 Schuck, Hartwig: S. 46.
117 Schuck, Hartwig: S. 48.
118 Imbusch, Peter (Hg.): S. 21.
119 Wagner, Gerhard: Herrschaft und soziales Handeln – eine Notiz zur Systematisierung zweier soziologischer Grundbegriffe. In: Gostmann, Peter/Merz-Benz/Peter-Ulrich: Macht und Herrschaft. Zur Revision zweier soziologischer Grundbegriffe, Wiesbaden 2007, S. 19–26, hier S. 19; Emeka, John/Daun, Anna/Egner, David: Legitimität und Funktionsweise politischer Herrschaft im synchronen und diachronen Vergleich. In: Akude, John/Daun, Anna/Egner, David/Lambach, Daniel (Hg.): Politische Herrschaft jenseits des Staates. Zur Transformation von Legitimität in Geschichte und Gegenwart, Wiesbaden 2011, S. 9–23, hier S. 11.
120 Wagner, Gerhard: S. 19.
121 Wagner, Gerhard: S. 20.

gilt jedoch nicht.[122] Popitz (1986) skizzierte hierzu drei Stufen der institutionalisierten Macht bis hin zu ihrer Verfestigung als Herrschaft. Die erste Stufe beschreibt die zunehmende Entpersonalisierung von Machtverhältnissen, welche auf bestimmte Positionen oder Funktionen übertragen werden.[123] An dieser Stelle soll die Infrastruktur als weiteres Übertragungsmedium benannt werden. Mit der zweiten Ebene beschreibt Popitz eine zunehmende Formalisierung, die Machtausübung löst sich dabei von persönlicher Willkür und orientiert sich an festen Regeln und Verfahren. Die letzte Stufe bedeutet die zunehmende Integration der Machtverhältnisse in eine übergreifende Ordnung, in welcher sie eine legitime institutionelle Verortung und Verfestigung erfährt.[124] Staatliche Herrschaft stellt somit, so Trutz von Trotha (2011), das Ergebnis eines gelungenen Akkumulationsvorgangs von Machtchancen und Machtverfestigungen, von Entmachtung und Entlastung jener der Macht unterworfenen Individuen dar. Dabei spielen gleichzeitig stets die Versorgungsansprüche des Verwaltungsstabes und der Gefolgschaften derer, welche die Schlüsselpositionen der staatlichen Herrschaft – insbesondere der Regierung – besetzen, eine zentrale Rolle. In modernen demokratischen Gesellschaften setzen sich die Gefolgschaften aus der Gesamtheit der Wahlberechtigten zusammen, die Versorgungsansprüche sind somit nahezu unbegrenzt,[125] ein im Hinblick auf die Entwicklung und Bereitstellung von Infrastruktur nicht unwichtiger Aspekt.

4. Machtausübung aus infrastruktur-historischer Perspektive – der Forschungsstand

Die Wechselbeziehung zwischen Infrastruktur und Macht wurde bisher im Rahmen historischer Untersuchungen nur vereinzelt wahrgenommen. Als zentral kann in diesem Zusammenhang jedoch die bereits erwähnte Publikation „Imperiale Infrastruktur“ von Dirk van Laak (2004) angesehen werden, die anhand des Beispiels der deutschen Erschließung Afrikas (1880–1960) aufzeigt, dass in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts Infrastruktur als ein Bindeglied für eine neu zu gestaltende Gesellschaft und zugleich als Instrument zur Herrschaftsausübung wissentlich benutzt wurde. Neben Chandra Mukerji (2010) stellte auch Maria Kaika (2008) vor allem die symbolische Bedeutung von Infrastruktur für die Moderne[126] mit der Feststellung heraus, dass „keinen Zugang zu den Netzwerken der Technologie zu haben, [...] den Ausschluss aus der Sphäre der Mächtigen bedeute. Folglich wurden die Verbindungen mit dem Strom- und Wassernetz der Stadt oder der Anschluss des Eigenheims an das Autobahnnetz ebenso zum Symbol von Prestige und Autorität wie zum Schlachtfeld der Kontroversen und Machtkämpfe.“[127] Bereits im alten Rom galt der Ausbau der Infra-

122 Treiber, Hubert: S. 51, S. 55; Imbusch, Peter (Hg.): S. 10.
123 Imbusch, Peter (Hg.): S. 14.
124 Ebd.
125 Trotha, Trutz von: Jenseits des Staates: Neue Formen politischer Herrschaft. In: Akude, John/Daun, Anna/Egner, David/Lambach, Daniel (Hg.): S. 25–50, hier S. 26 f.
126 Eine ausführliche Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen Begriffen und Konzepten der Moderne kann an dieser Stelle nicht erfolgen. Kaika bezieht sich im Rahmen ihrer Erläuterungen auf die Zeit ab der Industrialisierung. Siehe Kaika, Maria: City of Flows. Der Wandel der symbolischen Bedeutung technischer Infrastrukturen in der Moderne, In: Moss, Timothy/Naumann, Matthias/Wissen, Markus (Hg.): Infrastrukturnetze und Raumentwicklung. München 2008, S. 87–110, hier S. 94.
127 Kaika, Maria: S. 94.

struktur auch der Repräsentation, auch hier lässt sich der symbolische Gehalt der entsprechenden Projekte nachweisen. Ein eindrucksvoller Beleg hierzu findet sich in einem Brief Plinius des Jüngeren an Trajan, in welchem er den Bau eines Kanals bei Nikomedia vorschlägt und dem römischen Kaiser insbesondere gerade „solche Projekte, die der Unsterblichkeit seines Namens und seines Ruhmes würdig seien“[128] nachdrücklich empfiehlt.[129] Einer solchen Repräsentation dienten entsprechende Inschriften und Denkmäler an den Bauwerken ebenso wie prunkvolle Einweihungsfeiern.[130] Die von Kaika angeführten Kontroversen und Machtkämpfe werden dabei verdeckt und offen, insbesondere auf politischer Ebene, im Rahmen staatlicher Herrschaft ausgetragen.[131] Unter der Vorgabe sozialen Handelns (Grundbedürfnisse), insbesondere auf der Basis institutionalisierter Einrichtungen, zielt die Obrigkeit auf Beeinflussung und Kontrolle.[132] Ein ähnliches Beispiel findet sich mit den prunkvollen Eröffnungsfeiern des Nord-Ostsee-Kanals im Jahr 1895.

Auch Engels und Obertreis verwiesen 2007 auf den Zusammenhang von Infrastruktur, Macht und Herrschaft.[133] Dabei sprechen sie vier Aspekte an, erstens die Rolle der Infrastruktur im Rahmen der Machtausübung, zweitens die Funktion zur gezielten Begrenzung der Letzteren, drittens die Reflexion von Machtbeziehungen mittels Infrastruktur sowie viertens deren Funktion als Argument zur Ausübung von Macht.[134] Für den Zeitraum von der Hochindustrialisierung bis zum Beginn der postindustriellen Ära, also ca. 1880 bis 1980,[135] beschrieben sie sechs Facetten von Infrastruktur: Erstens interpretieren sie diese als Herrschaftsinstrument, welches die Umwandlung der unzivilisierten, primitiven Gesellschaft in eine Zivilisierte ermöglicht.[136] Zweitens sprechen die Autoren der Infrastruktur die Funktion der Mathematisierung von Umwelt zu. Konkrete Umgestaltungskonzepte ließen sich aber selten eins zu eins realisieren, was wiederum Rückschlüsse auf den jeweiligen, in der entsprechenden Zeit erfolgten Dialog, das Planungs- sowie Umsetzungsvermögen ermögliche.[137] Drittens griffen Engels und Obertreis die von Mukerji und Kaika hervorgehobene symbolische

128 Schneider, Helmuth: Macht und Wohlfahrt. Wasser und Infrastruktur im Imperium Romanum, in: Förster, Birte/Bauch, Martin: S. 82–104, hier S. 94.

129 Im 10. Buch der Epistulae Plinius des Jüngeren (etwa 61 bis 113 oder 115 n. Chr.) heißt es: „Angesichts Deines hohen Ranges und Deiner erhabenen Gesinnung erscheint es mir höchst angemessen, Dir Bauten vorzuschlagen, die ebenso der Unsterblichkeit Deines Namens wie auch Deines Ruhmes würdig wären und Schönheit mit Nutzen verbinden würden.“ Brief Plinius (Statthalter der Provinz Bythnien/Nordtürkei) an Kaiser Trajan, es ging um die früher begonnene, allerdings auch später nicht realisierte Verbindung des Sapanca-Sees mit dem Marmara-Meer; vgl. Brief Plinius der Jüngere an Trajan, undatiert [etwa 111 bis 113 n. Chr.] in: Plinius, Caecilius Secundus: Epistulae. Sämtliche Briefe, hg. von Heribert Philips und Marion Giebel, Stuttgart 1998, S. 759 sowie vgl. Moraux, Paul: Die Pläne Plinius des Jüngeren für einen Kanal in Bithynien. In: Altheim, Franz/Fritz, Kurt von: Attapxai. Untersuchungen zur klassischen Philologie und Geschichte des Altertums. Gedenkschrift für Georg Rhode, Tübingen 1961, S. 181–214.

130 Schneider, Helmuth: S. 95 f.

131 Trotha, Trutz von: S. 26.

132 Trotha, Trutz von: S. 25.

133 Engels, Jens Ivo/Obertreis, Julia: S. 6.

134 Ebd.

135 Ebd.

136 Ebd.: S. 7.

137 Ebd.

Bedeutung der Infrastruktur auf, welche nicht nur den herrschaftlichen Versorgungsanspruch repräsentiere, sondern auch das Vermögen der Obrigkeit zur Realisation von Großprojekten sichtbar herausstelle. Hierbei profitiert die Obrigkeit von der Fernwirkungseigenschaft der Infrastruktur, d. h. die Objekte verweisen durch Architektur und ihren Aufstellungsort auf die jeweilige Herrschaftsstruktur.[138] An vierter Stelle verwiesen die Autoren auf die bereits im ersten Kapitel zitierte, von Adam Smith angeführte Realisation von Infrastruktur für das Gemeinwohl. Sie führten hierzu die beim Bau und Betrieb möglicherweise entstehenden Interessenkonflikte an.[139] Somit könne fünftens Infrastruktur einerseits als «Beitrag zu Lösungen» verstanden werden, andererseits gleichzeitig eine Quelle für Konflikte darstellen. Engels und Obertreis sprechen hierbei unter Bezugnahme auf weitere Forschungsprojekte und Dissertationen zu diesem Thema von symmetrischen Auseinandersetzungen unterschiedlicher Nutzer um ein Nutzungsvorrecht. Die Autoren beziehen sich hierbei auf die Frühe Neuzeit und die Epoche der Industrialisierung ebenso wie auf Verhandlungen zwischen Politik und Lobbyverbänden im späten 20. Jahrhundert.[140] Ein, insbesondere rückschauend betrachtet, bizarres Beispiel in dieser Richtung lieferte Ernst August von Hannover (1837–51) bezüglich des damals innovativen Infrastrukturprojekts Eisenbahn: „Ich will keine Eisenbahnen in meinem Lande, ich will nicht, dass jeder Schuster und Schneider so rasch reisen kann wie ich".[141] Engels und Obertreis bezeichnen derartige Verhaltensweisen als signifikant für asymmetrische Konflikte, in welchen Infrastruktur zu Dominanz- und Unterwerfungszwecken benutzt wird.[142] Schließlich wird sechstens die Rolle des Ingenieurs in den Vordergrund gerückt, eine sich im 19. und 20. Jahrhundert herausbildende Berufsgruppe, die bei der Umsetzung und Realisation „technischer Infrastrukturprojekte", so die Autoren, eine zunehmende Bedeutung erfahre.[143] Mit diesen sechs Aspekten – welche sich vermutlich noch ergänzen lassen – zeigen die beiden Autoren, ausgehend von dem engen Zusammenhang zwischen den Konzepten Macht, Herrschaft und Infrastruktur, dass sich bisher gezogene Epochengrenzen zwischen Vormoderne und Moderne zu verschieben bzw. auszufransen beginnen.[144]

In der jüngsten Publikation zum Thema Wasserstraßen und Macht beschrieben Engels und Schenk drei Felder der Machtausübung: die politische, die ökonomisch-soziale Macht sowie die Deutungsmacht.[145] Im Hinblick auf die Perspektive künftiger Forschungen betonten sie neben der Frage, ob und inwieweit Infrastruktur zu einer Machtintensivierung beitragen könne,[146] die Notwendigkeit der Erweiterung des Forschungsrahmens auf vorindustrielle Epochen. Als ersten Schritt ließe sich dabei die Frage nach vorhandenen Transformationsperioden stellen, worunter Phasen verstanden

138 Ebd.
139 Ebd.
140 Ebd.: S. 8.
141 Liebl, Toni: Anstoß zur Modernisierung. Der Eisenbahnbau als Rechts- und Verwaltungsproblem, in: Eisenbahnjahr Ausstellungsgesellschaft GmbH Nürnberg (Hg.): Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835–1985, Bd. 1, S. 94–100, hier S. 95.
142 Engels, Jens Ivo/Obertreis, Julia: S. 8.
143 Ebd.
144 Ebd.
145 Engels, Jens Ivo/Schenk, Gerrit Jasper: Infrastrukturen der Macht – Macht der Infrastrukturen. Überlegungen zu einem Forschungsfeld, in: Förster, Birte/Bauch, Martin: S. 20–60, hier S. 53 ff.
146 Engels, Jens Ivo/Schenk, Gerrit Jasper: S. 57.

werden, in denen „politische, ökonomische, soziale und deutungsrelevante Machtausübung sich im Rahmen infrastruktureller Arrangements beschleunigt verändern, [...].“[147] Die bis dato für die Moderne und Vormoderne formulierte These bezüglich der Funktion von Infrastruktur, sowohl symbolisch als auch institutionell als Ausdruck von Macht und Herrschaft zu fungieren, könnte damit – und dies ist eine These der Verfasserin – auf alle Epochen ausgedehnt werden, indem postuliert wird, dass Infrastruktur epochenunabhängig der Machtgenerierung und Herrschaftssicherung, sowohl innerhalb eines Systems als auch nach außen hin, dient. Gefestigt wird diese These erneut durch die Feststellung Engels' (2010), dass es sich bei den Machtwirkungen bezüglich Infrastruktur um „restringierende versus ermöglichende Macht“[148] handelt. Innerhalb einer Analyse der als Mc World bezeichneten „kulturindustrialisierten Weltgesellschaft“ formulierte hierzu Benjamin R. Barber (1996) im Hinblick auf die Entwicklungen der letzten Jahrzehnte, dass „wer weltweit Information und Kommunikation beherrscht, potentiell die Herrschaft über den Planeten hat.“[149]

1.2.3 Kategorien versus Zellen – ein alternatives Infrastrukturmodell

Forderungen an eine Infrastruktur-Geschichte

Zunächst soll an dieser Stelle noch einmal daran erinnert werden, dass einerseits die Erweiterung des Begriffs Infrastruktur per definitionem von der anfänglich rein dinglichen Sphäre auf institutionelle und personelle Aspekte bereits erfolgt ist. Andererseits ist im Spektrum der bisherigen und laufenden geschichtswissenschaftlichen Untersuchungen eine diesbezügliche Umsetzung nur ausnahmsweise erkennbar. Welchen Forderungen müsste zukünftig eine ISG als geschichtswissenschaftlicher Forschungsansatz genügen? Es sollen an dieser Stelle einige, vorwiegend inhaltliche Punkte hierzu benannt werden: die Bereitstellung eines Untersuchungsmodells mit klar definierter Begrifflichkeit, die Erweiterung der Themenbreite, die Ausdehnung des Forschungszeitraums, die Berücksichtigung der Infrastruktur als Handlungs- und Steuerobjekt, die Integration langwelliger Schwankungen und Dynamiken, die Analyse der Bedingungen, unter welchen Infrastrukturprojekte realisiert werden, die Rückbildung, Umwidmung und Abschaffung von Infrastruktur[150] als Marker gesellschaftlichen Wandels sowie die länderübergreifende, systematische Erfassung des Status quo historischer Forschungen zur ISG.

I. Die Bereitstellung eines Untersuchungsmodells mit klar definierter Begrifflichkeit

In der Einleitung wurde bereits deutlich gemacht, dass die historische Infrastrukturforschung in ihrer, so möchte die Verfasserin sagen, aktuellen ersten Phase bisher bewusst noch über keinerlei Arbeitsgerüste verfügt. Die gewollte Vielfalt der Untersuchungsmöglichkeiten aus einer infrastruktur-historischen Forschungsperspektive heraus wird anhand der zunehmenden, zum Teil sehr überzeugenden, Publikationen der letz-

147 Ebd.
148 Engels, Jens, Ivo: S. 61.
149 Zitiert nach: Wagner, Gerhard: S. 26.
150 Hierunter sind nicht mehr zeitgemäße Teilbestandteile der Infrastruktur zu verstehen.

ten Jahre deutlich. Dass das bisherige Begriffschaos jedoch auch zu Problemen führt, ist ebenfalls kein Geheimnis. Nicht nur, dass jeder Historiker, der sich bewusst um eine solche Untersuchungsperspektive bemüht, sich mangels gemeinsamer Datenbanken, Handbücher oder Bibliographien zunächst in mühevoller Einzelarbeit einen Überblick über den Forschungs-Status quo verschaffen muss. Die fehlenden, gemeinsamen Begrifflichkeiten erschweren die präzise Darstellung von Forschungszielen, -objekten und -methodik bei Vorträgen, Diskussionen oder Zwischenpublikationen im Hinblick auf ein «fachfremdes Publikum» immens. Die Schaffung eines ersten Arbeitsmodells wäre demzufolge als hilfreicher Schritt für eine sich möglicherweise damit eröffnende zweite Phase zu werten.

II. Die Erweiterung der Themenbreite

Was die Breite der Themen angeht, basiert, wie gesagt, praktisch jede gesellschaftliche Tätigkeit auf einer bereits gegebenen Infrastruktur. Bisher nicht explizit in die einschlägige infrastruktur-historische Forschung aufgenommen sind beispielsweise das Bildungswesen oder der Breiten- und Leistungssport mit den jeweils dazugehörenden vielfältigen Einrichtungen. Religionsgemeinschaften bedürfen infrastruktureller Grundlagen in Form von Kirchen, Versammlungsorten sowie den Liegenschaften des organisatorischen Überbaus. Infrastrukturelle Aspekte des Strafvollzugs und insbesondere die des Gesundheitswesens müssten im Forschungskatalog ebenso Berücksichtigung finden wie die Einrichtungen der Meteorologie, des Flugwesens und des Militärs. Die Liste dieser hier exemplarisch aufgeführten Themata ließe sich beliebig erweitern. Dabei muss insgesamt die rein technisch-materielle Betrachtungsebene einer all umfassenderen Analyse das Feld räumen.

III. Die Ausdehnung des Forschungszeitraums

Infrastruktur hat einerseits per se einen grenzüberschreitenden Charakter und erweist sich andererseits im Rahmen der longue durée als ein epochenunabhängiges und -übergreifendes Phänomen. Um Entwicklungen im 21. Jahrhundert und in der Zukunft zu begreifen, ist die Rolle der Geschichtswissenschaft mit der Analyse und Darstellung früherer Epochen unverzichtbar. Es muss als logisch und zwingend erscheinen, dass eine ISG den gesamten geschichtlichen Zeitraum, insbesondere Antike und Mittelalter, aber durchaus auch Vor- und Frühgeschichte zu umfassen hat. Es gilt also, die oben beschriebene, von etwa Förster und Bauch aufgezeigte Linie weiter zu verfolgen. Dabei soll durchaus zugestanden werden, dass die zeitgeschichtliche Untersuchung der Infrastruktur für die weitere Entwicklung der hoch technologisierten Industriegesellschaft bezüglich ihrer praktisch vollständigen Abhängigkeit davon durchaus einen besonderen Stellenwert besitzt. Eingehender grundsätzlicher Überlegungen bedarf es allerdings hinsichtlich der Frage, ab welchem Zeitpunkt konkret eine ISG einzusetzen hat. Ist beispielsweise das gezielte Anlegen einer Feuerstelle bei der Höhle bzw. Wasserstelle bereits als primitive Infrastrukturmaßnahme zu werten oder kann von einer solchen erst in Verbindung mit der Entwicklung, Einbeziehung und Anwendung technischer Errungenschaften gesprochen werden?

IV. Die Berücksichtigung der Infrastruktur als Handlungs- und Steuerobjekt

Gesellschaftssteuerung und gesellschaftliches Handeln sind eng mit den Begriffen Macht und Herrschaft verknüpft, weshalb unter dieser Thematisierung insbesondere dem Zusammenhang zwischen Infrastruktur, Herrschaft und Macht nachzugehen ist. Als Beispiel für zukunftsweisende Publikationen in dieser Richtung soll wiederum auf die Sammelbände „Wasserinfrastrukturen und Macht" bzw. „Wasser. Alltagsbedarf, Ingenieurskunst und Repräsentation zwischen Antike und Neuzeit"[151] verwiesen werden, wenngleich auch hier „technische Infrastrukturen"[152] als klassischer, bisher gebräuchlicher Untersuchungsgegenstand im Fokus stehen. Wenn es um den Machtbegriff geht, ist dieser, wie dargelegt wurde, in einer engen Verbindung zu dem Konzept der Herrschaft zu positionieren. Macht und Herrschaft treten aus historischer Perspektive in den jeweiligen Epochen unterschiedlich in Erscheinung, es kann an dieser Stelle daher keine zusätzliche, über die bereits vollzogene Skizzierung der Begriffe hinaus historisch-epochale Aufarbeitung dieser Begriffe erfolgen. Zugrundeliegende, relevante Macht- und Herrschaftsstrukturen müssen zum jeweiligen Untersuchungszeitraum des Forschungsgegenstandes separat erfolgen. In diesen Komplex fällt ebenso die Infrastrukturpolitik und ihre Rolle bei der Eroberung und Unterwerfung fremder Länder und Gesellschaften. Als erste wegweisende Publikation in diese Richtung ist die bereits erwähnte Habilitationsschrift „Imperiale Infrastruktur" van Laaks (2004) zu werten. Weitere systematische Untersuchung stehen jedoch noch aus.

V. Integration langwelliger Schwankungen

Eine wünschenswerte vergleichende Darstellung der Infrastrukturentwicklung über sehr lange Zeiträume hinweg soll an einem Beispiel aus dem Sektor des Militärwesens dargelegt werden. Das alte Rom verfügte nicht nur über dauerhaft unterhaltene, schlagfertige Truppenkontingente, sondern auch über hoch entwickelte militärische Elemente im Rahmen seiner Infrastruktur. Ganz besonders zeigt sich dies am Beispiel des Limes und der damit verbundenen Kastelle. Letztere verfügten neben dem Waffenarsenal über alle denkbaren Einrichtungen der Unterkunft, der Ver- und Entsorgung bis hin zu den Valetudinarien, sprich Garnisonslazaretten. Im Ritteraufgebot des Mittelalters fanden sich dagegen keine Strukturen einer derartigen «Militärkultur» mehr. Landsässige Vasallen wurden mit einer Anzahl zu stellender Mitstreiter zu Kriegszügen aufgeboten und kehrten danach an ihren Wohnsitz zurück.[153] Auch für die Landsknechtsheere des ausgehenden Mittelalters und der Frühen Neuzeit wurden keine derartigen Infrastrukturelemente vorgehalten. Ihre Unterkunft erfolgte auf den Feldzügen in Zelten, sehr häufig auch im – oft unter Zwang – akquirierten Bürger- oder Bauernquartier. Erst für die ab der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts aufkommenden „Stehenden Heere" schafften die Territorialherren zunächst provisorische, dann dauerhafte Kasernen und im Laufe des 18. Jahrhunderts Friedenslazarette und ergänzende Garnisonseinrichtungen.[154] Insbesondere die an die Topographie gebundenen, techni-

151 Reden, Sitta von/Wieland, Christian (Hg.): Wasser. Alltagsbedarf, Ingenieurskunst und Repräsentation zwischen Antike und Neuzeit (Umwelt und Gesellschaft, Bd. 14), Göttingen 2015.

152 Engels, Jens Ivo/Schenk, Gerrit Jasper: S. 23.

153 Bühling, Wolfgang: Kaserne und Lazarett im Hochstift Würzburg 1636–1802. Diss., Würzburg 1997, S. 6 ff.

154 Ebd.

schen Komponenten spielen hinsichtlich der materiellen Beschaffenheit infrastruktureller Elemente eine bedeutende Rolle, gerade diese sind es, welche insbesondere den langwelligen Schwankungen und Dynamiken unterliegen. Die Darstellung langwelliger Schwankungen bezüglich der Schaffung und Ausprägung des Phänomens Infrastruktur wäre somit ein weiterer, lohnender Untersuchungsgegenstand, der freilich aufgrund des langen Betrachtungszeitraums und den damit verbundenen geographisch-technischen Veränderungen den Historiker vor besondere Herausforderungen stellt. Gerade Untersuchungen in diesem Bereich könnten von einem Infrastrukturmodell im Sinne einer Vergleichbarkeit profitieren.

VI. Analyse der Bedingungen, unter welchen Infrastrukturprojekte realisiert werden

Dirk van Laak verdankt die Verfasserin den Hinweis, die Realisationsbedingungen, welche zu einer erfolgreichen Umsetzung einer infrastrukturellen Maßnahme erforderlich sind, näher zu untersuchen. In diesem Zusammenhang gilt es im Rahmen einiger Vorüberlegungen zunächst einmal klarzustellen, inwieweit überhaupt von Realisation bzw. Scheitern der Infrastruktur gesprochen werden kann. Ebenso erforderlich sind Überlegungen hinsichtlich des Zusammenhangs «Struktur und handelnder Mensch», wird Infrastruktur doch erst durch die menschliche Kultur hervorgebracht. Anschließend müssten anhand eines ersten Beispiels entsprechende Kriterien herausgearbeitet werden, die in einem engen Zusammenhang mit der erfolgreichen Umsetzung eines Infrastrukturprojektes stehen, welche dann die Basis zukünftiger Untersuchungen bilden. Anhand weiterer Beispiele könnte schließlich eine Verifikation bzw. Überarbeitung erfolgen. Erste allgemeine Überlegungen, basierend auf dem Kanalbeispiel Rhein-Maas-Schelde, finden hierzu bereits in Kapitel 1.3 statt.

VII. Rückbildung, Umwidmung und Abschaffung von Infrastruktur als Marker gesellschaftlichen Wandels

Infrastruktur-geschichtliche Arbeiten zielten bisher praktisch ausschließlich auf Erstellung und Betrieb ab. Allerdings stellte bereits van Laak heraus, dass Infrastruktur gewissen Lebenszyklen unterliegt, was insbesondere sichtbar wird, „seitdem physische Mobilität zunehmend durch virtuelle und elektronische Mobilität ergänzt wird.“[155] Dieses Bewusstsein schlägt sich bisher lediglich vereinzelt in der Titelwahl nieder, die Publikation „The Rise and Fall of Infrastructures“ von Arnulf Grübler (1990) kann exemplarisch angeführt werden.[156] Die Zahl der Beispiele von Umwidmung oder Abschaffung von Infrastruktur-Elementen stieg in den letzten Jahrzehnten praktisch exponentiell an. Beispielsweise führte der Niedergang der dänischen Küstenschifffahrt in zahlreichen Provinzhäfen zu umfangreichen Umgestaltungen. Traditionsreiche Werften wurden ebenso abgeräumt wie Lager- und Verladeeinrichtungen. An deren Stelle entstanden vielfach Eigentumswohnanlagen unter dem Motto „Wohnen am Wasser“. Ein geradezu klassisches Beispiel für die Umwidmung von Infrastrukturelementen bietet die jüngste Entwicklung des Hamburger Hafens. Der Warenumschlag findet inzwischen zum größten Teil in den elbabwärts gelegenen Containerterminals statt. Der alte

155 Laak, Dirk van: Imperiale Infrastruktur. S. 33 sowie Infra-Strukturgeschichte. S. 369.

156 Grübler, Arnulf: The Rise and Fall of Infrastructures. Dynamics of Evolution and Technological Change in Transport, Heidelberg 1990.

Hafenbereich gerät mehr und mehr zur reinen Touristenattraktion und zur Plattform für ein expandierendes Kreuzfahrtgeschäft. Mehr noch, von den im 19. Jahrhundert und bis in die 1920er Jahre hinein mit großem Aufwand erstellten Hafenbecken wurden seit 2000 zahlreiche verschüttet und überbaut, weitere Verschüttungen sind im Gange bzw. geplant.[157] Derartige infrastrukturelle Veränderungen könnten als Marker gesellschaftlichen Wandels sowohl in der Mikro- als auch in der Makroperspektive dienen.

VIII. Die länderübergreifende, systematische Erfassung des Status quo historischer Forschungen zur ISG

Wie bereits erwähnt, genießen infrastruktur-historische Forschungen nicht nur in Deutschland Anklang. Um die Forschungen zur ISG voran zu treiben und eine gemeinsame Untersuchungsbasis zu schaffen ist es nahezu unerlässlich, auch einen Blick über die Landesgrenzen zu werfen. Nach eigenen Aussagen hat Dirk van Laak bereits damit begonnen, „eine Art von Zwischenbilanz der Infrastruktur-Forschungen mit besonderem Fokus auf alltags- und kulturhistorische Entwicklungen [zu] schreibe[n].“[158] Denn die Forschungen, so van Laak, „streuen doch mittlerweile ganz ordentlich, nicht nur im Bereich der Empirie, sondern auch der Theorie, gerade im englischsprachigen Raum.[159] Ein nächster Schritt müsste in diesem Zusammenhang die gezielte Organisation und Durchführung regelmäßiger, internationaler Tagungen zu diesem Thema darstellen; eine Basis hierfür könnte jetzt mit dem Darmstädter Graduiertenkolleg errichtet worden sein.

Das Zellenmodell: eine neue Interpretation im Hinblick auf die Beschreibung von Infrastruktur

Bezugnehmend auf oben genannte Forderungen an eine Infrastruktur-Geschichte sollen an dieser Stelle hinsichtlich der Bereitstellung eines Untersuchungsmodells mit klar definierter Begrifflichkeit ein paar eigene Überlegungen als Beitrag zur Weiterführung des noch jungen Geschichtszweigs folgen. Wie in den obigen Ausführungen zur Entwicklung des Terminus Infrastruktur dargelegt, war der Begriff zunächst im militärischen Bereich der fünfziger Jahre gebräuchlich. Dabei nutzten die Streitkräfte als der «Oberbau» ortsfeste Anlagen und gegebenenfalls Kommunikationswege zur Dislozierung als «Unter-Bau» (Infra-Struktur).[160] Diese simple Ausgangssituation soll hier als «Sandwich-Modell» benannt werden. Mit der dargelegten, in den letzten Jahrzehnten statt gehabten weiteren Ausdifferenzierung des Infrastrukturverständnisses ist dieser einfache Schematismus logischerweise nicht mehr zu vereinbaren. Spätestens mit der Benennung von personellen und institutionellen Elementen als zur Infrastruktur dazugehörig, müssen sich die im Sandwich-Modell immanenten Grenzziehungen auflösen, sind doch nunmehr Teile des Oberbaus, etwa Individuen oder Gruppen der menschlichen Gesellschaft, selbst als Teil der Infrastruktur definiert.

---

157 Vgl. Arbeitskreis „Geschichte der Küstenschifffahrt im 20. Jahrhundert“ (Hg.): Alte Häfen – Neue Aufgaben. Häfen der Küstenschifffahrt in Skandinavien und Westeuropa gestern und heute, Bremen 2006.

158 E-Mail von Dirk van Laak an die Verfasserin vom 01.09.2015.

159 Ebd.

160 Vgl. dazu: Laak, Dirk van: Imperiale Infrastruktur. S. 17 ff.

Wie beschrieben, verfolgen die bisherigen Publikationen eher eine Kategorisierung der Infrastruktur in technische, soziale und institutionelle Bereiche, die sozusagen nebeneinander existieren. Diese Sichtweise liegt praktisch allen jüngeren, aus namhafter Feder vorgelegten, einschlägigen Arbeiten zugrunde. Auch die zuletzt erschienenen Untersuchungen, gesammelt herausgegeben von Förster und Bauch, folgen dieser Linie, worauf Engels und Schenk als Mitautoren noch einmal explizit verweisen: „Hier sei nur kurz unterstrichen, dass wir uns auf technische Infrastrukturen beziehen, die in der Regel eine Netzwerkstruktur aufweisen. Soziale Infrastrukturen und Infrastrukturen als Organisationen schließen wir nicht in unsere Untersuchung ein.“[161] Der Forschungsfokus wird somit vordergründig auf die technisch-materiellen Aspekte von Infrastruktur gelegt, um jene dann anschließend in einem sozial-politischen Kontext zu analysieren. Gerade im Hinblick auf Überlegungen zu Rückbildung, Umwidmung und Abschaffung von Infrastruktur stellt sich die Frage, ob diese vektorielle Betrachtungsweise dem Phänomen Infrastruktur und ihrer Struktur gerecht werden kann. Demzufolge stellt die konzeptionelle Alternative der Verfasserin ein Zellenmodell dar. Infrastruktur wird dabei als Zellengefüge verstanden, eine jede Zelle verfügt über eine eigene Hard- und Software. Unter ersterer werden all ihre materiell-technischen Bestandteile zusammengefasst, die Software bildet hingegen den institutionellen Teil der Zelle ab, der benötigt wird, um diese zu programmieren, d. h., sie gezielt an einem bestimmten Platz an die Gesellschaftsbedingungen angepasst arbeiten zu lassen (Gesetze, Normen, Nutzungsbedingungen etc.). Wird, entsprechend dem Untersuchungsgegenstand vorliegender Arbeit, als Zelle eine künstliche Wasserstraße fokussiert, so ist unter ihrer Hardware vorrangig das Kanalbett mit den Speisungsöffnungen und dem Medium Wasser zu verstehen. Die Software wird hingegen durch Nutzungsbedingungen, Gebührenverordnungen, Wartungsauflagen etc. determiniert. So, wie bei Zellen höherer Lebewesen, kann auch jeder Infrastrukturzelle eine oder mehrere Funktionen zugeordnet werden, auf die an späterer Stelle noch einzugehen ist (Kapitel 1.3.1). Letztere erfüllt die Infrastrukturzelle jedoch letztendlich erst in einem Gewebeverband: ein Kanal erhält seinen Sinn somit erst durch die Vernetzung mit anderen Zellen im Rahmen einer übergeordneten Organisation der Gesellschaft. Hierbei muss zwischen direkten, indirekten und strukturell gekoppelten Nachbarzellen unterschieden werden. Als «direkte Nachbarzellen» fungieren, um beim Exempel Wasserstraße zu bleiben, beispielsweise einmündende Flüsse, die Häfen als Warenumschlagplätze oder Brücken. Hinzu kommen sogenannte direkte strukturell gekoppelte Nachbarzellen. Diese Zellen sind unbedingt erforderlich, damit die eigentliche Zelle tatsächlich auch funktioniert. In vorliegendem Beispiel zählen zu diesen beispielsweise Schleusen, die Wasserstraßenämter sowie die weiteren verwaltenden Institutionen. Je höher sich die Anzahl dieser strukturell gekoppelten Zellen beläuft, desto komplexer, und somit auch teurer, wird die eigentliche Zelle. Als indirekte Nachbarzellen sollen übernächste Zellen im Gefüge bezeichnet werden, für das vorliegende Beispiel im Hafen beginnende Einrichtungen (z. B. das Straßen- oder Schienennetz) zur Warenverteilung an den Endverbraucher.

Der Vervielfältigungsmechanismus biologischer Zellen lässt sich ebenfalls in das hier entwickelte Denkmuster übertragen. Schließlich stellt, um beim Kanalbeispiel zu verbleiben, der Bau einer Wasserstraße keinen Einzelfall dar. Im Laufe der Jahrhunderte entstand, vor allem in Mittel- und Westeuropa, eine Vielzahl künstlicher Wasser-

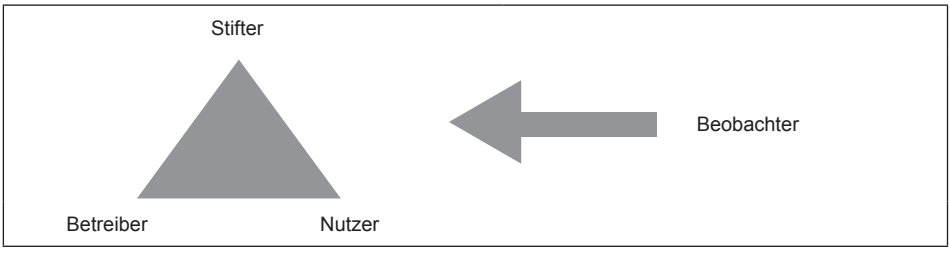
161 Engels, Jens Ivo/Schenk, Gerrit Jasper: S. 23.

straßen. Diese unterscheiden sich naturgemäß epochenabhängig hinsichtlich Technik, architektonischer Ausgestaltung, Anzahl der benötigten strukturell gekoppelten Nachbarzellen und Größenordnung, es liegt jedoch stets ein und dasselbe Prinzip zugrunde: Kanalbett, Wasser, Gesetzgebungen zur Nutzung etc. Es lässt sich somit festhalten, dass infrastrukturelle Zellen, wenn sie sich als funktionierend und somit «lebensfähig» bewähren, kopiert und je nach gesellschaftlichen Bedürfnissen vervielfältigt werden.

«Infra-Struktur» und handelnder Mensch

Der Entwurf eines Infrastrukturmodells schließt Gedanken zu den bzw. über die verschiedenen Protagonisten und ihre bei der Gestaltung von Infrastruktur(zellen) eingenommenen Rollen mit ein, es muss sozusagen das genaue Verhältnis zwischen dem handelnden Menschen und der «Struktur» genauer untersucht werden.[162] Erste Hinweise auf mögliche verschiedene Rollen lassen sich en passant in einem Beitrag von Astrid Möller im Rahmen ihrer Untersuchung der griechischen Wasserversorgung finden. Sie hebt hervor, dass beispielsweise Wasserbauwerke immer wieder in einem direkten Zusammenhang mit einer von der zentralen Obrigkeit initiierten Arbeitsbeschaffungsmaßnahme, einem Ausbildungsprogramm bzw. dem Repräsentationsbedürfnis interpretiert wurden. Diese Struktur kann sie auch für die griechischen Aristokraten belegen, da zwischen jenen ein ständiger Konkurrenzkampf um die ihren Status zuerkennende Anhängerschaft herrschte. In der archaischen Polis lässt sich letztere insbesondere in der Bürgerschaft, den späteren Nutzern, finden. Die jeweilige Obrigkeit fungierte, so Möller, als Finanzier und Organisator.[163] Wie jedoch der Austausch und die Kommunikationswege zwischen Obrigkeit und Bürgerschaft der Polis stattfand, bleibt Möller dem Leser schuldig.

Möllers Darstellung führt die Verfasserin – zum Zeitpunkt der Zellenplanung bzw. ihrer Existenz – zur Unterscheidung von vier Protagonistentypen, die nach der oben formulierten Theorie mit der jeweiligen Zelle einer Infrastruktur in Beziehung treten bzw. strukturell an diese gekoppelt sind: die Stifter, Betreiber, Nutzer und Beobachter.



Grafik 1: Das Vierrollensystem Infrastrukturzelle-Mensch.

Dabei können die drei erst genannten allesamt als geistige Erzeuger der jeweiligen Infrastrukturzelle in Frage kommen. Die Stifter als letztendlich die Finanzierung und Verantwortung Übernehmenden geben als anordnende Kraft, zumeist nach Beratung mit

162 Van Laak wies in seinem Beitrag Infra-Strukturgeschichte auf die Notwendigkeit der Klärung der Dreiecksbeziehung Mensch-Infrastruktur-Dynamik hin. Vgl. Laak, Dirk van: Infra-Strukturgeschichte. S. 389.

163 Möller, Astrid: S. 28.

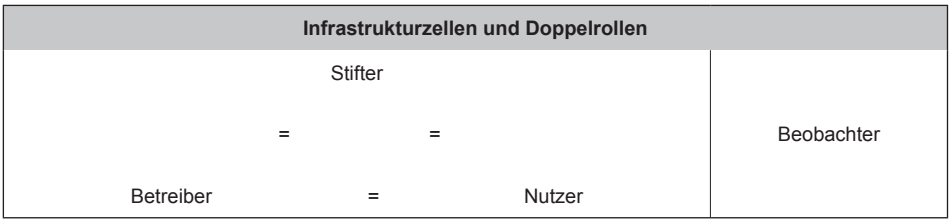
entsprechenden Experten – den zukünftigen Betreibern, schließlich die Hard- und Software einer Zelle und vor allen Dingen ihre konkrete Schaltung im Gefüge vor. Als solche können beispielsweise Könige, geistliche Fürsten, die Kirche oder bestenfalls der heutige moderne Staat fungieren. Die Stifter sorgen durch die Veranlassung einer funktionierenden Infrastruktur nicht nur für das Gemeinwohl, sondern sie begreifen die verschiedenen Zellen unter Umständen auch als Instrument zur Umsetzung ihrer persönlichen Ambitionen, Befriedigung ihrer Sicherheitsbedürfnisse bzw. Festigung ihres Herrschaftsanspruchs. Der Aspekt der damit verbundenen Repräsentation bzw. der Machtverleihung (Fernwirkung) wurde bereits angesprochen. Im Verlaufe der Jahrhunderte fand, soviel ist schon jetzt festzustellen, hinsichtlich der Stifter eine Erweiterung des Protagonistenkreises statt: Durch die Ausdifferenzierung der Gesellschaft traten vermehrt auch die Führungsköpfe von Wirtschaftsunternehmen, karitativen Verbänden etc. als Stifter in Erscheinung, was wiederum naturgemäß einen Einfluss auf die konkrete Umsetzbarkeit und Realisierung einer Netzwerkzelle im Sinne der Aushandlung unterschiedlicher Interessen im Rahmen der Versorgungsinfrastruktur haben musste.

Zu den Betreibern gehören vor allem Berater, Ingenieure, Architekten oder Juristen – sie sind an die jeweiligen Infrastrukturzellen strukturell gekoppelt und stellen die ausführende Kraft vor allem bei der Umsetzung der Planungsansprüche und Konstruktion, sowie der anschließenden Verwaltung und Aufrechterhaltung dar. Sie sind also für den reibungslosen Betriebsablauf der Zelle verantwortlich. Während eo ipso die Menge der Stifter und Betreiber zahlenmäßig begrenzt ist, scheinen hingegen die Nutzer zahlenmäßig die größte Gruppe zu repräsentieren – im Grunde genommen umfasst sie die gesamte jeweilige Gesellschaft. Sie kann neben der Möglichkeit, über politisch-demokratische Mechanismen die Entwicklung der Versorgungsinfrastruktur zu beeinflussen, indirekt über die Nutzungsquantität wirksam werden. Je mehr eine Infrastrukturzelle in Anspruch genommen wird, desto mehr steigert dies den Druck hinsichtlich Ausbau und Fortentwicklung. Friedrichs Engels interpretierte dies als „ein Gesetz vom Umschlagen von Quantität in Qualität“.[164] Dass dieser an sich logische theoretische Ansatz im gesellschaftlichen Alltag häufig nicht oder nicht genügend in die Praxis umgesetzt wird, davon zeugen allerdings die persistierenden Strukturschwächen im deutschen Bahn- und Autobahnwesen. Grundsätzlich muss zwischen Zwangsnutzern und freiwilligen Nutzern unterschieden werden sowie zwischen Direkten und Indirekten. Während die direkten Nutzer im unmittelbaren lokalen Umfeld der Zelle angesiedelt sind, profitieren indirekte Nutzer von der Reichweite dieser Zellen.

Es ergibt sich aus dem bisher Gesagten zwanglos, dass sich die Kollektive der verschiedenen Protagonisten-Typen per Schnittmenge überlappen müssen, sogenannte Doppelrollen sind die Folge. So ist etwa ein Zugschaffner, der zu seinem Arbeitsplatz per Bahn anreist, einerseits Mitglied der Betreibergruppe und andererseits direkter Nutzer der Infrastrukturzelle Schienenweg. Die Grafik 2 gibt Aufschluss darüber, welche Kombinationen von Doppelrollen und Zelle dabei möglich sind.

---

164 Winkler, Hartmut: Spuren, Bahnen. Wirkt der Traffic zurück auf die mediale Infrastruktur? In: Neubert, Christoph/Schabacher, Gabriele (Hg.): Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien, Bielefeld 2013, S. 49–72, hier S. 66.



Grafik 2: Mögliche Doppelrollen der Protagonisten hinsichtlich einer Infrastrukturzelle.

Entscheidend im Hinblick auf den Status des Beobachters ist, dass dieser in keinem unmittelbaren Kontakt zur beobachteten Infrastrukturzelle steht. Der Beobachter einer Zelle kennzeichnet sich somit zunächst also insbesondere durch die Distanz zu dieser, er ist in ganz unterschiedlichen Institutionen und Gruppen der Gesellschaft, Verwaltungen und Führungsgremien, national wie international, positioniert. Verfügt er über publizistische Möglichkeiten, könnte er sogar indirekt durchaus Einfluss auf die öffentliche Meinungsebene, und in der Folge auf beispielsweise eine Planungsebene, ausüben, allerdings ändert das zunächst nichts an seiner verorteten Distanz. Sollte es aufgrund seiner publizistischen Tätigkeit jedoch zu einer direkten Kontaktaufnahme von seitens der Stifter oder Betreiber kommen, würde damit in diesem Augenblick der Beobachter seine Rolle wechseln und ebenso die eines Betreibers einnehmen. Für weitere Forschungen besonders interessant scheint an dieser Stelle die Untersuchung derjenigen Mechanismen die dazu führen, dass die Beobachtung einer Infrastrukturmaßnahme die Generierung einer eigenen neuen Infrastrukturzelle (Vervielfältigungsmechanismus der Zelle, s. o.) zur Folge hat und welche Konsequenzen dies wiederum für die Beobachter, insbesondere aber auch für die ursprünglichen Stifter hat. Abschließend sollen noch drei weitere Fragen als Diskussionsanstoß in den Raum gestellt werden:

1. Können Nutzer einen Funktionswandel einer Zelle erzeugen, indem sie eine Zelle bewusst oder unbewusst anders interpretieren? – Hier käme z. B. die bereits thematisierte Dynamik zum Tragen.
2. Welche Reaktion wäre in einem solchen Falle seitens der Stifter und Betreiber zu erwarten?
3. Welche Wirkungen hat es auf den Stifter und seine Ziele, wenn Protagonisten eine Doppelrolle bekleiden?

Was leistet das Zellenmodell?

Entscheidend für den Denkansatz des Zellenmodells ist, dass erstens Individuen der menschlichen Gesellschaft als physisches wie funktionales Element in Form der Rollenübernahme an die Zelle gekoppelt sind, Rollenüberschneidungen sind dabei möglich, da ein Stifter beispielsweise zugleich auch als Zellennutzer in Erscheinung treten kann. Als Finanzier und die Verantwortung Tragender nimmt er im Rahmen des Zellenbetriebs eine gewisse Machtstellung anderen gegenüber ein, gleiches kann für die Betreiber gelten, da sie im Gegensatz zu den Nutzern einen spezialisierten Zugriff auf die Zelle haben. Infrastrukturzellen verleihen demnach Macht. Inwieweit derartige Prozesse jedoch konkret eine Rolle spielen, hängt stark von den die Lebens-

gestaltung und -führung betreffenden (Existenz-)Sicherheitsvorstellungen eines jeden beteiligten Protagonisten ab. Zweitens verfügt jede einzelne Infrastrukturzelle mit der Hard- und Software über die von Engels und Co. geforderten materiellen und institutionellen Komponenten. Drittens stellt ein entscheidendes Kriterium im Hinblick auf die Funktionserfüllung die Einordnung der Zelle in das Gesamtgefüge dar – ohne letzteres verliert die Zelle ihren Wert. Im Falle von Rückbildung, Umgestaltung oder Abschaffung «einer Infrastruktur» bezieht sich, diesem Denkmodell folgend, dieser Prozess stets auf einzelne Zellen. Auch im Hinblick auf die verschiedenen Zellentypen lässt dieses Verständnis eine Differenzierung zu: Während etwa Rückbau und Umwidmung von Zellen mit einer mächtigen Hardware, beispielsweise Hafenanlagen, häufig durch Komplexität, hohem finanziellen Aufwand und den damit verbundenen ökonomischen Erfordernissen in der Praxis ein Problem darstellen, lassen sich hingegen Institutionen relativ schnell umbauen oder auflösen. Eine Institution wird diesem Denkmodell folgend demnach ebenso als eigenständige Infrastrukturzelle begriffen.

1.2.4 Die Infrastrukturzelle: Hard- und Software im räumlichen Spannungsfeld

Infrastrukturzellen: Raumgestalter und -verbraucher mit Fernwirkung

Das chronologische Nacheinander und das geographische Nebeneinander stecken das Untersuchungsfeld des Historikers ab, in welchem der Mensch und sein Schaffen im Mittelpunkt stehen. Ohne letztere Komponente wäre die Gleichzeitigkeit nicht möglich, gerade diese ist jedoch die maßgebliche Ursache aller Komplexität. Die Habilitationsschrift „Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II." Fernand Braudels (1942) gilt bis heute als Klassiker der Raumgeschichte, eng verknüpft mit seiner Vorstellung der longue durée.[165] Braudel stellt in seinem Werk Raum und Geschichte in einen direkten Zusammenhang. Einen ähnlichen Ansatz unternimmt Karl Schlögel gute sechzig Jahre später mit seinem Werk „Im Raume lesen wir die Zeit" (2003), mit welchem er sich darum bemüht herauszufinden, „was geschieht, wenn man geschichtliche Vorgänge immer auch als räumliche und örtliche denkt und beschreibt."[166]

Als Ausgang letzterer Publikation fungierte der mit dem Spatial Turn seit den 1980er Jahren aufgewertete Raumbegriff, welcher nicht nur in den Sozial- und Kulturwissenschaften eine neue Verankerung fand. Spatial Turn steht dabei für zwei Entwicklungen: einerseits für die theoretische bzw. forschungspraktische Erhöhung von Raum im Kategoriengefüge von Kultur- und Sozialwissenschaften, andererseits für die (Wieder-)Entdeckung der Humangeographie als Impulsgeberin für eine fächerübergrei-

165 Ebeling, Knut: Historischer Raum: Archiv und Erinnerungsort. In: Günzel, Stephan (Hg.): Raum. Ein interdisziplinäres Handbuch, Stuttgart 2010, S. 121–133, hier S. 122.

166 Schlögel, Karl: Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik, 4. Ausgabe, Frankfurt a. M. 2011, S. 9 f.; vgl. dazu auch Schlögel, Karl: Kartenlesen, Raumdenken. Von einer Erneuerung der Geschichtsschreibung, in: Merkur. H. 4 (2002), S. 308–318.

fende Debatte.[167] Insbesondere die deutschen Historiker, so Jürgen Osterhammel vor bereits fast zwei Jahrzehnten (1998), hätten sich der Möglichkeit gegenüber, Geschichte in einen räumlichen Zusammenhang zu stellen und diesen auch zu fokussieren, völlig verschlossen, von vielleicht einigen wenigen Ausnahmen in der Landesgeschichte abgesehen.[168] Für die (deutsche) Geschichtswissenschaft bedeutet daher die aktuelle Entwicklung vor allem, dass „sich nicht länger historische Konstellationen eines räumlichen Nebeneinanders durch das hierarchische Verhältnis von «fortschrittlich» vs. «rückständig» beschreiben lassen“[169] müssen, da nach Lefebvre das geographische Raumdenken durch die Beschreibung des sozialen Raums als soziales Produkt ersetzt wurde;[170] „die Frage nach der jeweiligen tatsächlichen räumlichen Wirkdimension“[171] der beobachteten Phänomene findet nun im Rahmen der historischen Untersuchung Berücksichtigung. Passend hierzu ist die bereits im zweiten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts erfolgte Aussage Simmels einzuordnen: „Die Grenze ist nicht eine räumliche Tatsache mit soziologischen Wirkungen, sondern eine soziologische Tatsache, die sich räumlich formt.“[172] Von daher kann bei der konkreten Auswahl von Untersuchungsregionen stets nur von sogenannten Kernregionen als Untersuchungsstartpunkt ausgegangen werden, politische Grenzen sind also zweitrangig. Diesem Ansatz folgt u. a. die anschließende Analyse des konkreten Kanalbeispiels. Sowohl Lefebvre als auch Simmel beziehen in ihre Raumbeschreibung damit die Möglichkeit der Raumveränderung durch Handeln mit ein. Damit wird Raum nicht als statisches, strukturelles Konstrukt, sondern als dynamisches, von Ereignissen gezeichnetes Gebilde verstanden, nach Meumann und Pröve kann dies durchaus als Versuch der Loslösung von ex post eingeführter Begrifflichkeit gewertet werden. Auch beim Spatial Turn geht es folglich darum, zugleich „die (natur-)räumlichen Bedingungen gesellschaftlicher und kultureller Phänome (erneut) in den Blickpunkt […/der] Betrachtung“[173] zu rücken und in diesem Zusammenhang alte Strukturen aufzubrechen. Dabei gerate zugleich die materielle Komponente des menschlichen Daseins wieder verstärkt in den Fokus, so Schlögel (2004).[174]

Die Berücksichtigung des Raumbegriffs erfolgt u. a. mit der Beschreibung von (Kultur)Landschaften, insbesondere in der Landesgeschichte kommt diesen eine zentrale Bedeutung zu, es geht dabei um „das Erfassen und Erklären von Kulturphänomenen in ihrer räumlichen Dimension. Der Begriff der ‚Region‘, obwohl vielfach unpräzise oder bewusst offen gebraucht, hat sich dabei für eine mittlere Abstraktionsebene

---

167 Döring, Jörg: Spatial Turn. In: Günzel, Stephan (Hg.): Raum. Ein interdisziplinäres Handbuch, Stuttgart 2010, S. 90–99, hier S. 90.

168 Osterhammel, Jürgen: Die Wiederkehr des Raumes: Geopolitik, Geohistorie und historische Geographie. In: Neue Politische Literatur. Bd. 43 (1998), S. 374–397, hier S. 374 f.; Flachenecker, Helmut/Kiessling, Rolf (Hg.): Städtelandschaften – Schullandschaften. Eine Einführung, in: Flachenecker, Helmut/Kiessling, Rolf (Hg.): Schullandschaften in Altbayern, Franken und Schwaben. Untersuchungen zur Ausbreitung und Typologie des Bildungswesens in Spätmittelalter unf Früher Neuzeit, München 2005, S. 1–14, hier S. 2.

169 Döring, Jörg: S. 93.

170 Döring, Jörg: S. 91.

171 Flachenecker, Helmut/Kiessling, Rolf (Hg.): S. 1.

172 Zitiert nach: Döring, Jörg: S. 94.

173 Lippuner, Roland/Lossau, Julia: Kritik der Raumkehren. In: Günzel, Stephan (Hg.): S. 110–119, hier S. 113.

174 Döring, Jörg: S. 112.

zwischen lokaler Ebene und der ‚Großform' vom Reich oder Nationalstaat, oder besser von Mikrogeschichte gegenüber der Makrogeschichte, als ausgesprochen praktikabel erwiesen"[175], so Helmut Flachenecker und Rolf Kießling (2005). Im Englischen mit Cultural landscape bezeichnet, verstehen die Forscher darunter „a geographic area (including both cultural and natural resources and the wildlife or domestic animals therein), associated with a historic event, activity, or person or exhibiting other cultural or aesthetic values. There are four general types of cultural landscapes, not mutually exclusive: historic sites, historic designed landscapes, historic vernacular landscapes, and ethnographic landscapes."[176]

Infrastruktur als lokal-regionales sowie zugleich überregionales, weltweit gesellschaftsordnendes Phänomen einerseits, als den Wirtschaftsraum prägendes Element andererseits, beschreibt mit ihrer Pfadabhängigkeit und ihrem netzartigen Charakter demnach, wie bereits in der Einleitung festgestellt wurde, eine Art Versorgungslandschaft und steht somit in einem engen Zusammenhang mit einer wirtschaftshistorisch orientierten Raumbeschreibung in Form des „Gewerbereviers".[177] Letztere orientiert sich vordergründig an sogenannten homogenen bzw. funktionalen Wirtschaftsräumen. Homogene Räume weisen eine bestimmte Einheitlichkeit eines Strukturmerkmals oder einer Kombination von Strukturmerkmalen auf. Funktionale Räume dagegen ergeben sich durch übergeordnete Wechselbeziehungen mit deren Orientierung auf ein wirtschaftliches Gravitationszentrum.[178] In diesem Sinne beschrieben Engels und Obertreis (2007) als zweites wichtiges Charakteristikum „materieller Infrastrukturen" konkret deren Raumbezug: Infrastruktur verbraucht Raum, den sie zugleich besetzt und strukturiert.[179] Ein Infrastrukturhistoriker kann demnach die allgemeine Begeisterung über den «Siegeszug des Spatial turns» nur erstaunt zur Kenntnis nehmen, bildet der Raum als Untersuchungskategorie infrastruktur-historischer Forschung eo ipso einen Teil derselben. Für die konkrete Einzeluntersuchung erweist sich das bisher in den Raumhandbüchern fehlende Modell des Historikers Frank Göttmann als geradezu zentral, bindet dieses doch zahlreiche der oben angeführten Überlegungen mit ein. Der Historiker geht davon aus, dass „Raum […] erst dadurch [entsteht], daß er durch das handelnde Subjekt, Zeitgenosse oder Historiker, wahrgenommen wird, daß er beschrieben wird und daß ihm Bedeutung für Denken, Handeln und Empfinden zugeschrieben wird. Dem voran geht eine kognitive, emotionale und auf sein „Selbst-Konzept" bezogene Syntheseleistung des Menschen, bei der einzelne getrennte, erfahrbare Orte in ein räumliches Bezugssystem gesetzt werden. Erst auf dieser Basis kann dann aus dem ‚gelebten Handlungsraum' der menschlichen Gruppen auch ein abstrakter Raumbegriff entstehen. Kurz, Raum ist somit das Ergebnis von ineinandergreifenden Prozes-

175 Flachenecker, Helmut/Kiessling, Rolf (Hg.): S. 2 f.

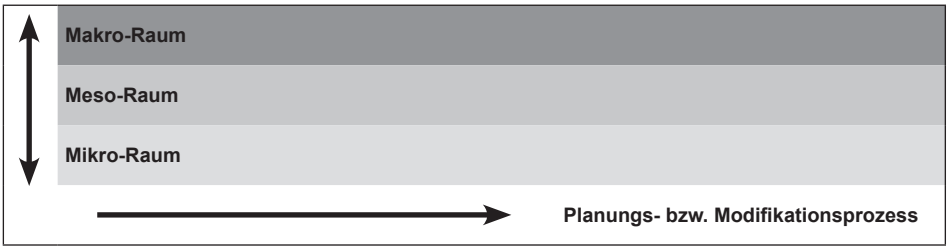
176 https://www.nps.gov/tps/standards/four-treatments/landscape-guidelines/terminology.htm (Zugriff 27.05., 17:35 Uhr).

177 Vgl. Gayot, Gérard: Das Gewerberevier – ein nützliches Konzept für die regionale Wirtschaftsgeschichte? In: Brakensiek, Stefan/Flügel, Axel (Hg.): Regionalgeschichte in Europa. Methoden und Erträge der Forschung zum 16. bis 19. Jahrhundert (Forschungen zur Regionalgeschichte. Bd. 34), Paderborn 2000, S. 17–24.

178 Seidenfus, Helmuth, Stefan: Verkehr und Regionalpolitik. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, H. 37 (1966), S. 3.

179 Engels, Jens Ivo/Obertreis, Julia: S. 5.

sen der Konstruktion und Aneignung."[180] Göttmann rückt somit vor allem die Relationalität des Raumes in den Mittelpunkt. In der Konsequenz ist ein jeder Teilraum durch gewisse, im Bezugssystem enthaltene kulturelle, geographische, topographische, ökonomische und technische Vorstellungen bzw. Realitäten sowie durch das an den aktuellen Grundbedürfnissen orientierte jeweilige Sicherheitsbedürfnis und -verständnis der in diesen Räumen agierenden Protagonisten gekennzeichnet. Seinen Überlegungen folgend unterscheidet Göttmann im Weiteren drei verschiedene Bezugssysteme: den Mikro-Raum, Meso-Raum sowie den Makroraum.[181]



Grafik 3: Mikro-, Meso-, Makroräume.

Im ersteren dominieren, so Göttmann, die elementaren leiblichen und sozialen Lebenserfahrungen des Menschen (Sozialisationsraum), welche als Basis für die eigene Identitätsbildung zu betrachten sind.[182] Hier spielen insbesondere auch die bereits behandelten Grundbedürfnisse eine wichtige Rolle. Der Meso-Raum ist durch komplexe Raumstrukturen auf der Ebene regionaler Lebens- und Gesellschaftszusammenhänge gekennzeichnet und vereinigt Teil-Räume zu einem Raumsystem – ein Vermittlungsraum zwischen Mikro und Makro. Das Bezugssystem der Makro-Räume ist schließlich, abhängig von der jeweiligen Fragestellung, der nationale politische oder der internationale Wirtschaftsraum.[183] Auch hier spielen Grundbedürfnisse eine zentrale Rolle, allerdings gepaart mit funktionserhaltenden, strategischen Überlegungen.

Nicht nur für die Landes- und Regionalhistorie, sondern insbesondere auch für die Infrastruktur-Geschichte ist diese Raumaufteilung hinsichtlich der möglichen Reichweite der Infrastrukturzellen interessant.

---

180 Göttmann, Frank: Zur Bedeutung der Raumkategorie in der Regionalgeschichte. Online abrufbar: http://digital.ub.uni-paderborn.de/ubpb/urn/urn:nbn:de:hbz:466:2-795 (Zugriff am 22.09.2016, 13:17 Uhr). Diese Erkenntnis beruht dabei u. a. auf der Feststellung Norbert Elias (1984), dass „[j]ede Veränderung im ‚Raum' [...] eine Veränderung in der ‚Zeit' [ist], jede Veränderung in der ‚Zeit' ist eine Veränderung im ‚Raum'. Man lasse sich nicht durch die Annahme irreführen, man könne ‚im Raum' stillsitzen, wahrend ‚die Zeit' vergeht: man selbst ist es, der dabei älter wird. Das eigene Herz schlägt, man atmet, man verdaut; die eigenen Zellen wachsen und sterben ab. Die Veränderung mag langsam sein, aber man verändert sich kontinuierlich ‚in Raum und Zeit' – als ein Mensch, der älter und älter wird, als Teil einer sich verändernden Gesellschaft, als Bewohner der sich rastlos bewegenden Erde." Zitiert nach Göttmann, Frank: S. 4.

181 Ebd.: S. 6.

182 Ebd.

183 Ebd.

Göttmanns Raumkonstrukt folgend, kann und muss in der Konsequenz jeder der drei Räume auch separat beschrieben werden, schließlich folgt ein jeder einem eigenen Bezugssystem. Maßgeblich für jeden Raum sind die bereits im ersten Kapitel beschriebenen, von den Gesellschaftsmitgliedern wahrgenommenen Grundbedürfnisse, das daraus resultierende Sicherheitsbedürfnis sowie das daraus resultierende Versorgungssystem. In Anbetracht dessen, dass eine Infrastrukturzelle erst durch die Schaltung im Gefüge ihren Sinn erhält, spielen neben dieser gesamten Versorgungslandschaft insbesondere auch die direkten Nachbarzellen eine bedeutende Rolle.

Für die Umsetzung von Netzwerkprojekten sind weiterhin die verschiedenen gesellschaftlichen Zustände, welche sich grob mit «Frieden», «Krieg», «Krise» und «Katastrophenfall» benennen lassen, bestimmend. Es liegt auf der Hand, dass eine Gesellschaft in Friedenszeiten über die besten Ressourcen verfügt, um in ihr Netzwerk zu investieren. Dagegen kommt, wie beispielsweise der Zweite Weltkrieg gezeigt hat, bei längerem Kriegsverlauf praktisch das gesamte zivile Projektprogramm zugunsten der Konstruktion und Aufrechterhaltung alternativer Zellen, beispielsweise im Rahmen der Rüstungsanstrengungen, zum Erliegen.[184] Wieder eine andere Situation liegt im Krisen- oder Katastrophenfall vor. Nach z. B. einem Erdbeben oder einer Flutkatastrophe steht zunächst eine provisorische Rekonstruktion von Netzwerkzellen im Vordergrund. Bei einer Krise, beispielsweise der Flüchtlingskrise 2015/16, steht mitunter die zügige und effektive Infrastrukturerweiterung (Unterkunft, Sicherstellung der Verpflegung, Gewährleistung der medizinischen Versorgung etc.) durch Zellenkopie, -verlagerung bzw. durch die spontane Umfunktionierung bzw. Funktionserweiterung einzelner Zellen im Vordergrund. Die einer Krise oder Katastrophe anschließend folgende vollständige Schadensbehebung beinhaltet in beiden Fällen die Möglichkeit zur Modernisierung, falls entsprechende finanzielle Mittel vorhanden sind. Letzterer Aspekt leitet zu einem weiteren, entscheidenden Aspekt über: Welche «Stiftervorstellungen» bzw. «Stifterrealitäten» herrschen vor? Existiert ein Stifter, der die Grundfinanzierung, Unterhaltung und Verantwortung für eine Infrastrukturzelle übernehmen kann bzw. übernehmen möchte? Zu diesem Umstand können durchaus in den verschiedenen Räumen unterschiedliche Perspektiven vorherrschen. Drei letzte wichtige Aspekte, welche den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zugeordnet werden müssen, sind schließlich der gesellschaftliche technische Entwicklungsstand, die vorherrschende Geographie sowie die jeweilige, den Raum bestimmende Topographie.

Infrastrukturzellen und ihre Topographieabhängigkeit

Bei Betrachtung der Entwicklung von Verkehrs-Infrastrukturzellen fällt die Beschwerlichkeit der Erstellung und der Benutzung des Landwegs in früheren Epochen auf. Zu den eingeschränkten technologischen Möglichkeiten des Straßenbaus, insbesondere bei Überwindung von Mittelgebirgen, problematischen Geländeformationen oder Flussläufen, kamen die technische Anfälligkeit und das geringe Ladevermögen der Transportmittel. Allerdings war auch die Nutzung des natürlichen Wasserwegs nicht unproble-

184 Vgl. dazu auch Laak, Dirk van: Infra-Strukturgeschichte. S. 373 sowie Engels, Jens Ivo/Schenk, Gerrit Jasper: S. 36 f.

matisch, Flüsse konnten vor Ausbau und Regulierung, welche vorrangig erst im 19. Jahrhundert einsetzten, keineswegs ganzjährig genutzt werden. Vor allem während der Kleinen Eiszeit waren die Gewässer über die Wintermonate zugefroren. Während der jeweils folgenden Schmelzhochwasser musste die Schifffahrt ruhen, im Falle sommerlicher Dürreperioden war der Wasserstand oft nicht ausreichend. Während etwa auf den Flüssen des niederdeutschen Flachlands der Segelantrieb, auch in Verbindung mit Flut- und Ebbstrom, genutzt werden konnte, blieb auf den oberdeutschen natürlichen Gewässern bei der Bergfahrt nur das Treideln. Bei der Talfahrt ließen sich hier die Fahrzeuge treiben, ein Segel konnte im günstigen Falle dabei die Steuerfähigkeit des Fahrzeugs verbessern. Trotz dieser Schwierigkeiten bot sich das Wasser als Medium zum Fortbewegen großer Warenmengen auch in Mitteleuropa frühzeitig an, konnte doch ein einziger Frachtkahn ein Vielfaches der Ladung eines Fuhrwerks aufnehmen.[185] In der Antike nutzten die Handelszentren am Mittelmeer den Seeweg, besser gesagt, küstennahe Routen in Landsicht zur Verbindung untereinander. Binnenwasserwege stellten wesentliche Faktoren für das Entstehen der frühen Hochkulturen dar: Schroff führt hierzu beispielsweise für Babylonien die Bedeutung von Euphrat und Tigris an. Das alte Ägypten verdankte dem Nil nicht nur die Fruchtbarkeit des stromnahen Landes, sondern auch einen Verkehrsweg, der noch dazu durch eine meteorologische Besonderheit ausgezeichnet war: Da die Winde in dieser Region vorwiegend aus dem nördlichen Quadranten wehen, konnte die Schifffahrt flussaufwärts die Windkraft nutzen und flussabwärts mit dem Strom treiben.[186]

Politische Grenzen können bei der Umsetzung raumgreifender infrastruktureller Projekte naturgemäß Konflikte hervorrufen. Dies kann bereits im nationalen Rahmen der Fall sein, wenn es sich, wie bei der Bundesrepublik Deutschland, um einen Föderalstaat handelt und die einzelnen Länder über einschlägige Entscheidungskompetenzen verfügen. Komplizierter kann sich die Situation beim Aufeinandertreffen nationaler Interessen in einer Grenzregion gestalten, vor allem dort, wo beispielsweise drei Landesgrenzen einander berühren, wie etwa im Falle des Dreiländerecks Belgien, Niederlande und Deutschland. Gerhard Fehl hat im Rahmen seiner stadtbaugeschichtlichen Untersuchungen herausgestellt, dass Siedlungsbänder die Tendenz haben, wenn dies zugelassen wird, sich unabhängig von politischen Grenzen zu entwickeln. Die Neuansiedlungen und die damit verbundene bzw. nachfolgend gestaltete Infrastruktur orientiere sich hingegen vielmehr an den natürlichen geographischen und strukturellen Gegebenheiten, wie etwa Wasserläufen oder Kohlenvorkommen.[187] Politische Grenzen sind demzufolge kontingent, da sie – theoretisch betrachtet – auch anders verlaufen könnten. Neben dem bereits erwähnten Simmel bestätigte auch Lucien Febvre, dass „politische Grenzen tatsächlich nichts wären, was die Geographie der Politik aufgezwungen hätte, sondern Werke des Menschen, der sich vor seinesgleichen schützen will.“[188] Und weiter: „Eine Grenze ist damit kein räumliches Faktum mit so-

185 Czaya, Eberhard: Ströme der Erde. Leipzig 1981, S. 210; Fochler-Hauke, Gustav: Verkehrsgeographie. Braunschweig 1957, 4. Auflage 1976, S. 15 ff.

186 Casson, Lionel: Die Seefahrer der Antike. München 1979, S. 28.

187 Buschmann, Walter (Hg.): Zwischen Rhein-Ruhr und Maas. Pionierland der Industrialisierung – Werkstatt der Industriekultur, Essen 2013, S. 50.

188 Makropoulos, Michael: Historische Kontingenz und soziale Optimierung. In: Bubner, Rüdiger/Mesch, Walter (Hg.): Die Weltgeschichte – das Weltgericht (Akten des Internationalen Hegel-Kongresses 1999). Stuttgart 2000, S. 75–90, hier S. 11.

ziologischen Niederschlägen, sondern eine soziologische Tatsache, die sich räumlich gestaltet."[189] Diese Einschätzung teilt Michael Makropoulos, indem er ebenfalls den politischen Grenzen die natürlichen Hürden als wichtiges geographisches Merkmal entgegenstellt, beispielsweise die Küsten als trennende Grenzlinie zwischen Land und Meer.[190]

Josef Nagel, von 1946 bis 1960 Oberstadtdirektor von Neuss, der noch eine wesentliche Rolle bei der Darstellung der Rhein-Maas-Schelde Historie spielen wird, hat im Rahmen verschiedener Arbeiten mit einer Analyse der ökonomischen Stadt-Typologie der Bedeutung der geographischen Bedingungen Rechnung getragen: „Bei der Untersuchung des wirtschaftlichen Charakters der Städte kommt man zu der Feststellung verschiedener Stadttypen. So unterscheiden wir den Stadttyp einer Großstadt, Mittel- und Kleinstadt, einer Industrie-, See- und Hafenstadt."[191] Dass die Entwicklung einer See- und Hafenstadt zunächst von der natürlich vorgegebenen Geographie abhängig ist, braucht nicht näher diskutiert zu werden. Warum aber entwickelt sich eine Ansiedlung zu einer Großstadt, während eine andere im Stadium eines minder bedeutsamen Gemeinwesens verbleibt? Auch für diese dynamischen Prozesse sind infrastrukturelle Voraussetzungen essentiell verantwortlich, die wiederum u. a. auf geographischen Besonderheiten basieren.

Die Entwicklung von Infrastruktur ist also einerseits durch topographische Komponenten bedingt, andererseits kann sie ihrerseits jedoch, wie der voran gegangene Abschnitt zeigte, einen Raum erzeugen, welcher die Basis für weitere Erschließung schafft. Exemplarisch hierfür ist die Konstruktion einer Stadtbrücke, die es einerseits ermöglicht, dass durch die Querung des Flusslaufs Regionen über Fernwege verbunden werden, die aber andererseits die Grundlage dafür bildet, dass sich ein Gemeinwesen an beiden Ufern prosperierend entwickeln kann. Typische deutsche Beispiele hierfür sind etwa Düsseldorf und Köln am Rhein, oder, schon im 12. Jahrhundert, Regensburg an der Donau oder Würzburg am Main.[192] Städte nutzen ihre natürlichen geographischen Standortvorteile, um Verkehr, Warenhandel und Kommunikation an sich zu ziehen. Die Standorte von Produktion und Umschlag basieren dabei in vielen Fällen einerseits auf der Anbindung an den Seeweg, andererseits auf der Schiffbarkeit der lokalen Binnenwasserwege.[193] Ein eindrucksvolles Beispiel für die Auswirkung geographischer Aspekte und damit auch in Richtung der oben angeführten langwelligen Schwankungen – oder auch dem Verschwinden von Infrastrukturzellen – ist der Aufstieg und Fall der Handelsstadt Brugge. Diese verlor im 15. Jahrhundert durch Versandung des Zwin, ein 1134 bei einer Sturmflut entstandener Seekanal, ihre wirtschaftliche Bedeutung praktisch vollständig an Antwerpen.[194]

---

189 Ebd.

190 Makropoulos, Michael: Modernität und Kontingenz. München 1997, S. 7.

191 Nagel, Josef: Neuß – Niederrheinische Industrie- und Hafenstadt. Neuss 1952, in: Stadtarchiv Neuss, Bestand: D.04. N.01, Nr. 6 (Typoscript), S. 1.

192 Vgl. dazu auch: Schabacher, Gabriele: S. 194.

193 Beyrer, Klaus: S. 949.

194 Thematisiert in Vorlesungen und Seminaren durch Prof. Dr. Jörg Engelbrecht (†), Landesgeschichte, Historisches Institut Duisburg-Essen.

Gesellschaftliche Phänomene, zu denen insbesondere die technische Innovation, Investitionen und der Konsum gezählt werden müssen, sind mit Raumgestaltung und -entwicklung eng verknüpft, das verbindende Element stellt die Infrastruktur dar.[195] Reiner Matzker definiert dabei technische Entwicklungen als „Ergänzungs- oder Verstärkungstechniken", welche der Erweiterung des Zentralnervensystems bzw. als „technologisches Kostüm" zur Entlastung der Organe dienen.[196] Die Technik erleichtert Arbeitsvorgänge, trägt dazu bei, Lebensverhältnisse zu verbessern und schafft ferner eine mit dem subjektiven Dasein einzelner auf das engste verbundene überindividuelle Lebensform.[197] Sowohl Matzker als auch van Laak bedienten sich hierbei Arnold Gehlens Vorstellung des Menschen als Mängelwesen. Der moderne Mensch kann somit laut Matzker als „ein Mensch der Wandlung" angesehen werden,[198] der sich ständig an die sich ändernden Bedingungen anpassen muss. Allerdings ist die technische Kultur für sich alleine nicht befähigt, den Lebens- und Sozialraum zu stabilisieren, was – anthropologisch gesehen – besagt, dass die Menschen in moralische Ausnahmesituationen gebracht werden können.[199] Hier greift die bestehende Infrastruktur stabilisierend ein, sie fungiert nicht zuletzt als Ausdruck bzw. Spiegel des technischen Fortschritts einer Gesellschaft. Sie dient dazu, das Mängelwesen Mensch zu entlasten, so weit als möglich zu perfektionieren und die Zahl seiner Möglichkeiten zu erhöhen.

Anhand des Bildungssektors lassen sich die Auswirkungen der technischen Weiterentwicklung im Hinblick auf die Zellenhardware gut ablesen. In früheren Zeiten war höhere Bildung der wohlhabenden Oberschicht vorbehalten, die ihren Nachwuchs gegebenenfalls durch einen Hauslehrer unterrichten lassen konnte und auch den Besuch einer der wenigen, oft weit entfernten Universitäten zu finanzieren in der Lage war. Abgesehen davon, dass die ärmere Bevölkerung gezwungen war, die Kinder baldmöglichst in ein Arbeitsverhältnis zu bringen, entstand ein flächendeckendes Angebot weiterführender Schulen erst ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Im Mittelalter und der Frühen Neuzeit war Bildung also ausschließlich im Rahmen relativ weniger und ortsfester Einrichtungen möglich. Was nun den Einfluss technischer Aspekte auf den Bildungssektor angeht, so hatte zwar die Erfindung des Buchdrucks prinzipiell eine neue Bildungsschiene eröffnet. Jedoch erst die Weiterentwicklung der Drucktechnik machte das Medium Buch im 19. Jahrhundert für jedermann erschwinglich. Wissen wurde damit transportabel und ubiquitär verfügbar. Während der letzten Jahrzehnte wurde der Transfer von populärer, aber auch von wissenschaftlicher Information durch die digitale Hardware neuer Infrastrukturzellen wiederholt revolutioniert.

195 Schatz, Klaus-Werner: S. 134.
196 Matzker, Reiner: Anthropologie. München 1998, S. 129.
197 Ebd.: S. 129.
198 Ebd.: S. 131.
199 Ebd.: S. 134.

Institutionalisierung entsteht nach Berger und Luckmann sobald habitualisierte Handlungen durch Typen von Handelnden wechselseitig festgelegt werden.[200] Jede vorgenommene Typisierung entspricht dabei einer Institution.[201] Habitualisierte Handlungen lassen die entsprechenden Typisierungen zum Allgemeingut werden und sind damit für alle Mitglieder der jeweiligen gesellschaftlichen Gruppe erreichbar. Der Charakter der Institution beinhaltet, dass Handlungen des Musters A von Handelnden der Kategorie A ausgeführt werden.[202]

Institutionalisierung ordnet die Gesellschaft nicht nur als Regelwerk und dient damit zur Programmierung der Infrastrukturzellen, sie begründet vice versa auch Ansprüche und soziale Kontrolle zugleich,[203] Herrschaftsgedanke und Herrschaftserhalt sind hierbei inkorporiert. Die Institution «Gesetz» beispielsweise verfügt in Deutschland nicht nur die allgemeine Schulpflicht (Kontrolle), sondern schreibt auch den gesetzlichen Anspruch auf den Schulbesuch fest (Anspruch = Grundrecht). Die Umsetzung der Vorgaben der Legislative erfordert wiederum Institutionen in Form von politischen Gremien und Kontrollorganen auf gemeindlicher wie übergeordneter Ebene und schließlich mitunter sogar die Kopie neuer Zellen in Form von Schulen.

Infrastruktur ist damit einerseits grundlegend für die gesellschaftliche Entwicklung, andererseits zugleich anfällig für dynamische Prozesse bzw. lässt Raum für solche zu. Engels und Obertreis (2007) unterscheiden in Bezug auf Dynamik im Zusammenhang mit Infrastruktur insgesamt zwei Dimensionen: eine Gesellschaftliche sowie eine Umweltbezogene.[204] Sie verwiesen ferner darauf, dass besonders die „soziale Infrastruktur“ einer Verselbstständigung unterliegt.[205] Auf der Basis bisheriger Überlegungen zur Zellenhardware- und -software sollen diese Beobachtungen durch die Verfasserin noch präzisiert werden: Während die Hardware in Zusammenspiel mit dem Menschen in seinen diversen Rollen eine gewisse Eigendynamik (umweltbezogene Dimension) zulässt,[206] dient die Software vorrangig der Einschränkung dieser (gesellschaftliche Dimension). So ist beispielsweise im Gegensatz zum Straßenverkehr die Wasserstraße nicht für jedermann verkehrstechnisch ohne Weiteres nutzbar. Insbesondere Zellen mit nur marginaler Hardware und dominierender Software, beispielsweise Institutionen, kommt in diesem Zusammenhang eine nicht zu unterschätzende Rolle zu: Der Spielraum für Entscheidungsmöglichkeiten, welche durch „technische Eigenlogik oder Pfadabhängigkeit“[207] gewaltiger, einmal erbauter, nicht ohne Weiteres umkehrbarer Zellenhardware z. T. drastisch reduziert werden, vergrößert sich deutlich.

---

200 Berger, Peter L./Luckmann, Thomas: Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit. Eine Theorie der Wissenssoziologie, Frankfurt a. M. 1980, S. 58.

201 Unter dem Begriff „Institution“ werden in diesem Zusammenhang Gebilde verstanden, die sich sowohl auf eine kleinste gesellschaftliche Gruppierung beziehen, als auch gesamtgesellschaftliche Auswirkungen aufweisen.

202 Berger, Peter L./Luckmann, Thomas: S. 58.

203 Ebd.: S. 59.

204 Engels, Jens Ivo/Obertreis, Julia: S. 3.

205 Ebd.

206 Ebd.: S. 3 f.; z. B. Überflutungen durch Flüsse, von Menschen verursachtes Chaos auf Verkehrsstraßen etc.

207 Engels, Jens, Ivo: Machtfragen. S. 61.

Institutionen können also, so die These der Verfasserin, als Reaktion sowohl auf umweltbezogene als auch gesellschaftliche Dynamiken verstanden werden und dabei unterschiedliche Zwecke verfolgen. Sie können eine Kontrollfunktion ausüben, zur Steuerung ihrer strukturell gekoppelten Nachbarzellen dienen, die Weiterentwicklung und den Ausbau solcher vorantreiben oder auch Letzteres verhindern. Aufbau und Arbeitsweise der Institutionen sind dabei kulturabhängig und eng an rechtliche Vorgaben ihrer Nachbarzellen, d. h. an Gesetze und Regeln, gebunden.

Weiterer Untersuchungen bedarf die Frage, ob und inwieweit Institutionen gleichfalls einer Dynamik unterliegen. Engels und Obertreis (2007) erhoben diesbezüglich die Forderung an eine ISG „ein methodisches Rüstzeug [zu] entwickeln, um diese Dynamiken zu systematisieren und zu analysieren.“[208] In diesem Zusammenhang fragen die Autoren beispielsweise, ob es möglich ist, die Anteile menschlich und technisch „verursachter“ Dynamiken von denjenigen zu unterscheiden, die eines „natürlichen“ Ursprungs sind. Als mögliche Alternative wird der Begriff der „hybriden Entwicklungen“ eingeführt, welcher die oben genannte Trennung nach Ursachen vermeidet. Als weitere Fragestellung bleibt im Raum, ob die angesprochenen Dynamiken mehrheitlich negative oder positive Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit der Infrastrukturzellen und die sie nutzenden Gesellschaften haben.[209]

In demokratischen Staatswesen findet sich naturgemäß mehr private bzw. öffentlich-rechtliche Institutionalisierung als in totalitären oder autokratisch geführten Gesellschaften. Während in früheren Jahrhunderten, wie bereits angeführt, Bauwerke seitens der Obrigkeiten zur Demonstrierung der Herrschaftspräsenz verwendet wurden, kann diese Rolle in der jüngeren Geschichte vermehrt institutionalisierten Strukturen zugesprochen werden. Ein Hinweis auf eine derartige Bedeutung der Institutionen, zumindest heutzutage, könnte das allgemeine Interesse daran in der Öffentlichkeit darstellen, das sich oftmals insbesondere bei Neugründungen in einer breiten medialen Anteilnahme niederschlägt.

1.2.5 Infrastruktur und Netzwerk – zwei Begriffe für dasselbe Konstrukt?

Wenn, wie in dieser Arbeit, die synonyme Verwendung von «Infrastruktur» und «Netzwerk» gefordert wird, muss darüber Klarheit herrschen, dass diese Begriffe in der populären Auffassung, der sich auch der Geschichtswissenschaftler nicht immer völlig entziehen kann, derzeit weitgehend besetzt sind. Es bedarf daher einiger Anstrengung, sich von diesen, durch Gewohnheit und merkantile Nutzung eingeschliffenen Begriffswelten zu abstrahieren und sie durch eine grundlegende wissenschaftliche Determinierung zu ersetzen.

Infrastruktur wird, so konnte auch Alexander Friedrich aufzeigen, metaphorisierend als „Netz“ bzw. „Netzwerk“ bezeichnet. Wer so agiert, muss offensichtlich (wahrscheinlich oftmals auch unbewusst) Ähnlichkeiten zum aus Knoten und Verbindungen bestehenden, textilen Gebilde des Netzes feststellen. So werden beispielsweise im menschlichen Körper (Mikroraum) im übertragenen Sinne die Knoten als Schnittpunkte von Zellen und von als direkte Verbindungen fungierenden Nerven interpretiert;

208 Engels, Jens Ivo/Obertreis, Julia: S. 4.
209 Ebd.

Städte als Knoten werden durch z. B. Straßen verbunden und repräsentieren in der Folge Städtelandschaften; Michel Foucaults Dispositiv setzt sich aus Diskursen, Gesetzen, Entscheidungen etc. als Knoten und sinnstiftenden Verknüpfungen zwischen diesen als Verbindungen zusammen. Die Netzstruktur ist dabei in allen systemischen wie auch textilen Netzen erweiterbar, aber nicht ohne Weiteres veränderbar – Jens Ivo Engels bezeichnete dies, wie bereits angemerkt, als Pfadabhängigkeit.

Ähnliches lässt sich auch auf die Infrastruktur (Makroraum) übertragen, welche, wie aufgezeigt, den gesamten gesellschaftlichen Apparat der Versorgung, Organisation und Kommunikation repräsentiert: Die aus einer Hard- und einer Software bestehenden Infrastrukturzellen bilden zugleich Netzknoten und -verbindungen. Sie sind in unterschiedlichem Maße funktionell ausgerichtet, erfüllen jedoch diese vom Menschen determinierten Funktionen nur im Gesamtgefüge. Eine suggerierte Eigenständigkeit des systemischen Netzes in seiner Gänze ist damit ausgeschlossen, jener Eindruck kann sich allenfalls auf die von Engels besprochene Dynamik von Infrastruktur beziehen.

Begriffe wie Städtenetz, Infrastrukturnetz oder gar Netzwerk sind demnach Wortzusammensetzungen, die durch das Hinzufügen des Wortes „-netz“ metapherartig auf die netzartige Struktur eines Gebildes verweisen sollen. Die nach Friedrich neu hinzugekommene Zirkularität eines Netzes ist in diesem Zusammenhang nicht als neue Funktion eines solchen, sondern, so die Verfasserin, lediglich im Sinne einer Übertragung zu verstehen. Auch spielen sowohl die angesprochene Struktur als auch Dynamik in ihrer Gleichzeitigkeit in beiden «Netzarten», den textilen und den systemischen, eine zentrale Rolle. Vor diesem Hintergrund avanciert das Netz nicht, wie Friedrich schlussfolgert, von einer ein- und umschließenden Vorrichtung zur Anschließenden, Verteilenden.

Was sagt das nun jedoch über die Bedeutung und Karriere des Begriffs «Netzwerk» aus? Während in den 1970er Jahren das Wort Infrastruktur als politisches Allheilmittel galt, hat heute der Netzwerkbegriff ein Stück weit diese Rolle, allerdings alle Gesellschaftsschichten durchdringend, übernommen: Er hebt metapherartig die offensichtlich in den Augen und im Bewusstsein der Menschen derzeit wichtigste Eigenschaft von Infrastruktur hervor: ihre Netzstruktur, welche dazu dient, die Menschen aufzufangen und im Sinne eines Bergungsnetzes zu schützen, zugleich jedoch auch zu lenken. Nicht die Funktion des Netzes als Metapher hat sich also verändert, wie Alexander Friedrich in seinem Werk schlussfolgert,[210] sondern der in Infrastruktur hinein interpretierte Daseinssinn – das Netzwerk als neue Selbstverständlichkeit, als kulturelle Leitidee bringt dies zum Ausdruck. Unter den oben beschriebenen Prämissen plädiert die Verfasserin folglich dafür, dass – zumindest aus der Sicht des Historikers – «Infrastruktur» und «Netzwerk» als identisch zu betrachten sind und damit die Begriffe als Synonyme gebraucht werden können.

Die Historische Netzwerkanalyse kann damit wiederum als eine Art Spezialisierung angesehen werden: Sie überträgt das infrastrukturelle Zellengeflecht auf rein personelle Relationen, der Mensch mit seinem Körper tritt also an die Stelle der Zellenhardware, seine Attribute verkörpern die Software.

---

210 Friedrich, Alexander: Friedrich, Alexander: Metaphorologie der Vernetzung. Zur Theorie kultureller Leitmetaphern, vgl. Schlusskapitel ab S. 335.

1.3 Ohne Macht keine Infrastruktur, ohne Infrastruktur keine Macht: ein Schachspiel

Das folgende Kapitel setzt sich mit Versorgungs- und Handlungsnetzwerken sowie mit dem Versuch einer ersten systematischen Unterscheidung von Wirtschaftsunternehmen und Infrastrukturzellen auseinander und stellt auf der Basis der oben erarbeiteten Ergebnisse – unter synonymer Verwendung der Begriffe Infrastruktur und Netzwerk – Überlegungen bezüglich der Bedingungen für eine erfolgreiche Realisierung von Netzwerkzell-Projekten an. Es greift damit u. a. Punkt VI. der unter Kapitel 1.2.3 geforderten Forschungsanliegen im Rahmen einer ISG auf.

1.3.1 Das Netzwerk – ein Instrument zur aktiven Gestaltung von Raum, Zeit und System

Ein Netzwerk ist als ein wandelbares Instrument zu verstehen, welches den grundlegenden Aufbau, die Versorgung und die Organisation einer Gesellschaft gewährleistet und damit für diese das Fundament bildet. Soziale Gruppierungen oder ganze Gesellschaften werden durch Netzwerkzellen über deren verschiedene Funktionen geordnet, zusammengehalten und miteinander verknüpft. Eine Zelle wird dabei durch ihre Hard- und Software determiniert. Durch die bewusste Schaltung der Zellen im Gefüge wird Infrastruktur als Gesamtheit konstruiert, bestätigt und/oder modifiziert. Netzwerkzellen erfüllen dabei unterschiedliche Funktionen, auf die noch einzugehen ist. Mit anwachsender Größe und Komplexität generiert eine Infrastruktur insbesondere durch verschiedene dynamische Einflüsse zunehmend Konfliktpotential, wodurch die Protokollführung zunimmt und damit vermehrt Quellenmaterial erwächst. Netzwerkzellen führen einerseits zur Überwindung, andererseits zur Festlegung von Grenzen zwischen sozialen Gruppen und Gesellschaften.[211] Infrastruktur ist, historisch betrachtet, in ihrer Gesamtheit ein epochenunabhängiges Konstrukt, zu dessen Zellen der handelnde Mensch die Rolle eines Stifters, und/oder Betreibers, und/oder Nutzers oder Beobachters einnimmt. Im Verlauf der Jahrhunderte werden lediglich Aufbau, Funktion und Verknüpfungen der einzelnen Netzwerkzellen modifiziert. Die Erscheinung der Infrastruktur insgesamt ist somit zugleich kulturabhängig und unterliegt, abhängig von der jeweiligen Gesellschaftsform und -organisation, gewissen Verhandlungsprozessen auf der Basis eines bereits bestehenden Netzwerkes. Eine voraussetzungslose Infrastruktur gibt es somit nicht.[212]

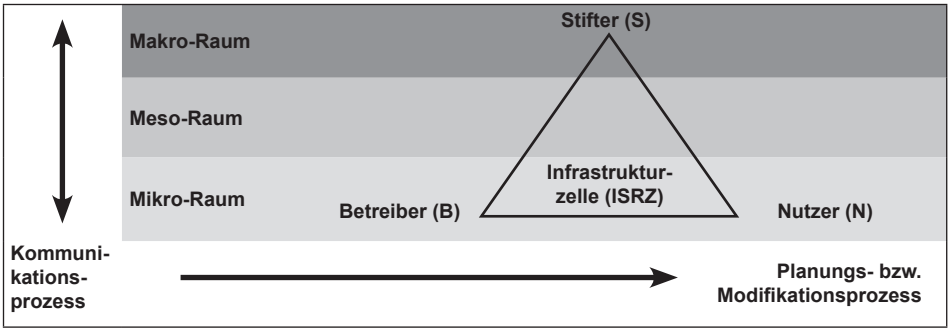
211 Vgl. Heine, Eike-Christian: Die Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals. Vom großen Graben, Berlin 2015.

212 Vgl. dazu auch: Engels, Jens Ivo/Obertreis, Julia: S. 3.

Raumüberwindungsstrategien zur Realisierung und Modifikation von Netzwerkzellen

In Kapitel 1.2.4 wurde bereits festgestellt, dass Infrastruktur und Raum nicht von einander trennbar sind. Nach der Untersuchung verschiedener Raumvorstellungen soll nun Göttmanns Raumordnungsmodell, als das der infrastruktur-historischen Betrachtungsperspektive am dienlichsten erscheinenden, herausgestellt werden, da es die soeben angeführte Modifikation einzelner Netzwerkzellen auf der Basis einer bereits bestehenden Infrastruktur mitberücksichtigt.

Werden zudem die in Kapitel 1.2.3 vorgestellten Ausführungen zum handelnden Menschen hinzugezogen, ergibt sich bei Überlagerung der bisherigen Überlegungen die folgende Grafik:



Grafik 4: Mikro-, Meso-, Makroräume und die Verortung der Infrastrukturzelle mitsamt ihren Protagonisten.

Gemäß der zur oben stehenden Grafik führenden Diskussionsergebnisse soll angenommen werden, dass sich die Betreiber und Nutzer einer Infrastrukturzelle stets gemeinsam im Mikro-, die Stifter hingegen im Makroraum befinden, der Mesoraum dient als Verbindung zwischen beiden. Die alles entscheidende Frage lautet nun: Auf welche Art und Weise kommunizieren die in unterschiedlichen Räumen verweilenden, von den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen dieser Räume geprägten Protagonisten über die Gestaltung, Funktion und Nutzung der Netzwerkzelle? Wie lässt sich dieser Handlungsraum beschreiben? Die Antwort soll im nächsten Abschnitt erarbeitet werden.

Versorgungs- und Handlungsinfrastruktur

Versorgungsinfrastrukturzellen initiieren, ohne an dieser Stelle auf den Kommunikationsbegriff und die entsprechenden Modelle näher einzugehen, neue Kommunikations-/Handlungs- und Herrschaftssysteme. Zur Erfassung jener ist im Vorfeld die mögliche Rollenkonstellation hinsichtlich der Infrastrukturzelle zu klären. Hierfür ist grundlegend zu unterscheiden, ob die Zelle bereits existiert oder erst diskutiert wird.

	Zelle existiert	Geplante Zelle		
		S/B/N = Ideengeber und S ≠ Landbesitzer	S/B/N = Ideengeber und S = Landbesitzer	S/B = Ideengeber und S = Landbesitzer
Makro-Raum	S	pot. S	pot. S	pot. S
Meso-Raum	ISRZ	pot. ISRZ	pot. ISRZ	pot. ISRZ
Mikro-Raum	B N	pot. B pot. N	pot. B pot. N	pot. B pot. N
		Planungs- bzw. Modifikationsprozess		
Mgl. Quellengattungen	Quellen, welche über Verhalten und Diskussionen von S, B und N Aufschluss geben, z. B. Gesetze, Gerichtsakten, Zeitungsartikel, Rechnungen, Nutzerordnungen, Urkunden, von Beobachtern verfasste Publizistik etc.	Quellen, welche über die Diskussionen von potentiellen S, B und N Aufschluss geben, z. B. Zeitungsartikel, Denkschriften, Gutachten, Protokolle, Vereinssatzungen, von Diskussionsbeobachtern verfasste Publizistik, Schriften über das jeweilige Infrastrukturverständnis etc.		Quellen, welche über die Diskussionen von potentiellen S und B Aufschluss geben, z. B. Protokolle, Zeitungsartikel etc., bzw. solche, welche die Konsequenzen für die N widerspiegeln.

Grafik 5: Kommunikationssituationen und mgl. Quellengattungen um eine existierende bzw. potentielle Netzwerkzelle herum (ISRZ: Infrastrukturzelle, S: Stifter, B: Betreiber, N: Nutzer).

Ist eine Zelle bereits realisiert, werden sämtliche, mit der Zelle in Verbindung stehenden Gesellschaftsteilnehmer in irgendeiner Form Teil des Kommunikationssystems. Der Dialog kann gezielt geführt werden, beispielsweise wenn der Stifter zielgerichtet zu einem Umbau/einer Renovierung oder Modifikation etc. der Zelle gebracht werden soll bzw. er selbst eine solche, ggf. gegen den Willen der Nutzer, durchführen möchte. Aber auch indirekt können Nutzer durch ihr bloßes Verhalten Einfluss nehmen. Zur Feststellung eines möglichen Nutzereinflusses können gerade im Hinblick auf weiter zurückliegende Zeiträume Gerichtsakten eine interessante Quellengattung darstellen.

Wird die Realisierung einer Zelle diskutiert, gibt es wiederum drei Möglichkeiten: Der Stifter und/oder die potentiellen Betreiber und/oder potentiellen Nutzer fungieren als Ideengeber, der Stifter hat jedoch keine absolute territoriale Verfügungsgewalt – in diesem Falle findet zwangsweise ein Austausch zwischen allen drei Statusgruppen über die Realisierbarkeit des Unterfangens statt, ebenso verhält es sich, wenn der Stifter die Landeshoheit inne hat. Treten hingegen Stifter und/oder potentielle Betreiber als Ideengeber auf und hat der Stifter die absolute territoriale Verfügungsgewalt, beschränkt sich wahrscheinlich die Kommunikation auf diese beiden Gruppen, während die potentiellen Nutzer außen vor gelassen werden. Ausnahmen sind natürlich nicht auszuschließen.

Die Organisation der Kommunikation und damit die Koordinierung der Ausgestaltung des Handlungsraumes der Protagonisten vom Mikroraum durch den Mesoraum hindurch in den Makroraum und umgekehrt erfordert, hier kommen die Überlegungen der Soziologen Hennig und Kohl zur Vermittlerposition von Netzwerken zwischen Mikro- und Makroebene (Kap. 1.1.3) zum Tragen, ebenfalls eine Infrastruktur – also eine Infrastruktur zur Umsetzung von Infrastruktur. In Anlehnung an die bereits diskutierte

Handlungsmacht soll dieses, stets mit einem Handlungsziel verbundene, Netzwerk für die Dokumentation der Forschungsergebnisse als «Handlungsinfrastruktur» bezeichnet werden. Sie ermöglicht nicht nur den direkten oder indirekten kommunikativen Austausch der drei Protagonistengruppen, sondern multipliziert über ihre Zellen zugleich auch die Handlungsmöglichkeiten der einzelnen Protagonisten.

Zu unterscheiden ist zwischen einer dauerhaften sowie einer für einen bestimmten Zweck zeitlich begrenzten Handlungsinfrastruktur. Zu den Zellen der Dauerhandlungsinfrastruktur zählen alle gesellschaftlichen Institutionen, welche vorrangig auf die tägliche Organisation bzw. Sicherstellung der Kommunikation in allen drei Räumen ausgerichtet sind. Hierzu gehören z. B. der Regierungsapparat, das Parteiensystem, Hilfsorganisationen, die verschiedenen Behörden oder das Mediensystem. Sie werden als Nachbarzellen direkt mit den Zellen des Versorgungsnetzwerkes verbunden und dort integriert. Im Normalfall verbrauchen Zellen der dauerhaften Handlungsinfrastruktur durch eine minimal ausgestattete Hardware (z. B. Regierungs- oder Verwaltungsgebäude) weniger Raum als ihre Pendants des Versorgungsnetzwerkes, im Falle eines Umbaus der gesellschaftlichen Strukturen können ihre Hard- und Software schnell für die Generierung einer neuen bzw. die Auflösung der bestehenden Zelle modifiziert werden. Wegen der hohen finanziellen Investitionen und ihrer zeitaufwändigen Konstruktion bedürfen hingegen die Netzwerkzellen der Versorgungsinfrastruktur einer langfristigen und vorausschauenden Planung. Im Gegensatz zu den Handlungsinfrastrukturen sind ihre Zellen damit, nicht zuletzt wegen ihrer dominanten Hardware, auf Dauer angelegt (Pfadabhängigkeit).

Unter den Zweckhandlungsinfrastrukturen wird hingegen jeweils ein durch Protagonisten organisierter Handlungsapparat zur Umsetzung von Projekten und zeitlich begrenzten Aktionen verstanden. Auch bei diesen Zellen handelt es sich um Institutionen, Organisationen, Vereine, Bündnisse etc.[213] Die dazu gehörenden Netzwerkzellen unterscheiden sich gegenüber denen der Versorgungs- und auch Dauerhandlungsinfrastruktur grundlegend durch drei Merkmale: erstens durch ihre fast nicht vorhandene Hardware und damit Variabilität, zweitens durch ihre zeitliche Begrenztheit sowie drittens darin, dass alle Zellen einer zweckgebundenen Handlungsinfrastruktur auf ein- und denselben Stifter – zur Unterscheidung soll dieser als «Initiator» bezeichnet werden – zurück zu führen sind und zugleich einen begrenzten Nutzerkreis integrieren. Im ersten Fall wird in der Regel für die spontan benötigten Zellen auf eine bereits bestehende Hardware zurückgegriffen, nur die Software wird neu entworfen. Damit lassen sich die Zellen spontan, zügig, oftmals auch ortsungebunden und zweckgemäß einsetzen bzw. modifizieren. Nach dem Erreichen des Ziels werden die Zellen wieder aufgelöst, damit erklärt sich die unter zweitens festgehaltene zeitliche Begrenztheit. Während es bei den unterschiedlichen Zellen der Versorgungs- und Dauerhandlungsinfrastruktur durchaus verschiedene Stifter geben kann, funktioniert die Zweckerfüllung bei einer Zweckhandlungsinfrastruktur nur dadurch, dass es einen In-

213 Die Zellen einer Handlungsinfrastruktur sind nicht mit denen im „Akteurszentrierten soziologischen Modell“ beschriebenen Zellen zu verwechseln. Vgl. hierzu z. B.: Gabriel, Manfred/Gratzl, Norbert/Gruber, Dominik: Zwischen akteurszentrierter und systemtheoretischer Soziologie. Eine Klassifikation der soziologischen Paradigmenstruktur, in: Kornmesser, Stephan/Schurz, Gerhard (Hg.): Die multiparadigmatische Struktur der Wissenschaften. Wiesbaden 2014, S. 305–336, hier S. 309 ff.

itiator gibt, der alle Zellen passend für seine Zwecke entwirft, im Blick hat und nach Bedarf an die neue Situation durch Modifizierung anpasst. Die Variabilität wird ebenso durch den eingeschränkten Nutzerkreis gefördert, da weniger Raum für externe dynamische Prozesse entsteht. Eine Zweckhandlungsinfrastruktur lässt sich damit variabel den aktuellen Erfordernissen anpassen, da deren Zellen jederzeit erweitert, umgebaut bzw. aufgelöst werden können. Der mögliche Zweck lässt sich folgenden Kategorien zuordnen: Projektorganisation, organisierter Angriff auf ein System, organisierte Verteidigung eines Systems, Konfliktmanagement (z. B. im Krisen- oder Katastrophenfall) sowie organisierte Interessenvertretung (Lobbyarbeit).

Tabelle 1: Verschiedene Infrastrukturtypen und ihr Zweck.

Infrastrukturtypen	**Versorgungs-infrastruktur**	**Handlungsinfrastruktur**	
		Dauerhandlungs-infrastruktur	**Zweckhandlungs-infrastruktur**
Zweck (nicht zu verwechseln mit der Funktion ihrer einzelnen Zellen)	Versorgung	Organisation Kommunikation	Projektorganisation Systemangriff Systemverteidigung Konfliktmanagement Interessenvertretung

Der zugrunde gelegte Handlungsbegriff

Hinsichtlich der Beschreibung der Handlungsinfrastrukturen fand bis jetzt der Begriff des «Handelns» in völlig indifferenter Weise, ohne Berücksichtigung des aktuellen Forschungsdiskurses zu diesem viel diskutierten Terminus, Verwendung. Eine inhaltliche Auseinandersetzung mit dem Handlungskonzept bzw. nähere Überlegungen, wie sich die Handlungsinfrastruktur in die aktuelle Forschung über das „Handeln“ an für sich integriert, muss an anderer Stelle geführt werden. Allerdings seien hier ein paar wenige Bemerkungen erlaubt, um zumindest ersten naheliegenden konträren Argumentationen entgegen zu treten.

Zweifelsohne ist der Handlungsbegriff eng mit Namen wie Hegel, Marx, Habermas oder Kempski verbunden. Während Hegel und Marx „Handeln“ als eine Verknüpfung des „Systems der Bedürfnisse“ mit dem „Stoffwechsel der Natur“ verstehen,[214] unterschied später Habermas zwischen dem zweckrationalen, instrumentalen und strategischen Handeln als „Herstellen“ auf der einen, sowie der „Interaktion“ als kommunikatives, soziales Handeln auf der anderen Seite.[215]

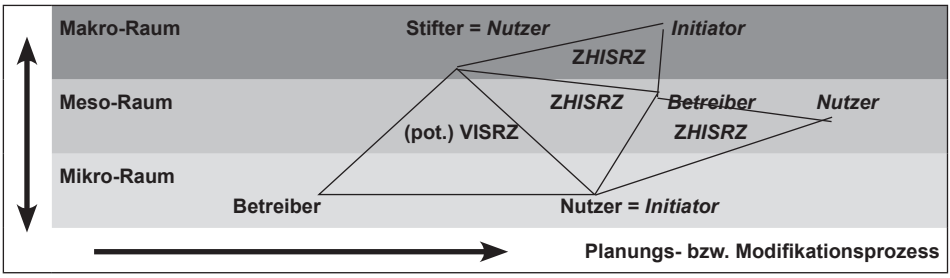
Kempski hingegen deutete Handeln schlicht und ergreifend als die „Transformation einer Situation in eine andere“[216], Günter Ropohl erweiterte diese Definition, indem er Handeln als „gezielte Beeinflussung einer Situation“[217] beschrieb und damit auch der Möglichkeit Raum lässt, dass Handeln dazu dienen kann, den Status quo zu erhalten. Ropohl geht jedoch in seiner Auseinandersetzung noch weiter, indem er sogenannte „Handlungssysteme“ definierte. Die durch die Verfasserin vorgenommene Unterteilung

214 Zitiert nach Ropohl, Günter: S. 92.
215 Ebd.: S. 91.
216 Ebd.: S. 93.
217 Ebd.: S. 95.

der Infrastruktur in Handlungs- bzw. Versorgungsnetzwerke scheint sich demnach auf den ersten Blick an Ropohls Theorie zu orientieren. Bei näherer Betrachtung lassen sich dennoch zwei eklatante Unterschiede herausstellen: Zum einen definierte Ropohl seine Handlungssysteme als Funktionen, welche von vier Variablen gespeist werden: dem Ziel, dem eigenen Zustand, dem Input sowie dem Output.[218] Zum anderen geht der Technikphilosoph von einer Hierarchie der Handlungssysteme aus, welche vom Megasystem (Weltgesellschaft), über das Makrosystem (Gesellschaft), das Mesosystem (Organisation) bis zum Mikrosystem (Individuum) reicht und damit den unterschiedlichen Reichweiten der Handlungssysteme Rechnung trägt.[219]

Beide Beschreibungen lassen sich nicht ohne weiteres auf Handlungsinfrastrukturen übertragen, auch wenn Ropohls Systemvierteilung Göttmanns Raumverständnis zu ähneln scheint. Im Hinblick auf den ersten Punkt kann der Annahme „Ziel, Zustand und Output" zwar zugestimmt werden, ein Input hingegen kann erforderlich sein, muss aber für die Konstruktion einer Netzwerkzelle im Rahmen einer Zweckhandlungsinfrastruktur nicht in vergleichender Weise erfolgen, da die Zellen komplett neu aus der jeweiligen Situation heraus entworfen werden, während die Eingabe eines Inputs einen bereits existierenden Mechanismus voraussetzen würde. Die Annahme die Hierarchie betreffend widerspricht dem oben erläuterten Raumverständnis, da es sich bei Göttmanns Räumen um Bezugssysteme ohne eine hierarchische Interpretation handelt. Die Zweckhandlungsinfrastrukturen als Raum verbindende Netzwerke existieren dabei gleichberechtigt nebeneinander und kompensieren ihre Reichweiten über die Integration unterschiedlich ausgerichteter Zellen, wobei sie die Möglichkeiten der jeweiligen Initiatoren multiplizieren. Einen ersten Hinweis darauf liefert das später noch zu diskutierende Beispiel Rhein-Maas-Schelde-Kanal. Zweckhandlungsinfrastrukturen beschreiben in der Zusammenfassung demnach einen Handlungsraum, die Versorgungsinfrastruktur dagegen einen Versorgungsraum, der von den Zellen der Dauerhandlungsinfrastruktur dynamisch organisiert wird und drei Bezugssysteme miteinander verbindet. In allen vier zu Beginn angesprochenen Kommunikationssystemen können also verschiedene Zweckhandlungsinfrastrukturen in Verbindung mit der Versorgungszelle auftreten und somit zum Untersuchungsgegenstand geraten. Der Zusammenhang zwischen den Zellen der Zweckhandlungs- und Versorgungsinfrastruktur kann wie folgt aussehen:

218 Ropohl, Günter: S. 98.
219 Ebd.: S. 107.



Grafik 6: Potentielle Versorgungsinfrastrukturzelle (VISRZ) im Zusammenhang mit drei möglichen Zweckhandlungsinfrastrukturzellen (ZHISRZ). In diesem speziellen Fall wird angenommen, dass der Nutzer der VISRZ als Initiator eines aus drei Zellen bestehenden Handlungsnetzwerkes fungiert. Der Stifter ist dabei als Zellennutzer in das Handlungsnetzwerk integriert.

Zweckhandlungsinfrastrukturen und ihre Protagonisten

Während sich die Rolle der Initiatoren im Rahmen einer Zweckhandlungsinfrastruktur auf diese in ihrer Gänze beziehen muss, gelten die Rollen der Nutzer und Betreiber wie auch beim Versorgungsnetzwerk nur einzelnen Zellen dieser, hinsichtlich des Beobachters ist beides möglich. Alle aktiven Beteiligten stehen im Normalfall dabei mit dem erklärten Zweck des Handlungsnetzwerkes im Einklang. Der Initiatorenkreis einer Zweckhandlungsinfrastruktur ist per se ein viel größerer, als jener einer Versorgungsinfrastruktur: Initiator kann im Grunde genommen jede Person eines jeden Standes, einer jeden sozialen Gruppierung einer Gesellschaft sein, also insbesondere auch potentielle Versorgungszellennutzer und -betreiber. Für die Rolle des Menschen hinsichtlich der beiden Infrastrukturtypen ergibt sich die folgende Zuordnung:

Tabelle 2: Die verschiedenen Rollen der Protagonisten im Hinblick auf die verschiedenen Infrastrukturtypen. Die Darstellung versteht sich als erste Basis für weitere Überlegungen.

Rolle	**Versorgungsinfrastruktur**	**Dauerhandlungs-infrastruktur**	**Zweckhandlungs-infrastruktur**
Stifter/ Initiator	*Per definitionem* eingeschränkter Personen- und Institutionenkreis; Rolle auf eine oder mehrere Zellen beschränkt		Personen- und Institutionenkreis offen; Initiator betreibt die Handlungsinfrastruktur in ihrer Gänze, also jede ihrer Zellen
Betreiber	*Per definitionem* eingeschränkter Personen- und Institutionenkreis; Rolle auf eine oder mehrere Zellen beschränkt		
Direkter bzw. indirekter Nutzer	Offener und großer Personen- und Institutionenkreis; Rolle bezieht sich auf eine Vielzahl von Zellen	Eingeschränkter Personen- und Institutionenkreis; Rolle bezieht sich mitunter auf mehrere Zellen	Personen- und Institutionenkreis in Abhängigkeit des Zweckes des Netzwerkes eingeschränkt; Rolle auf eine oder mehrere Zellen beschränkt
Beobachter	Personen- und Institutionenkreis offen; es werden einzelne Zellen oder aber auch die gesamte Infrastruktur beobachtet. Letzteres ist nur möglich, wenn sich der Beobachter über die Existenz der (Handlungs)Infrastruktur bewusst ist.		

Die Funktion der Netzwerkzellen

Im Rahmen der konkreten Netzwerkrealisation können den einzelnen, von den Protagonisten bearbeiteten Netzwerkzellen ähnlich unterschiedliche Funktionen zugeschrieben werden, wie den biologischen Zellen. Zu unterscheiden sind Steuerung und Kontrolle, Integration bzw. Separation, Speicher- und Versorgungsfunktionen sowie die Mechanismen der Eliminierung, Umgestaltung bzw. Zerstörung. Die funktionale Mehrfachbelegung einer Zelle ist hierbei möglich.

I. Netzwerkzellen als Steuerungs- und Kontrollinstanz

Zellen können im Rahmen einer Infrastruktur dergestalt installiert werden, dass sich mit ihnen Handlungsabläufe und Prozesse lenken lassen (Fernwirkung).[220] Durch sie kann somit nicht nur ein bestimmtes Verhalten vorgegeben und erwartet – und damit im Vorfeld bereits «kalkuliert», sondern es können zugleich zeitliche Prozesse gesteuert werden. Beides zusammen mündet in einer gewissen Kontrollfunktion gesellschaftlicher Vorgänge. Ein Beispiel für eine solche Infrastrukturmaßnahme ist das Hochschulrahmengesetz in NRW in den 1970er Jahren, welches durch die Neugründung zahlreicher Hochschulen nicht nur den Studierenden ein wohnortnahes Studium erlauben sollte, sondern u. a. zugleich die Absicht verfolgte, dass sich die Abwanderung junger Leute aus dem Bundesland minimierte. Es ist nahe liegend, in diesem Zusammenhang generell auch den Einfluss von Infrastrukturmaßnahmen auf die wirtschaftliche Entwicklung von Städten und Gesellschaften, ebenso deren Auswirkungen auf die Gestaltung von Räumen in den verschiedenen Epochen in Betracht zu ziehen.[221] Auch die Beschleunigung von Prozessen durch Netzwerkzellen kann einen gewissen Kontrollmechanismus darstellen, da die Handlungsdauer für bestimmte Abläufe bereits im Vorfeld vorgegeben und bekannt, damit zugleich auch bindend ist. Ferner hängen Infrastruktur und Kontingenz eng miteinander zusammen: Die Schaffung einer Infrastrukturzelle kann die Erweiterung der Handlungs- und Entwicklungsmöglichkeiten einer Gesellschaft bedeuten, andererseits jedoch auch zu einer Kontingenzbegrenzung führen. Interessant sind in diesem Zusammenhang auch Überlegungen, ob und inwieweit Systeme von Existenz, Planung und Realisierung externer Netzwerke profitieren.

Schließlich beinhalten Netzwerkzellen die Möglichkeit einer verdeckten Herrschaftsausübung. Ermöglichen sie doch nämlich, im Einklang mit Max Webers Ausführungen, die Chance, innerhalb eines sozialen Geflechts den Willen der Führung auch eventuell gegen Widerstreben durchzusetzen. Die Gesellschaft kann also im Sinne von power over nach einem vorgegebenen Muster gesteuert werden.

II. Infrastrukturzellen zur gesellschaftlichen Integration und Separation

Netzwerkzellen haben weiterhin eine integrierende bzw. separierende Funktion. So werden Menschen einerseits über verschiedene Räume hinweg durch diese zusammengeführt, andererseits bewusst von einander getrennt. Die verschiedenen angesprochenen Kommunikationssysteme sind ebenfalls als ein integratives Moment anzusehen. Die separierende Wirkung wurde zuletzt ausführlich von Eike-Christian Heine im Rah-

220 Vgl. auch Laak, Dirk van: Infra-Strukturgeschichte. S. 368.

221 Wissen, Markus/Naumann, Matthias: Raumdimensionen des Wandels technischer Infrastruktursysteme. Eine Einleitung, in: Moss, Timothy/Naumann, Matthias/Wissen, Markus (Hg.): Infrastrukturnetze und Raumentwicklung. München 2008, S. 17–36, hier S. 18.

men seiner Disserationsschrift „Die Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals. Vom großen Graben“ untersucht.[222]

III. Netzwerkzellen als Speicher

Nur indirekt konform geht die Verfasserin mit der Aussage von Engels und Förster, dass eine Infrastruktur einen „Machtspeicher“ darstellt.[223] Nicht nur, dass im Rahmen der generellen Zusammensetzung der Infrastruktur aus Sicht der Verfasserin diese Festlegung sich bestenfalls auf eine einzelne Netzwerkzelle beziehen kann. Auch der Terminus „Machtspeicher“ erscheint in diesem Zusammenhang als problematisch. Die konkrete Machtausübung weist, wie in der oben eingebrachten Darstellung über Herrschaft und Macht belegt werden konnte, eine Abhängigkeit von Zeit und Raum auf, und stellt damit mehr oder weniger eine Momentaufnahme dar. So kann höchstens von einer aktuellen Machtverleihung gesprochen werden. Es stellt sich an dieser Stelle also die Frage, welche Momentdimension vorausgesetzt wird. Wenn davon ausgegangen wird, dass Infrastrukturzellen z. T. gezielt installiert werden, um eine Herrschaft langfristig zu sichern, liegt es nahe, eine derartige Zelle alternativ als sichtbaren bzw. unsichtbaren «Herrschaftsspeicher» zu begreifen.

Hinzukommend können anhand der vorherigen Ausführungen die folgenden «Speicherfunktionen» abgeleitet werden: Netzwerkzellen als Kulturspeicher,[224] Werte- oder Vertrauensspeicher. An dieser Stelle muss gefragt werden, auf welche Weise sich der jeweilige «Speichereffekt» realisieren lässt. Hinsichtlich des Herrschaftsspeichers sehr naheliegend sind zum einen mögliche praktische Nutzungen der Zelle als Verteidigungs- und Rückzugsraum bzw. organisatorischer Stützpunkt sowie als eine Art Faustpfand, sprich die Zelle ermöglicht ihrem Besitzer, andere Gesellschaftsteilnehmer zu einer gewünschten Handlung zu zwingen. Zum anderen vermitteln Netzwerkzellen zwischen den Individuen einer Gesellschaft, deren Anliegen und Obrigkeit, zwischen verschiedenen Systemen sowie nicht zuletzt zwischen der Natur, der Technik und dem Menschen (Fernwirkung). Die Übertragung verschiedener Werte (auch Vertrauen), kultureller Entwicklungen, Herrschaftsbilder, Erwartungshaltungen etc. erfolgt dabei einerseits über die bereits oben beschriebene, repräsentative Hardware (Gebäude, Eisenbahnnetze, Leitungen etc.) sowie andererseits über die Software. Hier greifen vor allem verschiedene Medien wie Schrift und Sprache (z. B. Vereinheitlichung ver-

---

222 Heine, Eike-Christian: Die Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals. Vom großen Graben, Berlin 2015.

223 Vgl. hierzu neben der bereits zitierten Publikation „Wasserinfrastrukturen und Macht“ auch die Homepage von Birte Förster: http://www.geschichte.tu-darmstadt.de/index.php?id=3267, wo sie als Forschungsschwerpunkt: „Koloniale Machtspeicher? Infrastrukturprojekte im sub-saharischen Afrika, 1930–1970” angibt. Engels spricht in diesem Zusammenhang von der zeitlichen als auch räumlichen Fernwirkung von Infrastrukturen: Durch die permanente Erneuerung dieser werden vorher getroffene Herrschaftsentscheidungen bestätigt. Eine Aufgabe einer Infrastrukturzelle kann damit einen Herrschaftsverlust bedeuten. Auch die räumliche Fernwirkung kann eine Herrschaftserweiterung durch die beispielsweise Verdichtung einer Infrastruktur bedeuten. Ferner spielen in diesem Zusammenhang des Herrschaftsspeichers die Abhängigkeitsverhältnisse verschiedener Gruppen zueinander eine wichtige Rolle. Vgl.: Engels, Jens, Ivo: S. 64 bzw. Engels, Jens Ivo/Schenk, Gerrit Jasper: S. 49 ff.

224 Vgl. dazu auch Laak, Dirk van: Infra-Strukturgeschichte. S. 372 sowie: Das vergrabene Kapital und seine Wiederentdeckung. S. 15.

sus Aufrechterhaltung einer Sprachvielfalt), Währung (z. B. Vereinheitlichung versus Aufrechterhaltung der eigenen Währung), Gesetze und Regeln, Symbole und Zeichen (z. B. Verkehrsschilder, Flaggen, Schallsignale), Maßeinheiten sowie die Religion. Für historische Untersuchungen interessant ist vor allem die Frage, insbesondere hinsichtlich der Funktion des Herrschaftsspeichers, ob und inwieweit sich die Protagonisten der verschiedenen Epochen und Gesellschaften dieser «Speicherfunktionen» bewusst waren und welche Konsequenzen sie daraus gezogen haben.

IV. Infrastrukturzellen zur Versorgung
Zweifellos ist die allgemeine Versorgung eine wesentliche gesellschaftliche Aufgabe, jeder Zelle im Versorgungsnetzwerk ist daher automatisch eine Versorgungsfunktion zuzuschreiben. Das Fundament des Versorgungsgedankens gründet auf dem, auf menschlichen Grundbedürfnissen basierenden, bereits angesprochenem Sicherheitsgedanken. In Deutschland stellt aktuell die Versorgungsinfrastruktur mit einem flächendeckenden Zellengeflecht im Dauerbetrieb die Existenzsicherheit (Ernährung, Sicherheit/Schutz), die Partizipation (Mobilität, Bildung, Kommunikation/Information) sowie die Identitätswahrung sicher – mit der Menge der zu Versorgenden wächst die Menge der Zellenkopien. Die Funktionsausübung ist auch an Sonn- und Feiertagen gewährleistet, wodurch sie sich von anderen Einrichtungen unterscheiden. Die Versorgung ist insgesamt einem Wandel unterzogen: Lag beispielsweise die Sicherstellung der Daseinsvorsorge in früheren Zeiten zunächst schwerpunktmäßig bei den geistlichen Institutionen, wurde diese im Laufe der Zeit zunehmend von gesetzlichen Einrichtungen garantiert, nunmehr ist eine zunehmende Privatisierung festzustellen. So entwickelten sich immer mehr einschlägige Unternehmen, welche sich nicht allein als ein Instrument der Daseinsvorsorge, sondern als gewinn- und marktorientierte Firmen verstehen.[225] Ferner veränderte sich die Anerkennung menschlicher Grundbedürfnisse. Derartigen Umständen muss im Rahmen der Forschung Rechnung getragen werden.

V. Infrastrukturzellen zur Eliminierung, Umgestaltung bzw. Zerstörung
Zur Aufrechterhaltung bzw. Existenzsicherung einer Gesellschaft werden spezielle Netzwerkzellen eingesetzt, um Bedrohungen abzuwenden. Der Eliminierung von Personen dienen dabei etwa die Einrichtungen des Strafvollzugs, insbesondere bei langfristiger oder dauernder Unterbringung. Ein extremes Beispiel in der Geschichte stellt die Abschiebung von politisch unerwünschten Personen in Konzentrationslager dar. Einen weiten Bereich bildet die Eliminierungen von Objekten. Sehr zahlreiche Infrastrukturzellen dienen der Beseitigung von Müll, Sondermüll, Schrott oder Abwasser. Die Tätigkeit von Abrissunternehmen zur Einlegung veralteter Wohngebäude oder Fabrikanlagen kann unter dem Begriff «Zerstörung» rubriziert werden.

1.3.2 Infrastrukturzellen und Wirtschaftsunternehmen: erste Überlegungen zu Gemeinsamkeiten und Unterschieden

Das folgende Kapitel greift die angestellten Überlegungen des Abschnitts 1.3.1 unter Punkt IV „Infrastrukturzellen zur Versorgung“ auf.

225 Wissen, Markus/Naumann, Matthias: S. 17.

Infrastrukturelle Eigenschaften im direkten Vergleich mit Wirtschaftsunternehmen

Ausgehend von der Definition der Infrastruktur in den Wirtschaftswissenschaften wird immer wieder deutlich, dass Infrastruktur als Basis für die wirtschaftliche Versorgung und Expansion einer Gesellschaft angesehen wird. Demzufolge muss es auch Unterschiede zwischen beiden Formen geben, wobei eine Kategorisierung dieser nicht einfach fällt, zu sehr verschwimmen die Grenzen. Dennoch soll im Folgenden ein erster Versuch der Kategorisierung gewagt werden. Der erste Zugang erfolgt über den Vergleich der, bereits in vorangegangenen Kapiteln thematisierten infrastrukturellen Eigenschaften, welche verschiedene Autoren wie u. a. Jan Tinbergen, Albert Otto Hirschmann oder Udo Ernst Simonis der Infrastruktur zuordnen:[226]

Tabelle 3: Versorgungsinfrastrukturzellen, ihre Eigenschaften und Wirtschaftsunternehmen im Vergleich.

Eigenschaften	**Versorgungs-infrastrukturzellen**	**Wirtschafts-unternehmen**
Epochen überdauernde Lebensdauer	X	------ (Ausnahme)
fortlaufende Modifikation ihrer einzelnen Zellen	X	
Kulturabhängigkeit	X	
zentrale Planung der Zellen durch eine pol./geistl. Obrigkeit	X	------
öffentliche Trägerschaft und Finanzierung der Hardware	X	------
auf das Gemeinwohl fokussierter Nutzen	X	------
Raum gestaltende Kraft Reichweite	Strukturiert und verbraucht Raum X	Richtet sich nach VISR X
(Mit)Gestaltung der Software durch eine pol./geistl. Obrigkeit	X	-------
Großer Nutzerkreis	100% der Gesellschaft unabhängig von Stand und Vermögen	30–70% der Gesellschaft abhängig von Stand und Vermögen
Nutzungsfrequenz	Da öffentliches Gut hohe Nutzungsfrequenz	Abhängig von Geldbörse und Stand
Verknüpfung im Rahmen des Versorgungsnetzwerkes	X	
von der Versorgungsfunktion unabhängige Funktionsübernahmen	X	------
Integration der gesellschaftlichen Grundbedürfnisse	X	eingeschränkt
Fernwirkung	X	Vergleichbarkeit muss überprüft werden

Der direkte Vergleich zeigt bereits einige Unterschiede auf, die vor allem die Trägerschaft, Funktion, Finanzierung und den Nutzerkreis betreffen. Im Hinblick auf das

226 Vgl. Schatz, Klaus-Werner: S. 128 f.

nachfolgend zu besprechende Kanalbeispiel scheinen diese zunächst einleuchtend. Wie sieht es jedoch mit privat geführten Pflegeheimen oder Lebensmittelgeschäften aus? Dienen diese nicht einerseits der Grundversorgung, andererseits jedoch eindeutig auch der Gewinnerwirtschaftung?

Primäre bzw. sekundäre Versorgungsinfrastruktur und Wirtschaftsunternehmen

Wie bereits dargelegt, muss nach Adam Smith dem Sinn nach von einer Versorgungsinfrastruktur gesprochen werden, wenn diese auf die Organisation und Sicherstellung der gesellschaftlichen Basisversorgung ausgerichtet ist, welche dem Individuum das Überleben in, sowie die Integration und Partizipation an der jeweiligen Gesellschaft ermöglicht und es damit als zur Gesellschaft dazugehörig klassifiziert. Der gesellschaftliche Nutzen solcher Netzwerkzellen steht folglich über ihrem wirtschaftlichen Gewinn, wie der Begründer der klassischen Nationalökonomie bereits 1776 hervorhob. Der individuelle Gewinn ist also nicht das vordergründige und einzige Ziel, die «Produkte» der Versorgungsnetzwerkzellen sind in der Konsequenz einer breiten Masse zugängig und schließen im Allgemeinen kein Gesellschaftsmitglied aus. Genau dadurch unterscheiden sich diese Netzwerkzellen von rein gewerblich betriebenen Wirtschafts- und Handelsunternehmen, die ebenfalls die Gesellschaft mit verschiedenen Gütern versorgen, welche jedoch nicht für die notwendige Basisversorgung zentral und zwingend erforderlich sind, sich zumeist an eine bestimmte und begrenzte gesellschaftliche Zielgruppe richten und außerdem stets vordergründig der persönlichen Gewinnanreicherung dienen. Was unterscheidet also konkret, auch im Hinblick auf Adam Smith, die Zellen der Versorgungsinfrastruktur von den Wirtschaftsunternehmen?

Zur Beantwortung dieser Frage sollen zwei Beispiele aus der heutigen deutschen Gesellschaft herangeführt werden. Der Straßenbau dient bekanntermaßen der Sicherstellung der allgemeinen Mobilität, ist demnach der Autohandel Teil der Versorgungsinfrastruktur? Im Falle einer Bejahung müsste dann nicht in der Konsequenz jeder Mensch ein Auto besitzen? Die Antwort lautet ja und nein. Jeder Mensch hat prinzipiell das Recht, den Führerschein zu erwerben und sich ein Auto zuzulegen, um auf diese Weise sein Recht auf Mobilität auszuschöpfen. Dabei unterliegen die Fahrzeuge vom Staat vorgegebenen Sicherheitsstandarts, welche durch Institutionen wie den TÜV oder die Verkehrspolizei überwacht werden. Für die Straßen (Hardware) als Netzwerkzellen existieren zudem mit der Straßenverkehrsordnung klar definierte Nutzerregeln (Software). Nicht jeder hat jedoch das Interesse an einem Auto, viele bevorzugen beispielsweise lieber die öffentlichen Verkehrsmittel oder das Fahrrad. Mitunter hat auch nicht jeder das nötige Geld dazu, ein Fahrzeug zu unterhalten. Für diesen Fall sichern die Netzwerkzellen des öffentlichen Verkehrs das Grundrecht der Mobilität. Die Erkenntnis daraus lautet: Das über nahezu alles stehende Grundrecht des Menschen ist die Freiheit, welche zugleich die «Wahlfreiheit» mit einschließt, diese ist auch der Schlüssel zum Verständnis des Verhältnisses zwischen Versorgungsinfrastruktur und Wirtschaftsunternehmen. Der Autohandel bildet zweifelsohne einen Teil eines gewerblichen und auf Gewinn ausgerichteten Wirtschaftszweiges, da seine Erzeugnisse aber im direkten Zusammenhang mit einer Infrastrukturzelle stehen, richten sie sich jedoch nach den vom Staat vorgegebenen Reglement – oder auch nicht, wie der in diesem Jahr aufgedeckte Abgasskandal bei VW zeigt. Anders verhält es sich beispielsweise

mit staatlich, kirchlich oder privat organisierten Pflegeheimen, dem zweiten hier diskutierten Beispiel. Bei letzteren wird die Hardware zwar vorrangig von privaten Personen initiiert und finanziert (staatliche Zuschüsse sind unter gewissen Bedingungen möglich), hinsichtlich der Software unterliegen sie allerdings der allgemeinen Gesetzgebung – beispielsweise gewissen Pflegestandards, Nutzungsrechten, usw. Falls diese nicht eingehalten werden, kann beispielsweise im Falle des Pflegeheims in Deutschland der Medizinische Dienst der Krankenversicherung (MDK) eingeschaltet werden, die Obrigkeit hat demnach indirekt ein Mitspracherecht. Die Einrichtung des MDKs gibt es jedoch nicht in allen Ländern, woraus sich wiederum Rückschüsse auf den Stellenwert des Grundrechtes der medizinischen Versorgung schließen lassen. Diesem Gedankengang weiter folgend möchte die Verfasserin demnach zwischen primären und sekundären Zellen der Versorgungsinfrastruktur sowie den rein gewerblich ausgerichteten Wirtschaftsunternehmen unterscheiden.

Tabelle 4: Primäre und sekundäre der Versorgungsinfrastrukturzellen, ihre Eigenschaften und Wirtschaftsunternehmen im Vergleich.

Eigenschaften	**Versorgungsinfrastruktur (VISR)**		**Wirtschaftsunternehmen**
	Primäre Zellen	**Sekundäre Zellen**	
Epochen überdauernde Lebensdauer	X	X/-	------ (Ausnahme)
fortlaufende Modifikation ihrer einzelnen Zellen	X		
Kulturabhängigkeit	X		
zentrale Planung der Zellen durch die pol./geistl. Obrigkeit	X	X/-	------
öffentliche Trägerschaft und Finanzierung der Hardware	X	X/-	------
auf das Gemeinwohl fokussierter Nutzen	X		------
Raum gestaltende Kraft Reichweite	Strukturiert und verbraucht Raum X		Richtet sich nach VISR X
alleinige Gestaltung der Software durch die pol./geistl. Obrigkeit	X	X	-------
Großer Nutzerkreis	100% der Gesellschaft unabhängig von Stand und Vermögen	80% der Gesellschaft abhängig von Stand und Vermögen[227]	30–70% der Gesellschaft abhängig von Stand und Vermögen
Nutzungsfrequenz	Da öffentliches Gut hohe Nutzungsfrequenz		Abhängig von Geldbörse und Stand
Verknüpfung im Rahmen des Versorgungsnetzwerkes	X		
von der Versorgungsfunktion unabhängige Funktionsübernahmen	X		-------
Integration der gesellschaftlichen Grundbedürfnisse	X		eingeschränkt
Fernwirkung	X		Vergleichbarkeit muss überprüft werden

227 Beispielsweise die Inanspruchnahme einer privaten Pflegeeinrichtung.

Die Zurechnung verschiedener Institutionen zur Versorgungsinfrastruktur bzw. zur Ökonomie muss daher im Einzelfall für die jeweilige Zeitepoche einer genauen Prüfung unterzogen werden. Unter Einbezug des Vierrollensystems führt der Vergleich infrastruktureller Eigenschaften zur folgender Zuordnung:

Tabelle 5: Gemeinsamkeiten und Unterschiede der primären bzw. sekundären Versorgungsinfrastruktur sowie der rein gewerblich ausgerichteten Wirtschaftsunternehmen.

	Versorgungsinfrastruktur		**rein gewerbliche Wirtschaftsunternehmen**
	Primäre Zellen	*Sekundäre Zellen*	
Basis/Ziel	gesellschaftliche, jeweils in ihrer Zeit geltenden Grundrechte zur Befriedigung der Defizitbedürfnisse	Wahlfreiheit, orientiert an den gesellschaftlichen Grundrechten (gesteuert durch das Medium Geld) zur Befriedigung der Defizit- und Wachstumsbedürfnisse[228]	Luxusbefriedigung, Arbeit mit Gewinnmaximierung
Stifter = Arbeitgeber	geistige oder weltliche Obrigkeit (Verantwortung für die Software + Organisation)[229]	geistige oder weltliche Obrigkeit (Verantwortung für die Software) + Privatpersonen/private Gesellschaften (Organisation)	Privatpersonen / Gesellschaften / Unternehmen
Betreiber = Arbeitnehmer	Experten für Hard- und Software		
Nutzer	alle Gesellschaftsmitglieder, Wirtschaftsunternehmen, speziell auch Arbeitnehmer	ein Großteil der Gesellschaftsmitglieder, Wirtschaftsunternehmen, speziell auch Arbeitgeber und -nehmer	Ausgewählte Gruppe der Gesellschaftsmitglieder, Arbeitgeber und -nehmer
Finanzierung	über Steuern und Schuldenaufnahme	durch Eigenkapital, Darlehen, Subventionen und öffentliche Zuschüsse	durch Eigenkapital/Darlehen und Subventionen
Nutzen	nur wenig bis keinen Gewinn	gewerbliche Tätigkeit mit/zur Gewinnerzeugung	gewerbliche Tätigkeit zur Gewinnerzeugung

Es ist selbstverständlich, dass die Möglichkeit der oben diskutierten «funktionellen Mehrfachbelegung» einer Versorgungsnetzwerkzelle aufgrund des mangelnden alleinigen Zugriffs für die geistliche bzw. weltliche Obrigkeit im Bereich der sekundären Zellen auch nur noch sekundär möglich ist. Ferner lässt sich der Konkurrenzkampf zwischen einzelnen Infrastrukturzellen (z. B. Schiene contra Wasserstraße), die ja im Sinne ihres Nutzens miteinander und nicht gegeneinander interagieren sollten, interpretieren: Er entsteht einerseits durch die Möglichkeit der Stifter, zwischen verschiedenen Alternativzellen auszuwählen sowie andererseits durch die Involvierung der Betreiber als Arbeitnehmer (Arbeitsplatzerhalt). Letzteres führt demnach unter Umständen zu einem Konflikt zwischen der Netzwerkzelle als Arbeitsplatzgarant einerseits und ihrer gesamtgesellschaftlichen Versorgungsfunktion andererseits, ganz besonders stark wirkt sich dieser durch den Einzug der Arbeitgeber im Rahmen sekundärer Versorgungsnetzwerkzellen aus. Im Hinblick auf die Nutzungsfrequenz fehlen an dieser Stelle noch Überlegungen zu infrastrukturellen Einrichtungen, die nur saisonbedingt zum

228 Dazu kann beispielsweise ebenso die Inanspruchnahme einer privaten Pflegeeinrichtung gehören.

229 Laak, Dirk van: Infra-Strukturgeschichte. S. 369.

Einsatz kommen, beispielsweise die Bademeisterstation am Strand. Welche Konsequenzen hat die saisonbedingte Nutzung im Hinblick auf Hard- und Software?

Infrastrukturzellen unterschiedlicher Ordnung

Im Zusammenhang mit der soeben aufgeworfenen Frage steht eine weitere Beobachtung: Versorgungsinfrastrukturzelle ist nicht gleich Versorgungsinfrastruktuzelle – beispielsweise existiert zwischen einem Kanal und einer Schule im Hinblick auf Stifter- und Nutzerkreise und die in diesem Zusammenhang betroffenen Raumdimensionen (Reichweite) ein offensichtlicher Unterschied. Diese Erkenntnis könnte sich demnach im Rahmen einer Klassifizierung niederschlagen. Anhand einer solchen Klassifizierung könnten beispielsweise im Vorfeld einer Untersuchung bereits systematisch Rückschlüsse auf den potentiellen Protagonistenkreis und damit auch auf den Quellenkorpus gezogen werden. Mit der anschließenden Tabelle soll an dieser Stelle ein erster Klassifizierungsversuch gewagt werden, die angeführten Beispiele orientieren sich dabei vorwiegend an der aktuellen deutschen Gesellschaftsorganisation, in anderen Gesellschaften und Epochen muss ggf. eine andere Zuordnung erfolgen. Die schwarzen Pfeile zeigen daher an, dass im Verlaufe der Jahrhunderte Verschiebungen sowohl in horizontaler als auch vertikaler Richtung möglich sind: Beispielsweise können vormals primäre Netzwerkzellen zu sekundären geraten oder umgekehrt (vertikal), ebenso können sich durch Gebietszusammenlegungen, neu auftretende Grenzen bzw. Zellenkopien Änderungen hinsichtlich der jeweiligen Ordnungszugehörigkeit (horizontal) ergeben.

Die Gruppe der Betreiber wurde zudem hier nicht berücksichtigt, da diese als Arbeitnehmer zwangsläufig mit den Infrastrukturzellen in direkten Kontakt stehen – sie finden sich oftmals vor allem in den neu entstandenen Herrschaftssystemen wieder.

Folgende Thesen können im Zusammenhang mit dem Modell aufgestellt werden:

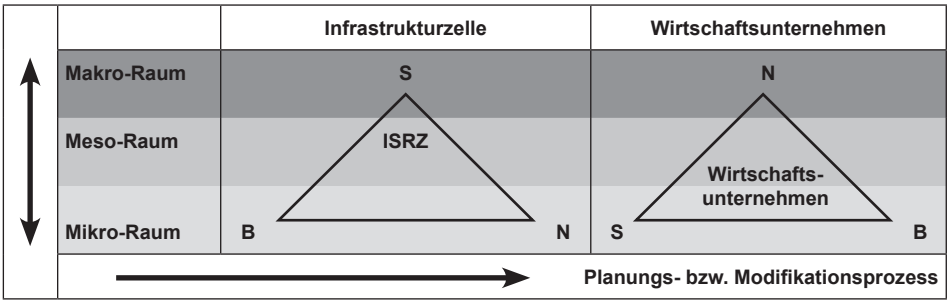
1. Versorgungsinfrastrukturzellen 1. Ordnung verfügen aufgrund ihrer Reichweite über einen größeren Nutzerkreis.
2. Die Fernwirkung kann sich auf alle Netzwerkzellen einer jeden Ordnung beziehen, auch wenn die Reichweite der Zellen begrenzt ist.
3. Je größer der Nutzerkreis ist, desto komplexer ist auch die Kommunikationslage bzw. das Handlungs- und Herrschaftssystem.

Tabelle 6: Ein Klassifikatiosmodell für Infrastrukturzellen.

ISR	1. Ordnung (überregionale Reichweite)	2. Ordnung (regionale Reichweite)	3. Ordnung (lokale Reichweite)	4. Ordnung (überregionale Reichweite)
	←			→
primär	– Orga + Verantwortung in pol./ geistl. Hand (Stifter) – Gesellschaftsteilnehmer kommen als Nutzer direkt oder indirekt mit ISR-Zelle in Berührung – Konsequenz: ISR-Zellen können aus sich selbst heraus neue, überregionale Kommunikations-/Handlungs- und Herrschaftssysteme schaffen (überregionale Reichweite), insbesondere dann, wenn die Stifter auf einen Dialog angewiesen sind – z. B. Kanäle, Flüsse, Straßen, Bahntrassen, staatliche Universitäten, Häfen	– Orga + Verantwortung in pol./ geistl. Hand (Stifter) – Gesellschaftsteilnehmer kommen als Nutzer direkt oder indirekt mit ISR-Zelle in Berührung – Konsequenz: ISR-Zellen schaffen in ihrem regionalen Umfeld neue Kommunikations-/Handlungs- und Herrschaftssysteme (regionale Reichweite) – z. B. Bahnhöfe, Wallfahrtskirchen, Straßen, Bahntrassen, Häfen, Aquädukte, staatliche Universitäten, Universitätskliniken, Stadtmauer	– Orga + Verantwortung in pol./ geistl. Hand (Stifter) – Gesellschaftsteilnehmer kommen als Nutzer direkt mit ISR-Zelle in Berührung – Konsequenz: ISR-Zellen schaffen in ihrem direkten lokalen Umfeld neue Kommunikations-/Handlungs- und Herrschaftssysteme (keine Reichweite) – z. B. Kirchen, Krankenhäuser, Schulen, Deich, Bibliotheken	– Orga + Verantwortung in pol./ geistl. Hand (Stifter) – Gesellschaftsteilnehmer kommen als Nutzer indirekt mit ISR-Zelle in Berührung – Konsequenz: ISR-Zellen schaffen über direkte Nachbarzellen neue lokale bzw. überlokale Kommunikations-/Handlungs- und Herrschaftssysteme (Fern- und Lokalwirkung) – z. B. Ritterburgen, Parlamentsgebäude, Klöster
sekundär	– Orga + Verantwortung in pol./ geistl. und ökonom. Hand (Stifter) – Gesellschaftsteilnehmer kommen als Nutzer direkt oder indirekt mit ISR-Zelle in Berührung – Konsequenz: ISR-Zellen können aus sich selbst heraus neue, überregionale Kommunikations-/Handlungs- und Herrschaftssysteme schaffen (überregionale Reichweite), sofern die Stifter auf einen Dialog angewiesen sind – z. B. Bahntrassen, Universitäten, Häfen	– Orga + Verantwortung in pol./ geistl. und ökonom. Hand (Stifter) – Gesellschaftsteilnehmer kommen als Nutzer direkt oder indirekt mit ISR-Zelle in Berührung – Konsequenz: ISR-Zellen schaffen in ihrem regionalen Umfeld neue Kommunikations-/Handlungs- und Herrschaftssysteme (regionale Reichweite) – Bahnhöfe, Bahntrassen, Universitäten, Häfen	– Orga + Verantwortung in pol./ geistl. und ökonom. Hand (Stifter) – Gesellschaftsteilnehmer kommen als Nutzer direkt mit ISR-Zelle in Berührung – Konsequenz: ISR-Zellen schaffen in ihrem direkten lokalen Umfeld neue Kommunikations-/Handlungs- und Herrschaftssysteme (keine Reichweite) – z. B. Krankenhäuser, Schulen, Kinos, Sportanlagen, Schwimmbäder, Theater, Supermärkte, Wirtshäuser	– Orga + Verantwortung in pol./ geistl. und ökonom. Hand (Stifter) – Gesellschaftsteilnehmer kommen als Nutzer indirekt mit ISR-Zelle in Berührung – Konsequenz: ISR-Zellen schaffen über direkte Nachbarzellen neue lokale bzw. überlokale Kommunikations-/Handlungs- und Herrschaftssysteme (Fernwirkung möglich) – z. B. Stromkraftwerk

Culturell landscapes: Wirtschafts- und Versorgungslandschaften im Rahmen unterschiedlicher historischer Teildisziplinen

Im Hinblick auf die Überlappung verschiedener historischer Perspektiven, insbesondere immer wieder hinsichtlich der Infrastruktur- und Wirtschaftsgeschichte thematisiert, sei an dieser Stelle eine kurze Randbemerkung erlaubt, bietet doch die obige Darstellung die Möglichkeit einer eindeutigen Grenzziehung zwischen Wirtschafts-, Sozial- und Infrastruktur-Geschichte: Der tabellarischen Einteilung (Tabellen 4 und 5) folgend, befasst sich die Wirtschafts- und Sozialgeschichte vorrangig mit den rein gewerblich ausgerichteten Wirtschaftsunternehmen – beschreibt also eine Wirtschaftslandschaft; die ISG untersucht in erster Linie die primären Zellen der Versorgungsinfrastruktur, also die Versorgungslandschaft. Beide Teildisziplinen begegnen und überlappen sich im Sektor der sekundären Versorgungsinfrastrukturzellen, allerdings aus verschiedenen Untersuchungsperspektiven heraus: Während die Wirtschafts- und Sozialgeschichte diese Unternehmen mehr unter der Prämisse der ökonomisch-sozialen Entwicklung, dafür weniger im Hinblick auf die Befriedigung der Grundbedürfnisse unter die Lupe nimmt, bilden letztere vor allem den Untersuchungsfokus der infrastruktur-historischen Betrachtung. Auch der Unterschied hinsichtlich der Kommunikation lässt sich graphisch darstellen:



Grafik 7: Kommunikationssysteme: Versorgungsnetzwerkzelle und Wirtschaftsunternehmen.

Das Zellengefüge der Versorgungs- und Dauerhandlungsinfrastruktur im sozial-politischen Kontext: ein Spiegel des gesellschaftlich zeitgenössischen Diskurses

Infrastruktur hat die Eigenschaft, Spuren zu hinterlassen. Antike und Mittelalter bieten dem Historiker – von Ausnahmen abgesehen – hierzu vor allem archäologisches Material.[230] Für die Neuzeit steht, durch die Jahrhunderte zunehmend, reiches Archivmaterial zur Verfügung. Weitere Eigenschaften wie die bereits thematisierte Dynamik, ihre unterschiedlichen Erscheinungsformen sowie ihre Allgegenwärtigkeit sind ebenfalls von historischem Interesse. Wie erwähnt, bezeichnet van Laak die Infrastruktur als das „vergrabene Kapital" einer Gesellschaft, wobei er sich mit seiner Aussage sicherlich auf das bezieht, was die Verfasserin hier mit Versorgungs- und Dauerhandlungsinfrastruktur beschreibt.[231] Die retrospektive Analyse dieses vergrabenen Kapitals

230 Vgl. dazu auch die Beiträge aus dem Band von Sitta von Reden und Christian Wieland.
231 Laak, van Dirk: Das „vergrabene Kapital" und seine Wiederentdeckung. S. 11.

lässt Rückschlüsse auf Prosperität und Mangel, auf Erfolg und Scheitern von Gesellschaften und Kulturen zu. Es soll an dieser Stelle durchaus unterstrichen werden, dass der Zustand der Versorgungs- und Dauerhandlungsinfrastruktur ein Spiegelbild der jeweiligen Gesellschaft bzw. des gesellschaftlichen Diskurses ist. Letzterer kann insbesondere anhand der folgenden Aspekte abgelesen werden: Welche bedeutenden Zellen gab es überhaupt? Handelt es sich um Zellenneuerfindungen (n) oder Kopien (K) (wenn ja, die wievielte)? Handelt es sich um gezielt angelegte Zellen oder um ein zufälliges Nebenprodukt gesellschaftlicher Prozesse? Was lässt sich über die Konstruktion und den Zustand der Hardware (HW/Produkt aus topographischen Bedingungen und technischen Knowhow) sagen? Wie wurde die Zelle programmiert (Software – SW)? Wer waren die Stifter (S), Betreiber (B), Nutzer (N/Größe des Nutzerkreises (NK), Zwangsnutzer, freiwillige Nutzer, direkte oder indirekte Nutzer) und Beobachter (BO)? Welche direkten, indirekten sowie strukturell gekoppelten Nachbarzellen (dNZ/iNZ/sNZ) gab es bzw. waren notwendig, d. h., an welcher Stelle im Gefüge wurde sie geschaltet? Welche Nutzungsfrequenz (NFQ) lässt sich für die Zelle ablesen? Welche möglichen Alternativzellen (AZ) standen während der Planung der Zellen zur Debatte? An welcher Stelle der Klassifikationstabelle kann die Zelle eingeordnet werden, gibt es diesbezüglich Hinweise auf einen Wandel?

Es ist von selbst sprechend, dass eine Netzwerkzelle, gleich ob zur Versorgungs- oder Dauerhandlungsinfrastruktur dazugehörig, mehrere Funktionen innehaben kann, die entweder vom Stifter bewusst gewollt sind oder sich mitunter auch erst im Verlaufe der Zeit durch das Zusammenspiel von Stiftern, Betreibern, Nutzern und Beobachtern ergeben haben. Wenn ein Netzwerk zum Gegenstand einer Untersuchung geraten soll, können neben der Untersuchung der oben angeführten Aspekte auch die Funktionen analysiert werden, diese ergeben sich insbesondere als Produkt aus der Software und ihrer Schaltung im Gefüge, also den direkten und indirekten Nachbarzellen: Wie viele und welche Funktionen (Fkt.) hatte die Zelle? Es wird auffallen, dass einigen Zellen mitunter mehr Funktionen als anderen zuteilgeworden sind, sie fungieren, um es im Wirtschaftsjargon auszudrücken, als multimodale Knotenpunkte, die Verfasserin möchte diese als Königszellen bezeichnen. Königszellen weisen im Vergleich zu den anderen Zellen im untersuchten Gefüge eine überdurchschnittliche Anzahl von Funktionen und Verbindungen zu Nachbarzellen auf. Es ist von selbst sprechend, dass eine Zelle den Status «Königszelle» nicht auf Ewigkeit innehat. Neue technische Errungenschaften oder sich wandelnde politische Ziele sorgen im Verlaufe der Zeit für Verschiebungen und Neuausrichtungen.

Tabelle 7: Das Zellengefüge als Spiegel des gesellschaftlich zeitgenössischen Diskurses: Untersuchungsparameter.

Zellenklassifikation **Zelle: _____**	
Hypothese ( ) **Tatsache ( )**	

	1. Ordnung	2. Ordnung	3. Ordnung	4. Ordnung
primär				
sekundär				

Untersuchungszeitraum	
Allgemeine Grundbedürfnisse	
Mikro- (Mi)/Meso- (Me)/ Makroräume (Ma)	
Bedeutende Zellen (in Bezug auf die zu untersuchende Zelle) **im...**	**Mi:** **Me:** **Ma:**
neu: (n) Kopie: (K)/Anzahl (Bezugssystem angeben)	n: ( ) K: ( )/( ) gezielt angelegt ( ) Nebenprodukt ( )
Untersuchungsparameter	
HW	
SW	
S	
B	
N	**( ) Zwangsnutzer ( ) freiwillige Nutzer** **direkte Nutzer: _____ indirekte Nutzer: _____**
NK	
BO	
dNZ/iNZ/sNZ	**dNZ: iNZ: sNZ:**
NFQ	
Fkt.	**Anzahl:** **Welche: Mikroraum:_____ Mesoraum:_____ Makroraum:_____**
Mgl. AZ	

1.3.3 Die Realisation von Netzwerkzellen im Rahmen der Versorgungsinfrastruktur – epochenübergreifende Überlegungen zu einer kritischen Masse

Die kritische Masse

Vor dem wirksamen Einsatz einer Infrastrukturzelle steht deren Planung, Installierung bzw. Modulation. Wird die Zellenentstehung als Nebenprodukt (Kontingenz) einer gesellschaftlichen Entwicklung an dieser Stelle einmal zurückgestellt, findet die Ausgestaltung eines Netzwerkes in der Regel zielgerichtet statt. Dabei determiniert die jeweilige Zielsetzung Art, Aufbau und Komplexität des zu konstruierenden Netzwerks. In diesem Rahmen ist festzulegen, welche infrastrukturellen Zellen aus dem zur Verfügung stehenden Planungs-Pool bzw. dem bereits bestehenden Netzwerkgefüge zur

Modulation ausgewählt werden, in welcher Anzahl ggf. vervielfältigt und an welchem Gefügeort geschaltet werden. Dass diese und andere Vorbedingungen bei zahlreichen Infrastrukturplanungen eben nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt werden, merkte Dirk van Laak in seiner Publikation „Weiße Elefanten“ an: „Der weitaus größte Teil [infrastruktureller Maßnahmen] ist im Projektstadium stecken geblieben und niemals zur Ausführung gelangt, weil wesentliche Voraussetzungen nicht mitbedacht worden sind.“[232] Wie oben angesprochen, stellen die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen, ebenso wie die territorialen Herrschaftsverhältnisse hierbei den bestimmenden Hintergrund dar. Epochenübergreifend betrachtet sollen als erste Überlegungen festgehalten werden, dass Netzwerkzellen dann realisiert werden können, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Tabelle 8: Die kritische Masse für die Realisation bzw. Modulation der Netzwerkzelle.

Die KRITISCHE MASSE zur erfolgreichen Realisation/Modulation einer INFRASTRUKTURZELLE	
1. Gesellschaftliche Rahmenbedingungen ermöglichen bzw. erzwingen Austausch über neue ISRZ. Nach den «Fünf K-Faktoren» hat sich die Analyse dabei grundlegend an den gegebenen Bedingungen Katastrophenfall (Zerstörung vorhandener ISRZ d. externe Dynamiken), Krise (Überforderung vorhandener ISRZ d. externe/interne Dynamiken), Konflikt (Zerstörung vorhandener ISRZ d. interne Dynamiken), Kontingenzbewältigung und Kapital[233] zu orientieren.	
2. Die angedachte Netzwerkzelle schließt eine Netzwerklücke oder generiert in Sonderfällen – als taktisches Mittel der Gegenaktion – eine solche. Dabei wird mindestens eine der folgenden Funktionen erfüllt: Steuerung/Kontrolle, Integration/Separation, Speicherung, Versorgung oder Eliminierung/Umgestaltung/Zerstörung.	
3. Es werden so viele wie nötig, aber so wenig wie möglich strukturell gekoppelte Nachbarzellen benötigt (Kostenreduktion).	
4. Positive Aufwand-Nutzenanalyse (angemessener Nutzerendkreis)	
5. Es gibt keine Alternativzellen.	
Absolute Verfügungsgewalt vorhanden	**Absolute Verfügungsgewalt fehlt**
6. Der Territorialherr oder Diktator als Stifter bestimmt – vermittelt durch seinen Stab (Zurückgriff auf Zellen der Dauerhandlungsinfrastruktur) – Konzeption und Größenordnung der infrastrukturellen Maßnahme. Dabei wird zwischen verschiedenen Alternativen*, sofern vorhanden, diejenige ausgewählt, welche sich am einfachsten und finanziell günstigsten konstruieren lässt und dabei die meisten, relevanten Funktionen erfüllt. Problem: Der Trieb zur überhöhten Selbstdarstellung gefährdet u. U. das Augenmaß bezüglich der Projekte.[234]	Die Stifter müssen Rücksicht auf Gremien, Parteien und Interessenverbände nehmen. Das Projekt muss, falls vorhanden, gegen angebotene Alternativzellen* durchgesetzt werden. Damit eine propagierte Netzwerkzelle realisiert werden kann, müssen also die **Zweckhandlungsinfrastrukturen** sämtlicher Initiatoren mehrheitlich auf das gleiche Ziel gerichtet sein. Problem: Eine durch Lobbyismus herbeigeführte Mehrheitsentscheidung muss nicht automatisch die sachlich richtige sein.
* Alternativzellen sind nicht nur als reine Möglichkeiten zu werten, sondern spiegeln rückwirkend zugleich auch immer den gesellschaftlichen Diskurs wider, der vorgibt, was in diesem Augenblick als Alternativzelle gelten kann und darf und was nicht.	

232 Laak, Dirk van: Weiße Elefanten. S. 215.

233 Vgl. Schneider, Helmuth: S. 84.

234 „Wurde der innere Zwang zur Größe in den Projekten zum Selbstwert, setzte er jeweils eigene Triebkräfte frei. Diese Eigendynamik zu untersuchen wäre sicher einer der Schlüssel zur Erklärung des häufigen Fehlschlags solcher Projekte.“ In: Laak, Dirk van: Weiße Elefanten. S. 215 sowie S. 217 f.

Es ist zur gezielt organisierten, erfolgreichen Realisierung von Zellen der Versorgungs- und Handlungsinfrastruktur demnach eine «kritische Masse» erforderlich. Die konkrete Umsetzung einer Netzwerkzellen-Planung kann dabei als fortlaufender Prozess in zwei Phasen verstanden werden:

Phase I (Planung auf der Basis der kritischen Masse):
1. Wahrnehmung der Ausgangslage: der Systemerhalt oder -umbau machen eine Problembehebung notwendig
2. Idee
3. Beratung
4. Auswahl der Zellenkonzeption (der Stifter/Stifterkreis wählt unter vorgelegten Alternativen aus und gibt gemäß eigener Einschätzung die konkrete Konzeption der Zellenhard- und Software vor)

Phase II (Umsetzung mithilfe einer Zweckhandlungsinfrastruktur):
5. Entwurf einer Zweckhandlungsinfrastruktur für die Koordination der konkreten Projektumsetzung
6. Schaltung der Zelle in der Infrastruktur

Die Abfolge der einzelnen Phasen macht deutlich, dass es sich hierbei also um einen in sich kontinuierlichen Prozess handelt. Infrastruktur ist somit Ausdruck gesellschaftlichen Wandels und gesellschaftlicher Kontinuität zugleich.

Die Entstehungsbedingungen von Zellen, die sozusagen als ungeplantes Nebenprodukt, entstehen, erfordern eine separate Analyse. Es steht zu vermuten, dass die Realisationsbedingungen wesentlich schwieriger zu erfassen sein werden, da hier vor allem die Faktoren Kontingenz und Dynamik in ihrer gesamten Varianz und Unberechenbarkeit zusammenwirken. Viele der heutzutage selbstverständlich erscheinenden Netzwerkzellen sind so mitunter in ihrer Existenz mehr auf Zufälle und weniger auf konkrete Anlässe zurückzuführen. Zur konkreten Analyse müssten demnach zunächst zahlreiche Beispiele gesammelt und anschließend ausgewertet werden. Interessant in diesem Zusammenhang ist die Frage, in welchem Verhältnis die gezielt angelegten bzw. durch Zufall entstandenen Zellen zahlenmäßig zueinanderstehen, wenn sich dies überhaupt ermitteln lässt.

Die Schachspielmetapher

Wenn das oben dargelegte Zellenmodell der Netzwerke vor allem die strukturelle Konzeption von Infrastruktur versucht abzubilden, war nach einem Denkmodell zu suchen, welches zugleich das strategische Moment der Infrastrukturzellenanordnung im Gefüge im Hinblick auf ihre Funktionen beschreibt. Als geeignete Metapher bietet sich hierzu das Schachspiel an. Das Schachbrett verkörpert dabei das bereits vorhandene Netzwerk und letztlich die Geometrie der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen, welche die Basis für die agierenden Schachparteien darstellt. Die Schachfiguren mit ihren unterschiedlichen Formen und Farben (Hardware) und ihren verschiedenen Eigenschaften (Schrittmodi, Farbgebundenheit Spielbrett und Bewegungsrichtung = Software) entsprechen dabei den einzelnen Netzwerkzellen. Die benannte Königszelle eines untersuchten Netzwerkes entspricht dabei eo ipso der Spielfigur des Königs, sei-

ne Erhaltung und Stärkung durch die Ausschaltung von Konkurrenz (hier der Gegenspieler) sind das oberste Ziel. Da die Königszelle in aller Regel an eine Topographie, an einen gezielt gedachten Platz im Gefüge, gebunden ist, passt die begrenzte Reichweite der Schachfigur «König» in Form der Festlegung auf einen Schritt pro Zug perfekt (siehe nachfolgende Tabelle). Sämtliche Zellen kommen im Sinne der Spielstrategie an der entsprechenden Stelle im Gefüge gezielt zum Einsatz und können dabei verschiedene Funktionen erfüllen: Steuerung/Kontrolle, Herrschaftsspeicher durch ihre Reichweite, Schutz, Integration/Separation oder die Eliminierung gegnerischer Zellen. Welche Funktion zum Einsatz kommt, entscheidet der Stifter/Initiator, sprich der Spieler. Einfluss auf die Programmierung der Zellensoftware kann derselbe jedoch nicht nehmen, da diese bereits vorgegeben ist. Der Stifter/Initiator hat allerdings die Möglichkeit, an Stelle dafür zwischen verschiedenen Zellen mit unterschiedlich ausgestatteter Software zu wählen, die er situationsbedingt zum Einsatz bringen kann, auch die Königszelle selbst ist dabei verwendbar:

Tabelle 9: Die Schachfiguren als Netzwerkzellen.

Hardware	Software
König	8 Richtungen begehbar, jeweils 1 Schritt, 2 Farben (8/1/2)
Dame	8 Richtungen begehbar, *unbegrenzte* Schritte, 2 Farben, (8/*u*/2)
Turm	4 Richtungen begehbar, unbegrenzte Schritte, 2 Farben, (4/u/2)
Läufer	4 Richtungen begehbar, unbegrenzte Schritte, 1 Farbe, (4/u/1)
Pferd	4 Richtungen begehbar, 3 Schritte, 2 Farben, (4/3/2)
Bauer	1 Richtung begehbar, 1 Schritt, 2 Farben, Fkt.: 2 (1/1/2)

Sowohl bei der Verbildlichung der Handlungs- als auch der Versorgungsinfrastruktur handelt es sich beim König also immer um eine Versorgungszelle, die es zu erhalten, schützen, modifizieren und neu zu installieren gilt. Der gezielte Versuch, die Schachfiguren des Gegenübers zu eliminieren kann dabei durchaus als Äquivalenz zur Realität angesehen werden, bekanntermaßen werden bei kriegerischen oder politischen Auseinandersetzung Infrastruktureinrichtungen als erstes gezielt zerstört oder zumindest neutralisiert, um den Gegner zu schwächen.

Das letztendliche «Schachmatt» verkörpert die Unterlegenheit eines Netzwerks dem anderen gegenüber (insbesondere einmal mehr einer Zweckhandlungsinfrastruktur) und zeigt zugleich, dass die konkrete Ausgestaltung und Anordnung der Infrastrukturzellen die alles entscheidenden Faktoren darstellen. Insbesondere der situative Charakter einer Zweckhandlungsinfrastruktur wird durch diese Metapher in hervorragender Weise abgebildet. Zugleich kann damit via «Zeitraffer» auch die Wirkweise der einzelnen Zelle der Infrastruktur in ihrem Wandel und der funktionellen Ausrichtung verdeutlicht werden.

Die Grenzen der Schachspielmethapher

Kaum eine Metapher kann die Realität lückenlos abbilden. Die Schwächen der Schachspielmetapher sind zunächst grundlegend in den gleichen Voraussetzungen und Ausgangsbedingungen (Schachbrett, Spielfiguren) beider Parteien zu suchen, die selbstverständlich nur in seltenen Fällen der Realität entsprechen. Während eines Schachspiels

herrschen also sozusagen Laborbedingungen. Ferner ist pro Obrigkeit immer nur eine Königszelle darstellbar. Im Hinblick auf die einzunehmenden Rollen des Menschen entfällt die Menge der Gesellschaftsteilnehmer als Nutzer und damit ihre Einflussmöglichkeiten: Der jeweilige Spieler repräsentiert den Stifter/Initiator, Nutzer und Beobachter zugleich: Als Stifter/Initiator setzt er aktiv die Zellen an den gewünschten Ort und entscheidet damit zugleich über deren Funktion in diesem Augenblick. Als Nutzer profitiert er mitunter von den Schachfiguren (Zellen) des Gegners und nützt diese für sein eigenes Spiel geschickt aus. Als Beobachter nimmt er zugleich das Netzwerk des Gegners wahr und leitet entsprechende Maßnahmen für das eigene Spiel ein. Die Rolle des Betreibers entfällt: Die Schachfiguren funktionieren ohne eine ständige „Wartung". Insbesondere bei der Darstellung der Zweckhandlungsinfrastrukturen entfällt damit der im Sinne der historischen Netzwerkanalyse an die Zelle gekoppelte Personenkreis, welcher Protagonisten aus den verschiedensten sozialen, politischen und ökonomischen Bereichen im Rahmen einer einzigen Zelle zum Untersuchungsmittelpunkt zusammenführt und bündelt – ein vor allen Dingen für die Wirkweise der Zweckhandlungsinfrastruktur wichtiges Element. Hinsichtlich der Versorgungsinfrastruktur wirkt die Metapher als Zeitraffer: Der Aspekt der Langlebigkeit und Pfadabhängigkeit ihrer dominierenden, ortsgebundenen Zellenhardware wird ausgeschaltet, indem mit jedem Spielzug Zellen bewegt werden und sie damit einhergehend oftmals auch ihre vorherigen Nachbarzellen tauschen, ersetzen oder verlieren. Im Gegenzug lassen sich in übertragenen Sinne die langwelligen Schwankungen ein Stück weit abbilden.

Aufgrund ihrer Schwächen sollte die Schachspielmetapher nicht überbewertet werden und lediglich als Anleitung zum grundlegenden Verständnis von Infrastruktur als «strategisches Instrument» zur Kenntnis genommen bzw. dazu benutzt werden, an den Stellen, wo es einen Sinn ergibt, komplizierte Vorgänge in eine lesbare Diktion zu übersetzen.

1.4 Fazit

Als Ergebnis der Überlegungen, welche als Summe aus zahlreichen gelesenen Publikationen und Aufsätzen über Infrastruktur, Netzwerke, unterschiedliche Methoden und verschiedene Geschichtstheorien sowie aus der konkreten Arbeit am nachfolgenden, epochenübergreifenden Beispiel angesehen werden dürfen, können folgende zehn Thesen formuliert werden, die der zukünftigen Forschung als Ausgang zur weiteren Diskussion dienen mögen:

1. Ein Objekt/eine Institution ist eine Versorgungsinfrastrukturzelle, wenn
   - der Stifterkreis eine politische/geistliche Instanz enthält und diese direkte Softwarevorgaben liefern
   - sie einen größeren Nutzerkreis direkt oder indirekt versorgt
   - sie in erster Linie zur Befriedigung eines Grundbedürfnisses dient
   - sie mindestens eine Nachbarzelle im Bereich der Gesamtversorgungs- bzw. dauerhaften Handlungsinfrastruktur besitzt
   - sie in (ggf. neue) Kommunikations-/Handlungs- und Herrschaftssysteme eingebunden ist

Abb. 5: Infrastruktur als epochenunabhängiges Zellengefüge.

2. Im Rahmen historischer Forschungen sollten die Termini «Infrastruktur» und «Netzwerk» als Synonyme Verwendung finden. Netzwerkgeschichte ist somit ISG und umgekehrt!
3. Infrastruktur wird prinzipiell als Instrument verstanden, um die Gesellschaft zu organisieren (inklusive ihrer Versorgung), innerhalb dieser zu kommunizieren bzw. gesellschaftliche Prozesse zu kontrollieren und zu lenken. Sie ist ein Spiegel des zeitgenössischen Diskurses.
4. Netzwerkzellen verbinden Mikro-, Meso- und Makroräume miteinander.
5. Grundlegend ist zwischen Versorgungs- und Handlungsinfrastruktur zu unterscheiden. Letztere lässt sich in ein Dauerhandlungsnetzwerk zum Zweck der generellen Organisation und Kommunikation sowie in Zweckhandlungsinfrastrukturen zur zeitlich begrenzten Durchführung kurzfristiger Aktionen unterteilen. Letztere können dabei für den Zweck der Projektorganisation (z. B. Gründung einer Universität), des Angriffs auf ein politisches System (Revolution), der Verteidigung eines politischen Systems (z. B. Aufrechterhaltung von Diktaturen), des Konfliktmanagements (z. B. bei Umweltkatastrophen) sowie der Interessenvertretung (z. B. Durchsetzung einer Infrastrukturmaßnahme durch Lobbyisten) Anwendung finden.
6. Infrastruktur kann als Gefüge einer nicht fest vorgegebenen Anzahl von Zellen verstanden werden, welche jeweils durch eine Hard- und Software determiniert sind und unterschiedliche Funktionen erfüllen. Die einzelnen Zellen gewinnen erst durch die Schaltung im Gefüge ihre Bedeutung.
7. Der Mensch als in der Gesellschaft verankertes, handelndes Individuum kann insgesamt vier mögliche Rollen hinsichtlich einer Infrastrukturzelle einnehmen: Stifter/Initiator, Betreiber, Nutzer sowie Beobachter. Doppelrollen sind möglich.
8. Während neue Zellen der Versorgungsinfrastruktur bzw. die eines Dauerhandlungsnetzwerkes in der Regel auf ein bereits existierendes Netzwerk zurückgreifen oder zumindest daran anknüpfen, müssen Zweckhandlungsinfrastrukturen komplett neu

aktiviert werden. Ihre Zellen lösen sich nach dem Erreichen des Ziels in der Regel wieder auf.

9. Die Zellen der Versorgungsinfrastruktur lassen sich in primäre und sekundäre Zellen unterteilen, diese lassen sich wiederum in ein Klassifikationssystem der ersten bis vierten Ordnung eingliedern. Beide Typen basieren dabei auf der Sicherung der Grundbedürfnisse der Gesellschaftsteilnehmer, die sekundären Zellen stellen zusätzlich die Wahlfreiheit sicher.
10. Wenn von Realisierung oder Scheitern einer Versorgungsinfrastruktur gesprochen wird, kann sich diese Aussage stets nur auf einzelne Zellen beziehen. Die Realisierung ist dabei vom Erreichen einer kritischen Masse abhängig. Das Scheitern von Zweckhandlungsinfrastrukturen ist dagegen rein situativ bedingt.

Tabelle 10: Infrastrukturtypen, ihr Gesamtzweck und ihre verschiedenen Zellenfunktion.

Protagonisten		**Infrastrukturtypen**	**Versorgungsinfrastruktur** 1. Grundbedürfnisse 2. Akzeptanz durch die Obrigkeit 3. Gewährung via Basisversorgung	**Handlungsinfrastruktur**	
				dauerhaft existent	**zeitlich begrenzt**
Stifter/ Initiatoren Verantwortung+ Organisation) **Betreiber Nutzer Beobachter**	**:**	**Zweck**	Existenzsicherheit (Ernährung, Schutz/Geborgenheit), Partizipation (Information/Kommunikation, Bildung, Mobilität) sowie Identität	Organisation Kommunikation	Projektorganisation Systemangriff Systemverteidigung Konfliktmanagement Interessenvertretung
		Zellenfunktionen	Steuerung/Kontrolle, Integration/Separation, Speicher, Versorgung, Eliminierung/Umgestaltung/Zerstörung		

Auf der Basis dieser Thesen resultiert wiederum die folgende «Arbeitsanleitung» für das systematische Anlegen einer infrastruktur-historischen Untersuchung, als Basis kann dazu die Tabelle 7 Verwendung finden:

I. Vorüberlegungen

1. Wurde die Zelle realisiert oder wurde sie diskutiert? Im ersten Fall geht es um die Untersuchung eines Modifikationsprozesses, im Zweiten um die Rekonstruktion eines Diskussionsprozess. In beiden Fällen ist die «kritische Masse» mit in die Überlegungen einzubeziehen.
2. Welche Indizien weisen darauf hin, dass es sich bei dem Untersuchungsgegenstand im angestrebten Untersuchungszeitraum tatsächlich um eine Infrastrukturzelle handelt?
    1. Welche Grundbedürfnisse deckte/deckt sie ab bzw. sollten abgedeckt werden?
    2. Welche Hard- und Software gehören zu dieser Zelle?
    3. Welche potentiellen Nachbarzellen lassen sich finden?
    4. Gibt es Anhaltspunkte für einen (potentieller) Nutzerkreis?

5. Welcher Kategorie lässt sich die (potentielle) Versorgungszelle zuordnen? Gibt es Anhaltspunkte für Veränderungen? Welche Rückschlüsse lassen sich für den involvierten Protagonistenkreis ziehen?

II. Bestimmung von Untersuchungsräumen und Bezugssystemen
1. Bestimmung von Mikro-, Meso- und Makroräumen.
2. Welches Kommunikationssystem passt?
3. Wer waren die (pot.) Stifter, Betreiber und Nutzer?
4. Welche Zellenfunktionen lassen sich bestimmen? Sind zwischen den drei Bezugssystemen funktionelle Unterschiede feststellbar?

III. Untersuchungsziele
1. Was soll genau untersucht werden (z. B. Einfluss der verschiedenen Protagonistengruppen auf Netzwerkzelle, Ursachen und Auslöser für die Zellenrealisation/-modulation/-diskussion, wie wurde die Zelle genutzt etc.)? Hierunter können beispielsweise auch die Überprüfung der unter Punkt eins angeführten Indizien fallen.
2. Welche Quellengattungen werden benötigt, welche stehen zur Verfügung?

2. Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal bis zum Zweiten Weltkrieg: 320 Jahre Vorgeschichte zur Einführung[235]

Tacitus und die Kanalhistorie

Die Historie der Idee einer West-Ost-Wasserstraße von Antwerpen zum Rhein ist lang und reicht von den 1980er Jahren bis in das 17. Jahrhundert zurück, umfasst jedoch keineswegs eine „Tausendjährige Tradition", wie in zahlreichen Aufsätzen und Presseberichten mit Verweis auf Tacitus angeführt und dann von vielen Kanalverfechtern in romantisierender Weise immer wieder vorgebracht wurde.[236]

Tatsächlich ist in Tacitus Annalen nachzulesen, dass der unter Kaiser Claudius am Rhein herrschende Oberfeldherr und Statthalter Cnaeus Domitius Corbulo die Fossa Corbulonis (47 n. Chr.) anlegen ließ – wahrscheinlich der erste Versuch, eine Verbindung zwischen Rhein und Maas herzustellen: „[…] ut tamen miles otium exueret, inter Mosam Rhenumque trium et viginti milium spatio fossam perduxit, qua incerta Oceani vitarentur."[237]

Aus der Textstelle ist zu erkennen, dass der beschriebe Kanal eine Länge von 23 römische Meilen (34,017 km) umfasste. Weiterhin gibt sie darüber Aufschluss, dass zu dieser Baumaßnahme die dort stationierten Militärtruppen eingesetzt werden sollten und damit eine Alternative zur gefährlicheren Küstenfahrt zwischen den Mündungen von Rhein und Maas angestrebt wurde. Die genaue Linienführung geht aus den Annalen des Tacitus nicht hervor: Einige Autoren siedeln den Kanal zwischen Leiden und Sluys an,[238] andere verlegen diesen mehr die Flussläufe aufwärts.[239] Aus Tacitus Formulierung „[…] qua incerta Oceani vitarentur" und den Abb. 6 und 7 ist auf jeden Fall eines ersichtlich: Die damalige und heutige Geographie, zusammengenommen mit Tacitus Beschreibung, ergibt, dass nur ein nord-südlicher Verlauf der Fossa Corbulonis in Frage kommt, denn sonst entstünde keine Parallelverbindung, um die Fahrt auf See zu umgehen. Diese Vermutung stellte auch Walther Föhl in seinem Aufsatz an.[240]

---

235 Die folgende Darstellung der Kanalhistorie wurde in z. T. abgeänderter und reduzierter Form bereits von der Verfasserin in verschiedenen Aufsätzen publiziert. Sie verzichtet im Folgenden auf die permanente Zitation der Publikationen aus der eigenen Feder und verweist an dieser Stelle gesamtheitlich auf die folgenden Aufsätze: Schröder, Lina: Neuss und das Kanalprojekt Rhein-Maas-Schelde. In: Novaesium – Neusser Jahrbuch 2014, S. 45–70; Ders.: Infrastruktur-geschichtliche Überlegungen zu rund 320 Jahren Diskussion um die gescheiterte West-Ost Magistrale „Rhein-Maas-Schelde". In: Niederrhein-Magazin, H. 18 (2014), S. 33–39; Ders.: Anbindungsbemühungen des Rhein-Maas-Gebiets an die Nordsee mittels der Flüsse Rhein, Maas und Schelde – Annäherung an ein Dissertationsthema. In: Niederrhein-Magazin H. 13 (2012), S. 20–38.

236 Vgl. dazu beispielsweise Böttger, Wilhelm: Fünfzig Jahre Krefelder Rheinhafen (1905–1955). Krefeld 1955, S. 68 ff.; Zeyss, Richard: Die Entstehung der Handelskammern und die Industrie am Niederrhein während der französischen Herrschaft. Ein Beitrag zur Wirtschaftspolitik Napoleons I., Leipzig 1907, S. 164.

237 Heller, Erich (Hg.)/Tacitus, P. Cornelius: Annalen (Liber XI 20). München 2002, 5. Auflage 2005, S. 470.

238 Liegt südlich von Utrecht.

239 Zeyss, Richard: S. 164.

240 Föhl, Walther: Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal. Eine geschichtliche Uebersicht, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. H. 27, Düsseldorf 1956, S. 243–273, hier S. 244.

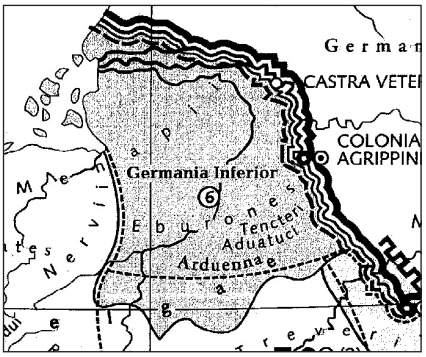


Abb. 6: Rhein-Maas-Verlauf 58–50 v. Chr.

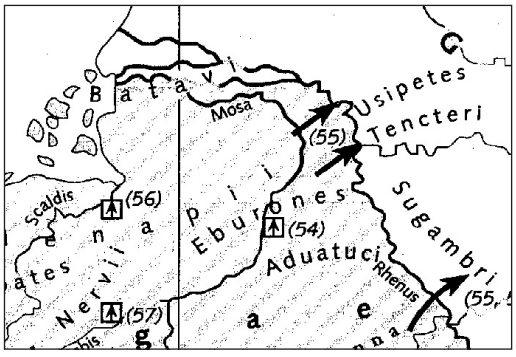


Abb. 7: Rhein-Maas-Verlauf 1. Jh. v. Chr. bis 4. Jh. n. Chr.

Damit ist festzuhalten, dass die römischen Rhein-Maas- bzw. auch die in diesem Zusammenhang oftmals angeführten Rhein-Issel-Verbindungen vergleichsweise kurze Kanalstücke in den heutigen Niederlanden waren, die bezüglich ihrer Intentionen mit der hier betrachteten Wasserstraße, welche auf eine Anbindung des Niederrheins an die Nordseeküste abzielte, nichts gemein haben.

Die Bemühungen um den Rhein-Maas-Schelde-Kanal bis zum Wiener Kongress

Im Jahr 1626 unternahmen die Spanier unter Philipp IV., nach erfolgter Republikgründung der Niederlande und damit Abspaltung jener Provinzen vom spanischen Reich, den Bau eines Kanals, der Rhein und Maas miteinander verbinden sollte. Geplant wurde die Fossa Eugeniana von der Tochter Phillips II. und Enkelin Karls V., Isabella Clara Eugenia (1596–1621), Regentin der nach der Republikgründung verbliebenen spanisch-katholischen Provinzen.[241] Sie fungierte somit als Namensgeberin. Die Fossa sollte in Rheinberg[242] beginnen, durch kölnisches Gebiet an Kloster Kamp, Hörstgen, Frohenbroich und Issum vorbeiführen und weiterhin das Oberquartier des Herzogtums Geldern, Castell Langendonk, passieren. Die Fortführung wurde nördlich an Geldern vorbei durch die Gelderhaide Richtung Walbeck nach Venlo zur Maas geplant. Ursprünglich standen jedoch auch andere Varianten zur Auswahl: So waren u. a. auch eine Trasse von Neuss nach Venlo über Arcen und eine weitere von Büderich (Wesel) nach Venlo im Gespräch.[243] Die Länge des letztendlich zum Bau beschlossenen Verlaufs zwischen Rhein und Maas betrug ca. 47 km. Die Speisung des Kanals sollte überwiegend über die Niers bzw. den Rhein bei Rheinberg erfolgen, insgesamt waren neun Schleusen vorgesehen.

Die Spanier gedachten mit dieser Verbindung zwischen Rhein und Maas einerseits die sieben nördlichen Provinzen der niederländischen Republik mit ihrem Amsterdamer Hafen vom Handel abzuschneiden. Da die Fossa durch ihre begrenzten Maße in der Breite und Tiefe nicht von Küstenschiffen hätte befahren werden können, liegt,

241 ADB. 1881, S. 610 f.

242 Lag damals noch in unmittelbarer Nähe des Rheins: Real, Jean: Die Fossa Eugeniana. Geldern 1974, S. 272–277, hier S. 273.

243 Hermans, Frans: Park Rijnbeek, Venlo en de Fossa Eugeniana (Venlose Katernen 15). Venlo 2012, S. 14.

so Claßen, die Vermutung nahe, dass es den Spaniern vor allem um den für die Niederlande so wichtigen Holzhandel mit den holzreichen Mittelgebirgen gegangen sein dürfte.[244]

Abb. 8: Die Fossa Eugeniana unter der Bezeichnung Nieuwe Grift (Venlo bis Kloster Kamp) bzw. Fossa S. Mariae (Kloster Kamp bis Rheinberg) in der Clivia ductatus et Ravestein Dominium.

Abb. 9: Clivia ductatus et Ravestein Dominium.

244 Claßen, Albert: Schiffahrt und Handel auf der Fossa Eugeniana? In: Dassel, Wolfgang/Niederrheinisches Museum für Volkskunde und Kulturgeschichte (Hg.): Fossa Eugeniana. Weltgeschichte in der Region, Kevelaer 1997, S. 62–67, hier S. 65.

Die erfolgreiche Umsetzung dieser Ambitionen verlangte im Weiteren eine Verbindung zur Schelde nach Antwerpen, und somit zur Nordsee, hierfür sollte die Demer benutzt werden, welche bei Tongern (belgisch Limburg) entspringt, bei Diest schiffbar wird und durch die Dyle an Mecheln vorbei in die Schelde fließt. Andererseits sollte der Kanal gleichzeitig als Verteidigungslinie entlang der Grenze Brabants gegen diese Provinzen ausgestaltet und damit selbst militärisch gesichert werden.[245] Hierzu war die Errichtung fortifikatorischer Werke angedacht: „Die zwölf Schanzen zwischen Geldern und Rheinberg, zur Verteidigung angelegt, sind zum größten Teil bereits fertig; den übrigen fehlt nur noch weniges, so daß die Truppen aus dem Quartier zu Issum bald wieder zurückgenommen werden können, ohne dadurch die Verteidigung des Kanals zu schwächen.“[246] Pistor und Smeets vertreten allerdings die Auffassung, dass dieses Vorhaben in der beschriebenen Endfertigung nicht zur Ausführung gelangte.[247] Mehrere Male wurde der Bau durch niederländische Angriffe aufgehalten und unterbrochen.[248] Dennoch, so heißt es bei Real und Föhl,[249] hätten es die Spanier geschafft, Teile des Kanals für die Schifffahrt freizugeben: Somit soll bereits 1628 der Kanal zwischen Geldern und Rheinberg, sowie teilweise auch zwischen Geldern und Venlo, befahren worden sein. Dieser Ausführung widersprechen jedoch die jüngeren Darstellungen von sowohl Pistor und Smeets als auch von Claßen, die bezweifeln, dass die Fossa jemals ein derartiges Baustadium erreicht, welches eine Schifffahrt zugelassen hätte.[250] Durch den abschließenden Sieg der sieben nördlichen Provinzen über Spanien, der zur endgültigen und offiziellen Unabhängigkeit der heutigen Niederlande im Jahre 1648 (Friede von Münster) führte, und der weiteren politischen Umgestaltung Europas, blieb die Wasserstraße letztlich unvollendet. Auch wenn der Bau bereits Ende der Zwanziger Jahre eingestellt wurde, fand die Fossa Eugeniana noch mehrere Jahrzehnte lang unter dem Namen Nieuwe Grift (Venlo bis Kloster Kamp) bzw. Fossa S. Mariae (Kloster Kamp bis Rheinberg) ihren Niederschlag in der Kartographie. Mit die prominenteste Karte hierzu ist die Clivia ductatus et Ravestein Dominium, ein Kupferstich von Joan Blaeu aus dem Jahr 1640, der später Eingang in den Atlas Maior fand.[251] In der Clivia ductatus ist die Fossa als durchgängige Linie eingezeichnet. In Anbetracht dessen, dass schriftliche Quellen und Darstellungen die Fossa als unvollständiges, nur in Teilen realisiertes Bauwerk beschreiben, drängt sich dem Betrachter die Frage nach der Interpretation des zeitgenössischen Kartenmaterials auf. Ist es eventuell möglich, dass dem Kanal trotz Bauabbruch noch eine Bedeutung zukam (ggf. Überschnitten sich der Bauabbruch und die kartographische Darstellung) bzw. dieser doch vollendet wurde oder bilden die zeitgenössischen Karten nur die Idealvorstellung der Wasserstraße ab – eine Frage, der im Rahmen der Dissertation jedoch nicht nachgegangen werden kann.

Bevor Napoleon Bonaparte einen Anlauf zum Bau der Rhein-Maas-Schelde-Verbindung unternahm, griff zunächst Friedrich der Große 1764 ein Kanal-Projekt von

245 Hermans, Frans: S. 12 f.; Pistor, Rolf-Günter/Smeets Henri: Die Fossa Eugeniana: Eine unvollendete Kanalverbindung zwischen Rhein und Maas 1626 (Landeskonservator Rheinland, Arbeitsheft 32). Köln 1979, S. 8 f.
246 Pistor, Rolf-Günter/Smeets Henri: S. 13.
247 Ebd.: S. 14.
248 Vgl. Pistor, Rolf-Günter/Smeets Henri: S. 10 ff.
249 Real, Jean: Die Fossa Eugeniana. S. 272 ff.; Föhl, Walther: S. 245 f.
250 Vgl. Pistor, Rolf-Günter/Smeets Henri: S. 15 sowie Claßen, Albert: S. 63 .
251 Blaeu, Joan: Atlas Maior. Amsterdam 1645.

Charles-Léopold Andreu de Bilistein[252] auf: Diese künstliche Wasserstraße sollte bei Arcen an der Maas[253] ihren Anfang nehmen und über Walbeck, Geldern, Kapellen, Sonsbeck, Beek bis nach Xanten am Rhein führen. Darüber hinaus war eine Weiterführung über die Lippe und die Ems zum Seehafen Emden an der Nordsee vorgesehen. Friedrichs Vorhaben sollte das Einzige in der Historie der Rhein-Maas-Scheldе-Idee sein, welches keine direkte Verbindung mit Antwerpen vorsah. Die Einbeziehung der bestehenden Fossa Eugeniana war aus territorialen Gründen nicht möglich: Venlo als Ausgangspunkt an der Maas kam nicht mehr in Frage, es gehörte seit 1715 zum niederländischen Territorium, Rheinberg als Endpunkt (Beginn der Fossa Eugeniana) gehörte zum Kurfürstentum Köln und die direkte Nähe zu Wesel war zudem auf Grund der geplanten Nutzung der Lippe unbedingt erforderlich. Friedrichs Absichten waren eindeutig: eine Vermehrung der Schifffahrt und des Handels, die Unabhängigkeit von den Niederlanden und dem mächtigen Handelszentrum Amsterdam, sowie möglichst hohe Gewinne für die preußische Schifffahrt. An den beiden Endpunkten des Kanals sollten zwei neue große Städte entstehen und den Namen des Herrschers tragen: Groß-Friedrichs Burg an der Maas und Groß-Friedrichs Stadt am Rhein. Diese fast schon visionären Ideen Bilisteins scheiterten letztlich an der Kosten-Nutzen-Rechnung. Der auf Veranlassung Friedrichs II. durch den Ingenieurhauptmann Schöler und die Regierung zu Kleve erstellte Kostenvoranschlag erbrachte eine mangelnde Rentabilität des geplanten Maas-Rhein-Ems-Kanalprojekts und so wurde dieses zu den Akten gelegt. Lediglich der Nierskanal zur Entwässerung der Niers wurde 1770 auf Landeskosten angelegt. Er beginnt bei Geldern und fließt bei Haus Hamert in die Maas, ist jedoch nicht im Zusammenhang mit einer Berufsschifffahrt zu sehen.[254]

Auch Napoleon Bonapartes Projekt eines Grand Canal du Nord ordnet sich in diese Reihe ein. Während seiner Herrschaft erfuhr der Umschlagplatz Amsterdam einen vorübergehenden Niedergang, wohingegen Antwerpen an Bedeutung gewann. Auch die Kanalbaupläne im Rhein-Maas-Gebiet wurden sozusagen wieder aus der Schublade geholt. Nach der Einnahme der Stadt Neuss am 5. Oktober 1794 regte drei Jahre später 1797 das Directoir den Bau eines Verbindungskanals zwischen Rhein, Maas und Schelde an. 1803 verfügte Napoleon mittels Konsulardekret, ein Kanalprojekt mit dem Ziel die Rheinschifffahrt unter Umgehung der Niederlande mit einem französischen Seehafen zu verbinden ernsthaft zu prüfen.

Für diesen Grand Canal du Nord[255] gab es mehrere Entwürfe. Zuerst lag die Überlegung auf der Hand, die Reste der Fossa Eugeniana zu nutzen; zu diesem Zweck besichtigte Napoleon im Herbst 1804 deren baulichen Überreste.

---

252 Bei den meisten Autoren (z. B. Richard Zeyss oder Walther Föhl) ist dieser auch als „Karl Leopold Andrea von Bilistein“ erwähnt – wahrscheinlich handelt es sich hierbei um die eingedeutschte Version des Namens. Die Planunterlagen, ursprünglich im Besitz des Historischen Vereins Geldern und Umgegend e.V., sind seit Anfang des 20. Jahrhunderts verschollen. Mitteilung des Kreisarchivs Kleve vom 16.04.2014.

253 Liegt nördlich von Venlo.

254 Zeyss, Richard: S. 166 ff.; Nellessen, Dieter: Kanalprojekte bis zum Bau des Krefelder Rheinhafens. In: Stadt Krefeld (Hg.): 100 Jahre Rheinhafen Krefeld: 1906–2006. Krefeld 2006, S. 183–206, hier S. 190 f.; vgl. Hermans, Frans: S. 31.

255 Grand Canal du Nord: Wird oftmals im Deutschen gleichgesetzt mit „Nordkanal“, im Niederländischen mit Noordervaart, obwohl sich die französische Bezeichnung auf das gesamte Kanalprojekt vom Niederrhein zur Nordsee bezieht. Die Verfasserin bezeichnet mit

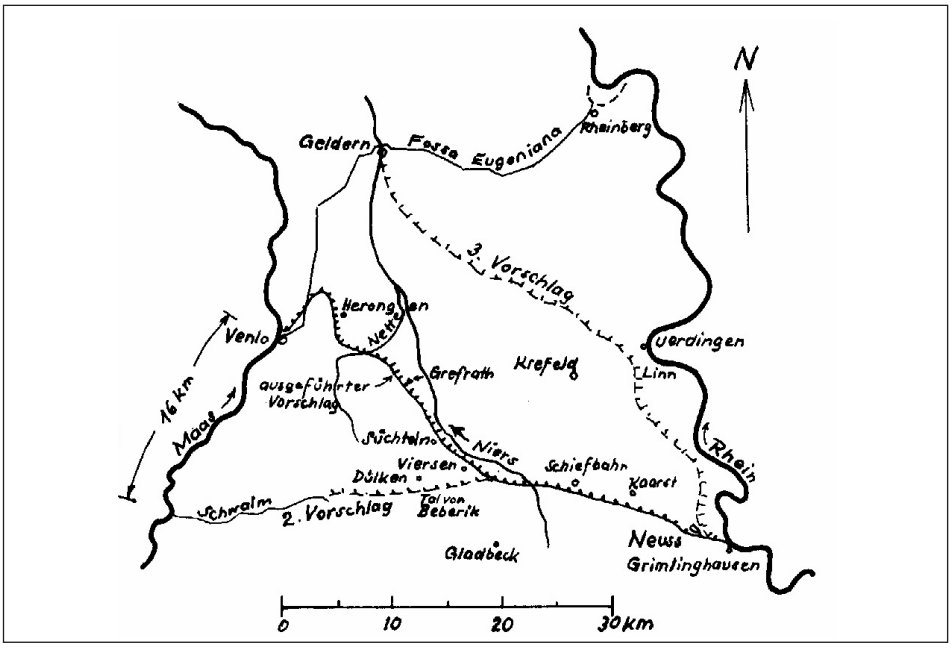


Abb. 10: Die verschiedenen angedachten Lienenführungen des Nordkanals mitsamt der Fossa Eugeniana. Dem Zeichner dieser Karte unterlief ein Fehler: Im Süden handelt es sich nicht um Gladbeck, sondern um Gladbach, einen Teil des heutigen Mönchengladbachs.

Allerdings hatte Rheinberg als Ausgangspunkt durch die französische Besetzung Wesels für Napoleon keine Bedeutung mehr und somit wurde auf diese verzichtet. Ferner gingen die Franzosen davon aus, dass die Speisung der Fossa durch die geringen Wasserläufe, die für die Zuführung des Kanals vorhanden waren, nicht ganzjährig sichergestellt werden könne. Im Folgenden geriet nun Neuss mit Grimlinghausen in den Mittelpunkt des Interesses. Die Stadt verdankte ihre letztendlich tatsächlich erfolgte Wahl als Mündungshafen einem engagierten Bürgermeister, der die Vorteile einer Kanalanbindung für sein Gemeinwesen durchaus erkannte. Ein erhaltener Briefwechsel zwischen dem Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussées du Departement de la Roer und dem damaligen Neusser Bürgermeister Franz Joseph Jordans (1801–05) belegt die Bemühungen des Letzteren, die französischen Ingenieure für die Interessen seiner Stadt zu gewinnen. So verweist er in dem Schreiben u. a. auf die ausreichende Speisung durch Niers, Krur[256] und weitere Wasserläufe, auf die mögliche Gegenfinanzierung von benötigten Schleusen durch die Gewinnung von Torf, der in den dortigen Mooren in großen Mengen anzutreffen sei, sowie auf die verkehrstechnisch günstige Lage seiner Ortschaft.[257]

Tatsächlich sollten alle drei, in der Folge diskutierten Trassenverläufe in Grimlinghausen bei Neuss ihren Anfang nehmen: erstens die Strecke durch das Kur- und

Noordervaart das fertig gestellte Teilstück in den Niederlanden und Belgien, mit Nordkanal hingegen das auf deutschem Boden fertig gebaute Kanalstück.

256 Ein kleiner Bach westlich von Neuss, der heute nicht mehr existiert.

257 Brief (17.06.1804) von Jordan, Franz: Ein Gutachten des Bürgermeisters Franz Jordans zum Nordkanalprojekt. In: Novaesium – Neusser Jahrbuch 1958, S. 37 f.

Schwalmtal, zweitens die Linienführung über Burg Linn, Geldern und die Fossa Eugeniana und drittens die Trasse durch das Krur-, Niers- und Nettetal sowie über Herongen. Erstere erwies sich von den Geländeformationen her als zu problematisch. Die zweite Linienführung hätte eine Kanallänge von ca. 83 km umfasst und zudem eine Hochwassergefahr für das Rheintal bedeutet und wurde somit ebenfalls verworfen. Die dritte Variante, von der schließlich Teilstücke zur Ausführung gelangten und die deshalb hier näher erläutert werden soll, war von Grimlinghausen aus mit einem Verlauf zwischen Kaarst und Holzbüttgen hindurch, südlich von Schiefbahn und Neersen bis zum Nierstal, nach nördlichem Schwenk östlich an Viersen und Süchteln sowie westlich an Grefrath und Vinkrath vorbei, geplant. Am Schwiershof sollte sie eine weitere Kurve nach Westen ins Nettetal vollziehen bis hin zu den Krickenbecker Seen. Von dort aus hätte der Kanal bei Herschel nach Norden abbiegen, westlich an Herongen vorbei und abschließend in einer großen Linkskurve nach Venlo in die Maas geführt werden müssen.[258] Der Grand Canal du Nord sollte in Antwerpen enden. So lauteten die Stationen bis dahin ab Venlo: Meijel, Nederweert, Weert, Loozen, Neerpelt, Herentals, Wommelgem.

Dies entspricht ungefähr von Antwerpen aus gesehen dem Verlauf des heutigen Dessel-Turnhout-Schoten Kanals bis Loozen, der Weiterführung durch die Zuid-Willems-Vaart und anschließend der Noordervaart, die freilich nicht bis Venlo durchgeht. Die geplante Gesamtlänge von Antwerpen bis Neuss betrug 200 km. Drei Häfen wurden als Stützpunkte vorgesehen, neben den beiden Mündungspunkten ein weiterer gegenüber der Süchtelner Burg. Zur Kanalspeisung sollten hauptsächlich der Rhein, die Erft und die Niers herangezogen werden, die im Jahr 1808 begonnenen Bauarbeiten 1813 abgeschlossen sein.[259] Wie Zeyss darstellt, gab es zwischen 1809 und 1811 Überlegungen zur Anbindung Aachens an den Grand Canal du Nord, diese sollte über Jülich nach Neersen erfolgen.[260] Der Kanal selbst war von seinen Abmessungen her in erster Linie für Rheinschiffe zweiter Klasse mit einer Ladefähigkeit von 200 Tonnen konzipiert. Wie schon im Falle der Fossa Eugeniana sollten allerdings wiederum politische Umwälzungen zu einer Einstellung der Baumaßnahmen führen: Nach der durch Napoleon erzwungenen Abdankung seines Bruders, des niederländischen Königs Ludwig II., wurden die Niederlande in das französische Kaiserreich eingegliedert. Durch den nunmehr uneingeschränkten Zugang zu den niederländischen Seehäfen, insbesondere Amsterdam, war der Grand Canal du Nord entbehrlich geworden, die Bauarbeiten wurden zum Jahresende 1811 eingestellt. Immerhin waren zwei Teilstücke zur Ausführung gelangt, die auch heute noch, wenn auch z. T. ohne Wasserführung, existieren: die Verbindungen Neuss-Neersen (Nordkanal) sowie Nederweert-Beringe/Helden (Noordervaart).

---

258 Real, Jean: Die Fossa Eugeniana. S. 276; Real, Jean: Der Nordkanal, die unvollendet gebliebene Rhein-Maas-Verbindung aus dem Anfange des 19. Jahrhunderts. Geldern 1974, S. 1060–1064, hier S. 1062; Scheller, Hans: Der Nordkanal zwischen Neuss und Venlo. Neuss 1980, S. 6 f.; Zeyss, Richard: S. 173.

259 Gerlach, Gudrun: Der Nordkanal – ein fünfzig Kilometer langes Bodendenkmal. In: Archäologie im Rheinland. Jg. 6, (1993), S. 157–159, hier S. 157.

260 Zeyss, Richard: S. 187 f.

Die Kanaldebatte bis zum Vorabend der Reichsgründung

Nach Beendigung des Wiener Kongresses Anfang Juni 1815 verschoben sich die Territorialgrenzen, die beabsichtigte Streckenführung des Grand Canal du Nord hätte nun mit seinen östlichen Abschnitten neben der preußischen Rheinprovinz das Gebiet der wiederhergestellten Niederlande berührt; beide Seiten lehnten zunächst eine Fertigstellung ab: die Niederlande, weil sie eine Einschränkung ihres soeben wieder aufstrebenden Amsterdamer Handels befürchteten, der Kanal sollte schließlich unter Umgehung Amsterdams nach Antwerpen führen, Preußen dagegen, da es kein Interesse daran verspürte, durch die auftretende Landesgrenze vermehrte Zölle zu zahlen. Zwischen 1816 und 1820 wurde erwogen, den unter Napoleon begonnenen östlichsten Abschnitt des Grand Canal-Projekts zumindest auf preußischer Seite fertig zu stellen.

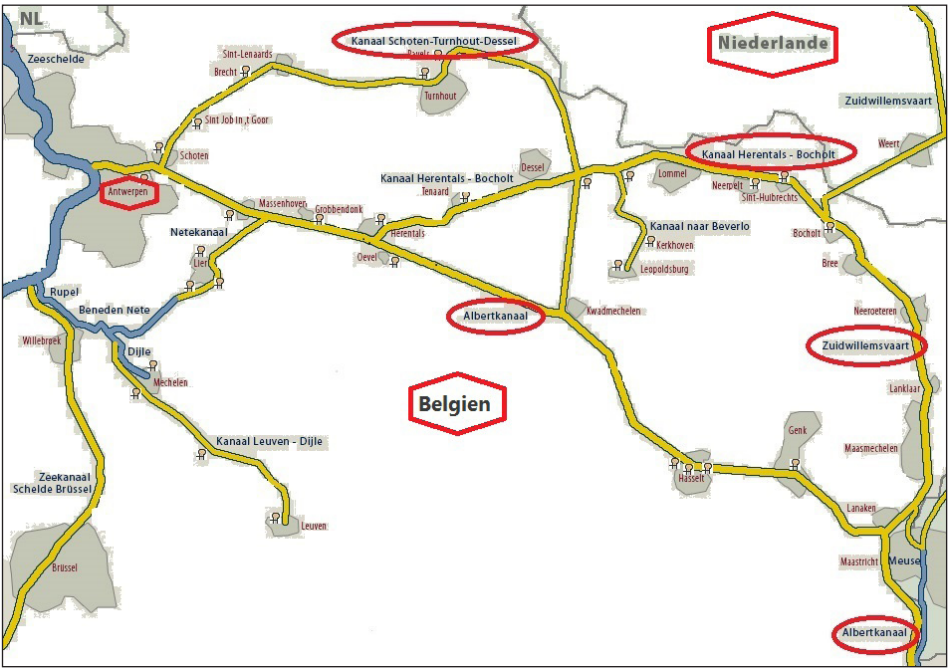


Abb. 11: Dessel-Turnhout-Schoten-Kanal, Zuid-Willemsvaart.

Für dieses, als Nordkanal bezeichnetes, Unterfangen gab es mehrere Entwürfe: Die erste Planung von Johann Wilhelm Thomas aus dem Jahr 1816 sah einen Verlauf vom Rhein bei Neuss bis Vinkrath vor. Eine weitere Trassenplanung des Viersener Bürgermeisters Dietrich Preyer und des Viersener Kaufmanns H. J. Metzges aus dem Jahr 1818 sollte den bereits angelegten Hafen in Süchteln mit Neuss verbinden.[261] Beide Entwürfe wurden von der Regierungsstelle in Düsseldorf aufgrund zu hoher Baukosten und zu geringer Rentabilität abgelehnt. 1820 legte Thomas erneut einen Plan vor, der nur noch einen Ausbau bis Neersen von etwa 16 km Länge vorsah. Dieser wurde schlussendlich genehmigt, allerdings nicht auf Kosten der preußischen Regierung. Das

261 Tamm, Horst (Hg.): Das Kanalhaus. Der Nordkanal im Raume Viersens und das Viersener Kanalhaus, Viersen 2001, S. 32.

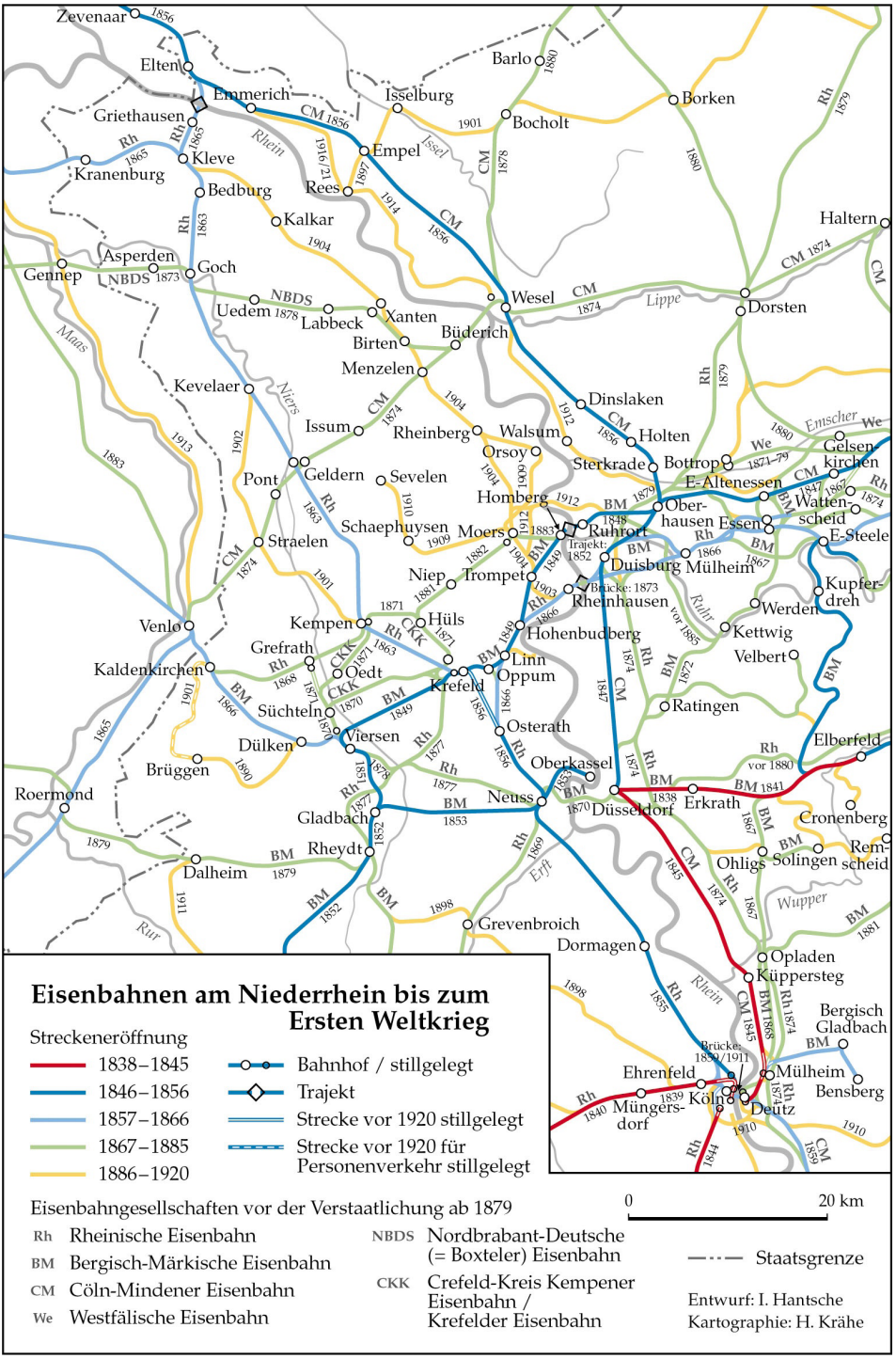


Abb. 12: Eisenbahnlinien am Niederrhein bis zum Ersten Weltkrieg.

für den Kanal veranschlagte Grundstück wurde an Thomas für 25 Jahre verpachtet.[262] Die Bauarbeiten begannen im Jahr 1823.

Da die Düsseldorfer Regierung die Konstruktion einer Schleuse beim Übergang vom Rhein zum Kanal untersagte, blieb jedoch der Nordkanal Stückwerk. 1836 ging er in Betrieb, ohne dass die vertraglich festgelegte Tiefe des Kanalbetts erreicht worden war. Besonders für den Kohlentransport spielte er nun für einige Jahre eine gewisse Rolle, trotz des umständlichen Umladens über Land zwischen dem Rhein und Kanal bei Neuss. Ein weiterer Ausbau bis Grefrath wurde, nach wie vor mit Verweis auf mangelnde Rentabilität, abgelehnt, obwohl 1844 zeitgleich erneute Verhandlungen mit den Niederlanden um die gesamte Fertigstellung des Projektes stattfanden.[263] 1846 lief der Pachtvertrag mit Thomas, der bereits lange zuvor seine Rechte übertragen hatte, aus. Nach und nach kam der Schiffsverkehr zum Erliegen, der Kanal wurde aufgegeben und im Jahr 1886 veräußert – die aufkommende Konkurrenz durch die Eisenbahn hatte die Wasserstraße noch weniger profitabel gemacht (vgl. Abb. 12).[264]

Während sich in Preußen Wirtschaftsinstanzen und Ingenieure mit dem Aus- und Weiterbau des Nordkanals befassten, entstand 1823 unter der Herrschaft Wilhelms I. in den Niederlanden und dem heutigen Belgien die Zuid-Willems-Vaart (vollendet 1826), ein Kanal, der auf heute niederländischem Gebiet Maastricht und ’s-Hertogenbosch miteinander verbindet und in Belgien ein Teilstück der Verknüpfung von Maas und Schelde darstellt.[265] Im Jahr 1839 erreichte Belgien seine Unabhängigkeit. 1844 begann das Land mit dem Bau des Dessel-Turnhout-Schoten-Kanals, welcher diese drei Städte miteinander verbindet. Das Teilstück Dessel-Turnhout wurde im Jahr 1846 vollendet. Die Strecke zwischen Turnhout und Schoten wurde ab 1854 in Angriff genommen, so dass der gesamte Kanal 1875 in Betrieb gehen konnte. Er stellte mit einer Gesamtlänge von 64 km und zehn Schleusen die erste Ost-West-Verbindung zwischen Maas und Schelde dar: Maas, Noordervaart, Zuid-Willems-Vaart, Dessel-Turnhout-Schoten-Kanal, Herentalse Vaart (angelegt zwischen 1486 und 1491), Fortengordel, Endpunkt Antwerpen (vgl. Abb. 11).[266] Da dieser Kanal durch das belgische „Kempener Land“ verläuft, französisch Campine, findet er sich in der Literatur zumeist unter dem Namen Campine-Kanal. Trotz der rasanten Entwicklung der Eisenbahn setzen offensichtlich sowohl Belgier als auch Niederländer weiter auf das Schiff als zuverlässiges Transportmittel, ihre Bemühungen galten vor allem der Anbindung des Hinterlands an ihre mächtigen Seehäfen.

Auf preußischer Seite wurde 1862 vom Gladbacher Kreisbaumeister Franz Lange das Rhein-Niers-Canal-Projekt vorgestellt, wobei nun auch Mönchengladbach in die Kanaldiskussion einbezogen wurde: Diese Wasserstraße sollte von Uerdingen nach Krefeld, dann über Neersen, Broichmühle, Mönchengladbach bis Rheydt verlaufen. Parallel dazu strebte Lange die Schiffbarmachung des Nordkanals als Verbindung zur Maas von Broichmühle über Viersen bis Süchteln an. Mit dem bereits durch Thomas ausgebauten Kanalstück hätte somit auch die Stadt Neuss einen direkten Maaszugang

262 Der Vertrag ist nachzulesen bei: Scheller, Hans: S. 74 f.
263 Tamm, Horst: S. 33.
264 Scheller, Hans: S. 114 ff.
265 http://sv.ort.be/content.php?hmID=6&smID=6&ssmID=30 (Zugriff am 09.03.2014, 17:23 Uhr).
266 http://www.reisreporter.be/2010/02/03/van-t-schijn-tot-t-scheld/ (Zugriff am 09.03.2014, 17:25 Uhr).

erhalten. Die Kanalspeisung war über die Niers geplant, insgesamt sahen die Konstrukteure drei Häfen vor: Rheydt, Mönchengladbach, Krefeld. Auch dieses Projekt sollte an der Konkurrenz der Eisenbahn scheitern.[267]

Zwischen 1865 und 1867 errichteten die Niederlande einen Eisenbahndamm, le barrage de Woensdrecht, um die Stadt Vlissingen an das Schienennetz anzuschließen. Damit wurde der unmittelbare Rheinzugang für Belgien über die Ostschelde abgeriegelt, Antwerpen war vom direkten Rheinhandel abgeschnitten. Die Niederlande führten als Begründung für diesen Dammbau – neben der benötigten Eisenbahnstrecke – dringliche Flutschutzmaßnahmen an. Als Ersatz für das nunmehr entfallene Fahrwasser wurde ein Kanal durch Süd-Beveland von Wemeldingen nach Hansweerth gegraben, welcher allerdings die Fahrt zu den deutschen Rheinhäfen um 50 km verlängerte und zudem durch zahlreiche Schleusen eine erhebliche zusätzliche zeitliche Verzögerung mit sich brachte.[268] Ein vermehrtes Interesse Belgiens am Rhein-Maas-Schelde-Kanal und die unbedingte Wiederanbindung Antwerpens an den Rheinstrom in Höhe von Rotterdam waren die Folge.

Vom Kaiserreich bis zum Zweiten Weltkrieg: die Maas-Schelde-Verbindung wird als Gesamttrasse realisiert

Die politischen Entwicklungen im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert waren ganz offensichtlich für einen Kanalbau zwischen Rhein, Maas und Schelde ungünstig. Auch in der Mitte des folgenden Jahrhunderts war von einer Realisierung keine Rede, die Fossa Eugeniana und die Überreste des Grand Canal du Nord in Form des heutigen Nordkanals sowie dessen niederländisches Pendant, die Noordervaart, waren die stummen Zeugen vielfältiger vergeblicher Bemühungen um eine Ost-West-Magistrale in der Rhein-Maas-Region. Dies hatte sich auch nicht durch die Aufnahme des Anliegens in verschiedene Verträge zwischen den beteiligten Ländern geändert.

So wurde die Realisierung der Rhein-Maas-Schelde Verbindung zunächst im vorläufigen niederländisch-preußischen Staatsvertrag aus dem Jahr 1882 angedacht. Eine politische Besonderheit stellt die Festschreibung des Kanalprojekts im Versailler Vertrag (1919) dar. Dort heißt es im § 361: „Falls im Verlauf von 25 Jahren nach dem Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages Belgien sich entschließt, einen Großschifffahrtsweg Rhein-Maas in Höhe von Ruhrort zu schaffen, ist Deutschland verpflichtet, den auf seinem Gebiet gelegenen Teil dieses Schiffahrtsweges nach den ihm von der belgischen Regierung mitgeteilten Plänen und nach Zustimmung der Zentralkommission zu bauen. In diesem Falle hat die belgische Regierung das Recht, im Gelände alle nötigen Vorarbeiten zu machen. Falls Deutschland diese Arbeiten ganz oder teilweise nicht ausführt, ist die Zentralkommission befugt, sie an seiner Stelle ausführen zu lassen; zu diesem Zweck kann sie das nötige Baugelände bestimmen und abgrenzen und den Grund und Boden zwei Monate nach einfacher Benachrichtigung in Besitz nehmen, wobei sie die Entschädigungen, welche Deutschland zu zahlen hat, feststellt. Dieser Schiffahrtsweg wird derselben Verwaltungsordnung unterstellt wie der Rhein selbst. Die Verteilung der Anlagekosten auf die von dem Kanal durchschnit-

267 Nellessen, Dieter: S. 198 f.; Föhl, Walther: S. 244; Hermans, Frans: S. 33.

268 Herbig, Kurt: S. 4; Bericht von Gustav Willems, Prof. Uni Brüssel, Konferenz der SECO 24.05.1950, S. 3 f., in: Bestand 1d71/10, Stadtarchiv Mönchengladbach.

tenen Staaten einschließlich der oben erwähnten Entschädigungen erfolgt durch die Zentralkommission.“[269] Aufgrund dessen, dass die Niederlande nach wie vor eine Trassenführung durch ihr Territorium blockierten und in Deutschland mit der Regierungsübernahme der Nationalsozialisten dem Versailler Vertrag immer weniger Beachtung geschenkt wurde, führte auch diese vertragliche Regelung nicht zu ihrem Ziel. Erneut aufgenommen wurde das Anliegen in den Vertrag über die Maasregulierung zwischen den Niederlanden und Belgien am 3. April 1925.[270]

Aus den beiden Verträgen von 1919 und 1925 wird vor allen Dingen das gestiegene belgische Interesse an einer Verbindung zum Rhein deutlich, wurde doch gerade von dieser Seite ein entsprechender Passus gefordert. Die belgischen, ehemals niederländisch beherrschten Provinzen waren durch die Abspaltung und die anschließende Gründung einer konstitutionellen Monarchie zwar nunmehr ein eigenständiges Staatsgebilde, dessen Haupthafen Antwerpen war aber nach wie vor ohne direkte Anbindung an das binnenländische Wasserstraßennetz, ein Manko von erheblicher ökonomischer Bedeutung (siehe auch Kap. 6.1). Der vorläufige Staatsvertrag von 1882 kann hingegen eher als ein «Akt der Beruhigung» der preußischen Gemüter interpretiert werden, erfolgte er doch mehr oder weniger als «Entschädigung» dafür, dass ein voran gegangener Entwurf gescheitert war. Im Jahr 1873 hatte sich das von der Stadt Krefeld initiierte Rhein-Maas-Kanalkomitee konstituiert, dem sich im Weiteren die Kamers van Koophandel en fabrieken Venlo, Maastricht, Tilburg sowie die anderen an der Zuid-Willemsvaart gelegenen Städte mit der Absicht angeschlossen hatten, eine Rhein-Maas-Schelde-Verbindung durchzusetzen.[271] Der Kanal sollte nach einem Entwurf des Delfter Wasserbauingenieurs Professor Henket am Rhein bei Uerdingen bzw. Hohenbudberg beginnen, über (Krefeld-)Hüls, Kempen, Schloss Krickenbeck bei (Nettetal-)Herschel, Herongen bis Niederdorf, dann parallel zur Maas bis Fort Ginkel (bei Venlo) verlaufen. Antwerpen gedachte Henket schließlich unter Benutzung des Campine-Kanals zu erreichen. Nicht nur die IHK Duisburg-Ruhrort äußerte sich schließlich gegen den Plan mit der Begründung, dass „die linksrheinische Industrie […] dem Kanaltransport in der Hauptsache nur Stückgut [liefere], die linksrheinischen Kohlenflöze […] erst sehr allmählich erschlossen [würden], daher also die Krefelder Kanalführung nur durch Zutritt des durchgehenden Massenverkehrs rentabel und lebensfähig gestaltet werden könne.“[272] 1879 scheiterte das Projekt schließlich bei der Abstimmung in der Zweiten niederländischen Kammer an einer fehlenden Stimme – Befürchtungen, den eigenen Wirtschaftsinteressen zu schaden, vor allen Dingen zu einem Zeitpunkt, da sich der Rotterdamer Hafen im Ausbau befand, wogen stärker als alle übrigen Gesichtspunkte. Interessanterweise sollten auch die erwähnten, später zustande kommenden politischen Verträge nicht ausreichen, den gewünschten Wasserweg zügig in die Realität umzusetzen, obwohl es an Bauplänen dafür nicht mangelte. Fast regelmäßig entstanden nun neue Entwürfe, die sich darum bemühten, den aktuellen Diskussionsstand zu berücksichtigen und von daher auch als Spiegel eines solchen aufgefasst wer-

269 http://www.versailler-vertrag.de/vv12.htm (Zugriff am 14.06.2015, 16:04 Uhr); vgl. dazu ferner Franke, Rudolf: Ist ein Rhein-Maas-Schelde-Kanal wirtschaftlich begründet? Köln 1923, S. 1; Gaspers, Hans: Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal. Eine kritische Untersuchung, Köln 1950, S. 12.

270 Föhl, Walther: S. 266 f.

271 Ebd.: S. 253.

272 Zitiert nach Föhl, Walther: S. 254.

den können. So lag bereits im Jahr 1893 eine neue Mönchengladbacher Planung von Christian Havestadt und Max Contag vor: der Rhein-Niers-Kanal mit Kanalbeginn ab Uerdingen. Die Fortführung sollte südlich mit Hilfe eines Stichkanals auf Krefeld und Neersen nach Viersen erfolgen, von dort aus wären Mönchengladbach, Rheydt, Odenkirchen, Wickrath und Heinsberg die nächsten Stationen gewesen, bis der Kanal schließlich in Höhe von Sittard die Maas erreicht hätte. Auch dieser Entwurf scheiterte an der Zustimmung des nordwestlichen Nachbarn.[273]

1899 legte der Krefelder Oberbaurat Hupert Hentrich, der spätere Bauleiter des 1906 eröffneten Krefelder Binnenhafens, seinen Entwurf für eine Rhein-Maas-Schelde-Verbindung vor. Es handelte sich hierbei um den ersten von insgesamt drei Entwürfen aus seiner Feder, welche das Ziel verfolgten, das Niederrhein-Gebiet bzw. den Aachener Raum besser an das bestehende Wasserstraßennetz anzubinden. Mit einer Gesamtlänge von 172 km war sein Entwurf die kürzeste aller bisherigen Trassenführungen. Endpunkt sollte, wie bei den Vorgänger-Projekten auch, Antwerpen sein, das von der Maas aus unter Nutzung der bereits existierenden Noordervaart, Zuid-Willems-Vaart und des Campine-Kanals erreicht werden sollte. Den Verlauf von der Maas nach Osten stellte er sich an Steyl vorbei entlang der niederländisch-preußischen-Grenze vor, welche bei Leuth (Nettetal) überschritten werden sollte, dann weiter über St. Hubert bis Krefeld-Hüls. Die Anbindung an den Rheinstrom sollte bei Uerdingen an der Stelle des damals noch nicht existierenden, späteren Krefelder Westhafens erfolgen. Aber nicht nur in Krefeld war die «Kanaleuphorie» groß, auch Aachen und Mönchengladbach erhofften sich von einem solchen Wasserweg große wirtschaftliche Vorteile, besonders in Verbindung mit dem Aachener Kohlenrevier. So legte der Aachener Architekt Albert Schneiders 1911 seinen Entwurf eines Rhein-Maas-Schelde-Kanals vor, mit dem Ziel, die Wasserstraße für die Industrien in Aachen, Eschweiler, Stolberg und Düren zu nutzen. Insbesondere der dortige Steinkohlenbergbau hätte durch den Kanal wichtige Transportverbindungen erhalten. Der Plan sah daher den Beginn bei Godorf (Köln) vor, die Trasse sollte über Jülich, Geilenkirchen, Nuth und Limburg fortgeführt werden und bei Elsloo mit der Maas zusammentreffen. Die Weiterführung plante Schneiders über Beringen und Herentals nach Antwerpen. Sein Trassenvorschlag wurde jedoch erst nach dem Ersten Weltkrieg im Jahr 1920 publiziert. Die Veröffentlichung, ein Jahr nach Abschluss des Versailler Vertrags, kann somit wahrscheinlich als Gegendarstellung zu der dort angedachten Verbindung nach Duisburg-Ruhrort angesehen werden.

1912 erschien Hentrichs zweiter Entwurf. Im Wesentlichen hatte sich der Verlauf seiner 1899 propagierten Trasse nicht geändert, nur in Bezug auf die Rheinmündung gab es eine Abwandlung: Neben Krefeld präsentierte er nun drei weitere mögliche Mündungsziele, nämlich Essberg, Budberg und Neuss. Hiermit trug er der aktuellen Diskussion um die verschiedenen Vorteile und wirtschaftlichen Anbindungsmöglichkeiten Rechnung. In einem anschließenden Vergleich, bei welchem er auch Aachen und Neuss entsprechend der Entwürfe seiner Kollegen berücksichtigte, kam Hentrich

273 Vgl. Franke, Rudolf: S. 10 ff. sowie Böttger, Wilhelm: Fünfzig Jahre Krefelder Rheinhafen (1905–1955); Zeyss, Richard.

jedoch zu der Feststellung, dass Krefeld oder Budberg die strategisch günstigsten Lösungen seien.[274]

Auch Mönchengladbach beteiligte sich ab 1914 wieder aktiv an der Diskussion, indem Valentin eine „Mönchengladbachertrasse“ veröffentlichte. Wie Napoleons Grand Canal du Nord sollte sie bei Grimlinghausen beginnen, im Weiteren über Mönchengladbach, Geilenkirchen, Aachen und Maastricht nach Herentals geleitet und schließlich mittels Nutzung der Noordervaart und des Campine-Kanals bis Antwerpen fortgeführt werden. Im gleichen Jahr erschien der Entwurf des Rhein-West-Großschiffahrtskanals von Rosenmeyer. Er sah die Kanalmündung noch weiter südlich, nämlich bei Widdig, vor. Der Kanal sollte Köln und Mönchengladbach berücksichtigen und ab Herentals auf den Campine-Kanal treffen. Zwei Stichkanäle sollten zudem den Krefelder/Uerdinger und Neusser Interessen entgegen kommen.[275] Bei allen möglichen Trassierungen stand jedoch stets auch das Problem der Linienführung durch die Niederlande im Raum, denn dort vertraten Wirtschaft und Regierung nach wie vor die Ansicht, dass die Wasserstraße den eigenen Interessen abträglich sei. Ferner spielte nach wie vor der erfolgte Strukturwandel durch die erfolgreiche Nutzung der Eisenbahn als weiteres Transportmittel eine große Rolle. Die Diskussionen um die Rentabilität des geplanten Kanalprojektes rückten immer mehr in den Vordergrund, zudem entwickelte sich allmählich eine eigene Verkehrswirtschaft, die beispielsweise in Form des teilweise durch Privatgesellschaften betriebenen Eisenbahnverkehrs ebenfalls für Konkurrenz sorgte. Während des Ersten Weltkriegs ruhten die Planungen, wurden von den Verfechtern der Südlinie jedoch am 22. Mai 1919 mit der Gründung des Rhein-Scheldе-Kanal-Vereins erneut angefacht. Der Verein hatte seinen Sitz in Mönchengladbach und verfolgte den „Zweck […], die Herstellung eines Großschiffahrtsweges vom Rhein zur Schelde unter tunlichster Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse des Glabacher Industriebezirks und des Wurmreviers zu fördern.“[276] Interessanterweise lassen sich als Mitglieder weder Vertreter der Stadt noch der IHK Aachen ausmachen, wie ein Blick auf die Mitgliederliste zeigt. Neben zahlreichen anderen Städten, Kreisen und Institutionen wurde dafür Max Valentin direktes Mitglied. Dieser präsentierte ein Jahr später, 1920, einen neuen, überarbeiteten Entwurf, der im Gegensatz zu seinem ersten Plan von 1914 eine veränderte Linienführung vorsah: Kanalanfang war diesmal Oberkassel (Düsseldorf) – von dort aus sollte es weiter nach Mönchengladbach, Brugge und Maasbracht gehen, bei Elsloo hätte der Kanal auf die Maas treffen und der ursprünglichen Linie von Hasselt bis Antwerpen folgen sollen. Im gleichen Jahr veröffentlichte der Kölner Ingenieur und Oberbaurat Franz Bock einen Plan, der ausgehend von Hohenbudberg die Städte Kempen, Geldern und Mönchengladbach infrastrukturell an das

274 Warsch, Wilhelm: Antwerpen, Rotterdam und ein Rhein-Maas-Schelde-Kanal. Duisburg 1920, S. 15; Gaspers, Hans: S. 10 f.; Nellessen, Dieter: S. 199 f.

275 Föhl, Walther: S. 265.

276 § 2, Satzung des Rhein=Schelde=Kanal=Vereins 1919, in: Bestand 395, Stadtarchiv Mönchengladbach. In der Literatur ist auch das Gründungsdatum 27.05.1919 zu finden, diese Angabe entspricht jedoch nicht der Tatsache. Vgl. dazu IHK zu Mönchengladbach/Vincenti, Wolfgang: Das Projekt eines Rhein-Maas-Kanals – der Westlandkanal als nationaler und internationaler Verkehrsweg. Mönchengladbach 1966, Sonderdruck, Bestand 1d87/12 bzw. WZ (07.01.1950), in: Bestand 1d71/10, Stadtarchiv Mönchengladbach; Aktenbestand Abt. 1, Nr. 263, 6, Wirtschaftsarchiv Köln; Schreiben (10.10.1949), in: Bestand B.02.04.003, Nr.49, Stadtarchiv Neuss.

Wasserstraßensystem anschließen sollte, Köln wurde dabei mittels eines Vorflutkanals mitberücksichtigt.

Das Reichsverkehrsministerium stellte, wie dies auch nach dem Krieg das Bundesverkehrsministerium tun sollte, die Bauwürdigkeit des Rhein-Maas-Schelde-Kanals in Frage. In einem Schreiben des Reichsverkehrsministers Wilhelm Groener (1921–23) an den Syndikus der IHK Duisburg-Wesel und späteren Präsidenten des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt (1949–61) Otto Most vom 31. März 1921 betonte dieser, „dass in Deutschland überwiegende Interessen dafür sprechen, den Bau eines Rhein-Maas-Schelde Kanals keinesfalls zu erleichtern und zu fördern.“[277] Für den Fall, dass Belgien den Bau des Kanals – unter Zustimmung der Niederlande – gemäß den Bestimmungen des Versailler Vertrags durchsetzen würde, führte er aus: „so werden wir uns an die Bestimmung des Friedensvertrages halten, wonach nur ein Kanal in der Höhe von Ruhrort in Frage kommen kann. Diese wesentliche Verlängerung des Mittellandkanals erfordert die geringsten kilometrischen Baukosten und bietet für Deutschland die geringste Baulänge. Außer dem Vorteil des niedrigsten Anlagekapitals erheischt er die niedrigsten Unterhaltungs- und Betriebskosten. Da wir die Verwirklichung des Kanals nicht wünschen und da wir – wenn er unvermeidlich sein sollte – den in der Höhe von Ruhrort mündenden Kanal als das geringste Übel ansehen müssen, ist in der Frage die größte Zurückhaltung geboten. Köln hat sich diese bisher wohl in anerkennender Weise auferlegt; wenn auf München-Gladbach in dieser Hinsicht etwas eingewirkt werden könnte, so wäre das sehr zu begrüßen. Sollte Deutschland gezwungen werden, aus der gegebenen Zurückhaltung herauszutreten und über eine andere Linienführung als in der Höhe von Ruhrort verhandeln müssen, so werde ich den beteiligten Kreisen weitest gehende Gelegenheit zur Meinungsäußerung geben.“[278]

Wie die weitere Entwicklung zeigen sollte, war mit einer Zurückhaltung Mönchengladbachs jedoch nicht zu rechnen. Zunächst allerdings, im Jahr 1922, traten die Belgier mit einem Vorschlag an die Öffentlichkeit: Der Hasselter Ingenieur Jules van Caeneghem entwarf eine Linienführung, welche bei Düsseldorf ihren Anfang haben sollte und dann ferner über Mönchengladbach, Sittard und Genk weiter nach Antwerpen geführt werden sollte (siehe Abb. 13).[279] Vier Jahre später erschien mit dem Aachen-Rhein-Kanal-Plan (1926) des Architekten Hermann Proetel, welcher im Auftrag des Rhein-Schelde-Kanal-Vereins erstellt worden war, erneut eine Vorlage für eine Aachen-Neusser Linie. Dieser Entwurf sah die Kanalmündung bei Neuss vor, die Trasse sollte dann über Jülich, Rheydt und Mönchengladbach nach Aachen geführt werden.[280] Für das gleiche Jahr hält Walther Föhl die Gründung eines „Vereins zur Förderung eines Kanalbaues von Aachen über Rheydt-Mönchengladbach, Neuß zum Rhein“ fest. Bei den Registergerichten Aachen und Mönchengladbach ließ sich ein Verein dieser

277 Schreiben (31.03.1921) des Reichsverkehrsministers an Otto Most, in: Bestand 603/160, Stadtarchiv Duisburg.

278 Schreiben (31.03.1921) des Reichsverkehrsministers an Otto Most, in: Bestand 603/160, Stadtarchiv Duisburg.

279 Poel, J. E. Alb. van: Het vraagstuk der Maas-Rijn-verbinding. S. 238, in: Bestand: 121 Bestuursarchief Born Periode 1938–81, Bestand 617, Stadtarchiv Sittard; Bericht von Gustav Willems, Prof. Uni Brüssel, Konferenz der SECO (24.05.1950), S. 7, in: Bestand 1d71/10, Stadtarchiv Mönchengladbach.

280 Föhl, Walther: S. 265 ff.

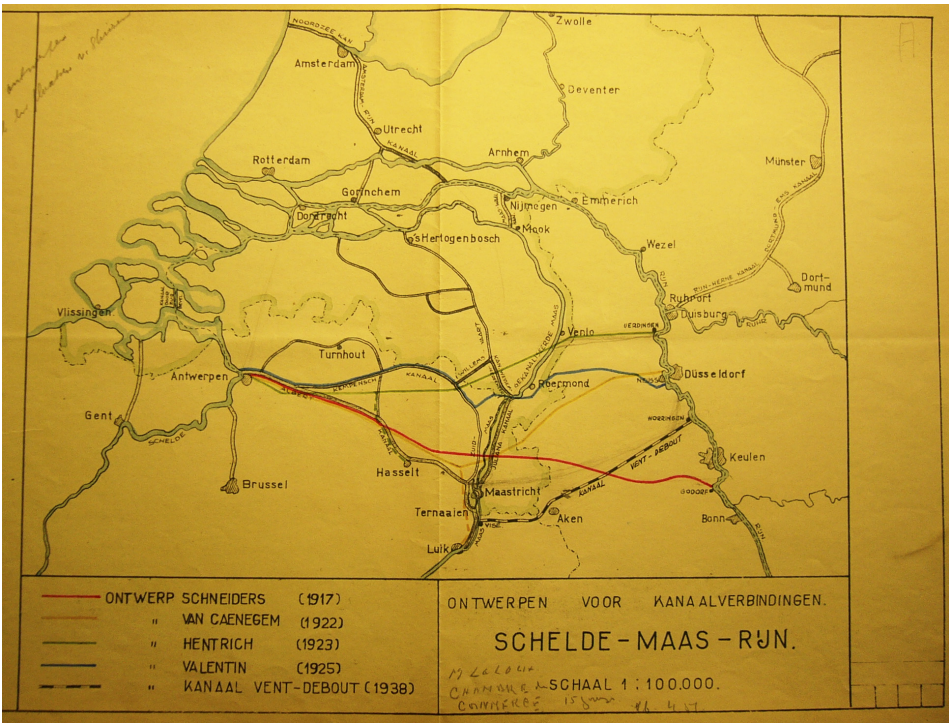


Abb. 13: Verschiedene Kanalentwürfe von Hentrich, Valentin und Schneiders.

Namensgebung allerdings nicht ausfindig machen. Dafür ist beim Registergericht Aachen für den 12. März 1934 der Eintrag eines Aachen-Rhein-Kanal-Vereins festgehalten.[281]

Mit dieser Gründung unterstrich insbesondere die Stadt Aachen ihr nachhaltiges Interesse an einer Kanalverbindung zwischen Rhein, Maas und Schelde, welcher insbesondere der Verschiffung der dort beförderten Steinkohlenvorkommen dienen sollte. Was es mit dem von Föhl erwähnten Verein auf sich hat und was aus dem Mönchengladbacher Rhein-Schelde-Kanal-Verein wurde, war aufgrund mangelnder Einträge in den genannten Registern nicht zu ermitteln. Ein Abgleich der vorhandenen Mitgliederliste des letzteren mit jener des Aachen-Rhein-Kanal-Vereins zeigt, dass es sich größtenteils um die gleichen Institutionen, ergänzt um die Aachener, handelt. Die Vermutung liegt nahe, dass hier die Zusammenführung zweier Vereine vollzogen wurde. Während es in den Zwanziger- und Dreißigerjahren auf deutscher Seite bei Diskussionen um die wirtschaftlich sinnvollste Trassenführung einer Rhein-Maas-Schelde-Verbindung blieb, schritten Belgier und Niederländer zur Tat. In der niederländischen Provinz Limburg wurde zwischen 1925 und 1935 zwischen Limmel bei Maastricht und Maasbracht der Julianakanal ausgeführt, welcher parallel zum nicht schiffbaren Teil der Maas verläuft und für Fahrzeuge bis zu einer Größe von 2.000 Tonnen ausgelegt war. 1936 ließ die belgische Regierung nach Plänen des Obersten Fontaine den Albert-

281 Telefonische Auskunft (03.06.2015) des Amtsgerichtes Aachen, Zweigstelle Registergericht.

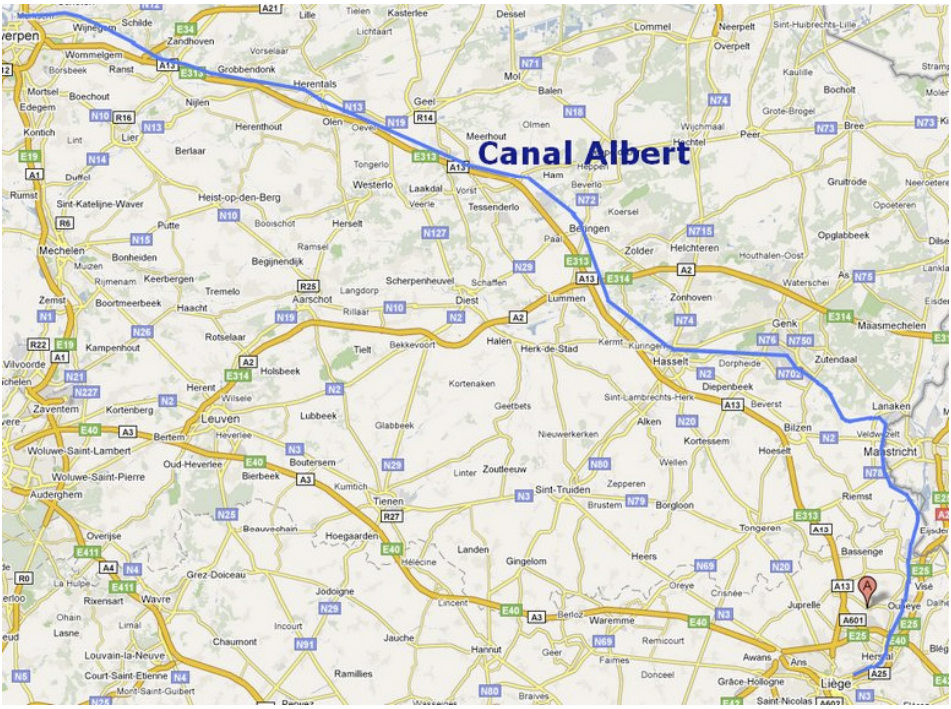


Abb. 14: Der Verlauf des Albertkanals von Antwerpen nach Lüttich.

kanal bauen. Dieser wurde schlussendlich 1939 eröffnet, verbindet Lüttich (Maas) und Antwerpen (Schelde) miteinander, verläuft sehr geradlinig von Ost nach West und umfasst eine Länge von ca. 130 km. Interessanterweise wurde er im Wesentlichen dort gebaut, wo bereits zahlreiche Entwürfe von Hentrich und Anderen den westlichen Teil des Rhein-Maas-Schelde-Kanals geplant hatten.

Der Bau vollzog sich in Rekordzeit und gilt bis heute als technische Meisterleistung. Damit trug die belgische Regierung dem Wunsch der Maasanlieger, einen von den Niederlanden unabhängigen Zugang zur Nordsee zu erhalten, Rechnung und unterstrich gleichzeitig ihr Interesse an einer Komplettierung zur Rhein-Maas-Schelde-Verbindung. Die Entschlossenheit im Vorgehen und die sehr rasche Realisierung beider Kanalbauten geben auch einen Hinweis auf die bestehende Konkurrenz zwischen den Hafenstädten Antwerpen und Rotterdam im Kampf um das Hinterland.[282] Für die Stadt Lüttich bedeutete dieser Kanalbau einen erheblichen infrastrukturellen Fortschritt, sie entwickelte sich in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg vorübergehend zum drittgrößten Binnenhafen der Welt.

Auf deutscher Seite wurden die Diskussionen über eine Vervollständigung der Rhein-Maas-Schelde-Verbindung auch nach 1933 fortgesetzt, dem Aachen-Rhein-Kanalverein kann hierbei eine besonders aktive Rolle zugeschrieben werden. Welche Interessen und welche Haltung jedoch das Nationalsozialistische Regime gegenüber diesem Kanalprojekt im fraglichen Zeitraum vertrat, kann beim gegenwärtigen Forschungsstand nicht beantwortet werden. Die diesbezügliche, im Versailler Vertrag ent-

282 Vgl. Rheinischer Merkur vom 26.08.1950.

haltene Verpflichtung Deutschlands dürfte dabei kaum noch eine Rolle gespielt haben. Bekanntlich betrieb das Dritte Reich ab 1933 eine zunächst verdeckte, ab 1935 zunehmend unverhohlene Aushebelung des «Versailler Diktats» auf militärischem wie auf politischem Gebiet. In jedem Falle lassen sich aus dem Jahr 1939 sowohl eine neue Trassenführung Worringen-Aachen, eine Linienführung Widdig-Aachen als auch die Variante Godorf-Jülich-Kerpen-Hürth, allesamt geplant durch einen Herrn Schürmann von der Landesplanungsgemeinschaft Rheinland, vermerken. [283]

1940 legte Hentrich einmal mehr einen neuen Entwurf mit veränderter Linienführung vor, wobei – naturgemäß – der kurz zuvor fertig gestellte Albertkanal den Westteil der Rhein-Maas-Schelde-Verbindung darstellen sollte. Die Abzweigung von diesem sollte bei Herentals erfolgen, bei der Kreuzung der Zuid-Willems-Vaart war das Queren der Niers geplant mit einem weiteren Verlauf an Hüls und Schwafheim vorbei bis nach Essenberg (Duisburg) in den Rhein. Auch für die Südvariante wurde mit der so genannten Erftlinie im gleichen Jahr durch den Kölner Oberregierungs- und Baurat R. Heim ein neuer Entwurf vorgelegt. Heim sah die Mündung bei Neuss/Grimlinghausen vor, der Kanal sollte dann über Norf-Langwaden, Grevenbroich, Frimmersdorf, Metternich und Kreuzweiler nach Aachen und von dort aus schließlich weiter in den Julianakanal zum Albertkanal nach Antwerpen geführt werden.[284] Angesichts des weiteren Kriegsverlaufs wurden jegliche Kanaldiskussionen zunächst gegenstandslos, die Gedanken an eine Rhein-Maas-Verbindung und damit an die Komplettierung des Rhein-Maas-Schelde-Vorhabens sollten erst wieder 1946 aufgegriffen werden.

283 Aktenbestand Abt. 1/Nr. 263/6, Wirtschaftsarchiv Köln; Schreiben (10.10.1949), in: Bestand B.02.04.003, Nr.49, Stadtarchiv Neuss.

284 Bestand Abt. 1/Nr. 263/6, Wirtschaftsarchiv Köln; Schreiben (10.10.1949), in: Bestand B.02.04.003, Nr.49, Stadtarchiv Neuss. Die Erftlinie wurde am 30.08.1950 offiziell aus technischen Problemen bezüglich des Bergbaus (erheblicher Braunkohleverlust etc.) aufgegeben. In: Bestand NW 497-1712, Landesstaatsarchiv Düsseldorf; Brief (09.10.1950) des Bundesverkehrsministeriums an den Westlandkanal-Verein, in: Bestand B.02.04.003, Nr. 48, Stadtarchiv Neuss.

3. Der Rhein-(Maas-)Schelde-Kanal in der Diskussion von 1946–85: der Untersuchungsgegenstand

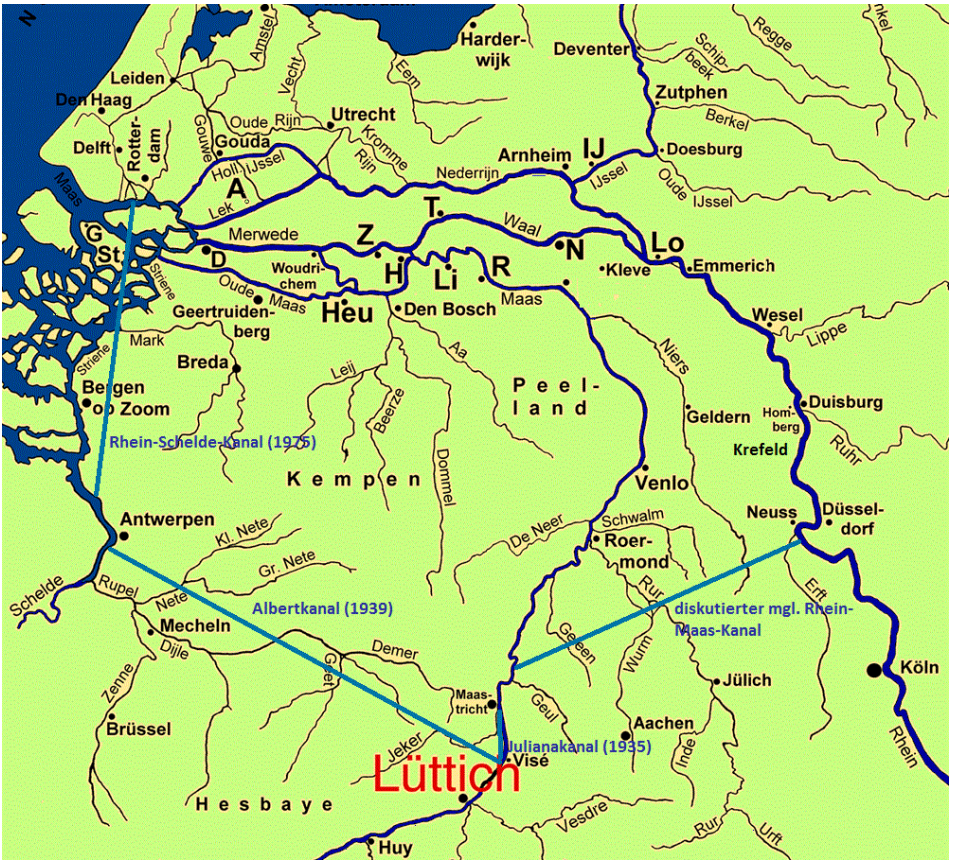


Abb. 15: Rhein, Maas, Schelde und die bedeutenden Kanäle.

Bei vorliegendem Forschungsgegenstand handelt es sich um die fortgesetzte Planung einer Netzwerkzelle mit Reichweite, welche als Teilelement der regionalen bzw. nationalen Versorgungsinfrastruktur fungieren sollte. Rückschauend auf die vergangenen Epochen kam dem Projekt Rhein-Maas-Schelde-Kanal in den verschiedenen Perioden eine unterschiedliche ökonomische und politische Bedeutung zu. Da auch nach dem Zweiten Weltkrieg jeder der an der Diskussion Beteiligten eigene Zielsetzungen hinsichtlich des geplanten Kanals entwickelte, ergaben sich zwangsläufig Variationen bezüglich Konzeption und Ausrichtung. Dabei versuchten sich regionale Exponenten aus Belgien, Deutschland und den Niederlanden vergeblich an der Realisierung der West-Ost-Verbindung Rhein-Maas-Schelde von Antwerpen zum Niederrhein. Schon aus einer orientierenden Durchsicht von Presseartikeln geht hervor, dass die Diskussionen

zwischen den drei Nationen bis in die Mitte der Achtziger Jahre anhielten. Die in diesem Zusammenhang mitzudenkenden belgischen Bemühungen um die (Wieder)Anbindung des an der Schelde gelegenen Nordseehafens Antwerpen an den Rheinstrom in Höhe von Rotterdam konnten schließlich im Jahr 1975 mit der Eröffnung des küstennahen Rhein-Schelde-Kanals, einer Nord-Süd Verbindung, als Erfolg verbucht werden. Das folgende Kapitel beschreibt den geographischen Untersuchungsraum und zeitlichen Rahmen der Darstellung, den Forschungsstand und die handgehabte Literatur, die Zielsetzung der historischen Arbeit sowie die verwendeten Quellen und methodische Herangehensweise.

3.1 Forschungsfragen, Forschungsthesen und Methodik

Der Rhein-Maas-Kanal als potentielle Infrastrukturzelle

Das ausgewählte Untersuchungsbeispiel bietet sich aufgrund seiner Komplexität und Vielschichtigkeit in hervorragender Weise dazu an, die im ersten Kapitel angestellten Überlegungen hinsichtlich eines infrastruktur-historischen Ansatzes exemplarisch nachzuvollziehen. Die in Kapitel 1.4 vorgestellte Herangehensweise soll im Folgenden auf der Basis der Kanalhistorie einen ersten Zugang ermöglichen (vergleiche dazu auch Kap. 1.3.2)[285]:

285 Das Zellengefüge der Versorgungs- und Dauerhandlungsinfrastruktur im sozial-politischen Kontext: ein Spiegel des gesellschaftlich zeitgenössischen Diskurses.

Tabelle 11: Das Zellengefüge als Spiegel des gesellschaftlich zeitgenössischen Diskurses: Untersuchungsparameter.

Zellenklassifikation **ZELLE:** Rhein-Maas-Kanal	
Hypothese ( ) **Tatsache (X)**	

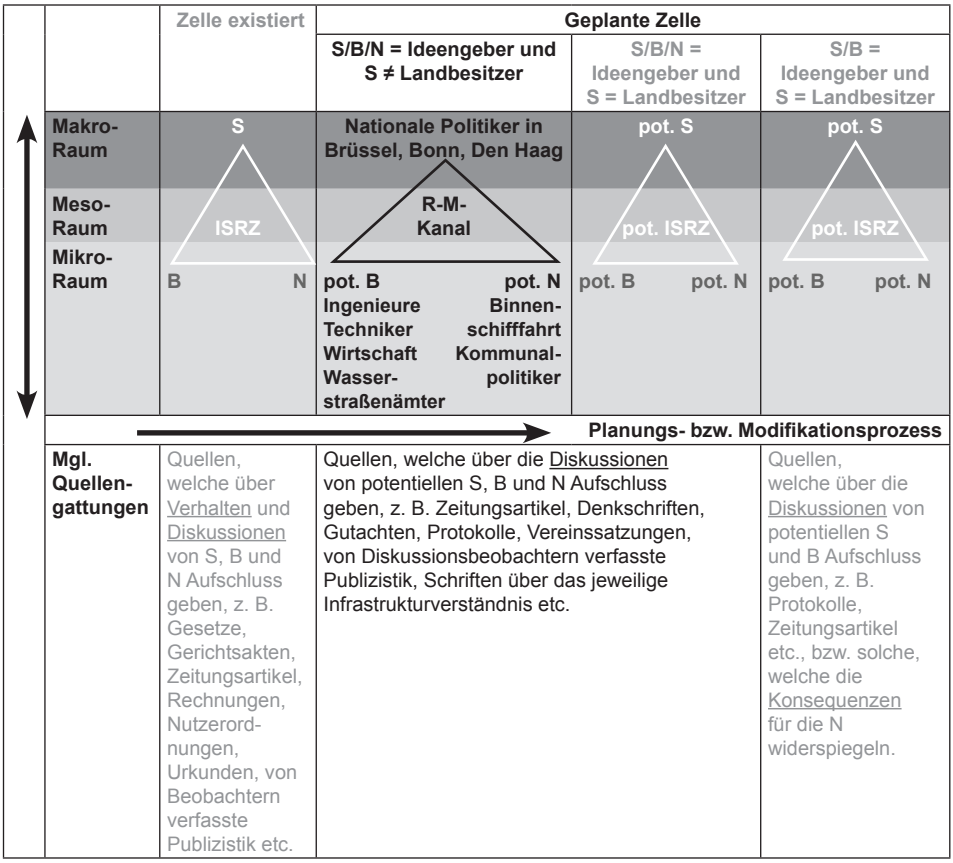
	1. Ordnung	2. Ordnung	3. Ordnung	4. Ordnung
primär	X			
sekundär				

Untersuchungszeitraum	1945–85
Allgemeine Grundbedürfnisse	Partizipation durch Waren*mobilität, Ernährung* (indirekt: Schaffung von Arbeitsplätzen durch Firmenansiedlungen)
Mikro- (Mi)/Meso- (Me)/ Makroräume (Ma)	**Mi:** Städte (Aachen, Neuss, Mönchengladbach, Krefeld, Köln, Düsseldorf, Venlo, Maastricht, Antwerpen, Rotterdam) **Me:** Rhein-Maas-Region (Regierungen von NRW, nl. Limburg, Provinz Lüttich) **Ma**: Länder (Nationalregierungen Brüssel, Bonn, Den Haag, EWG)
Bedeutende Zellen (in Bezug auf die zu untersuchende Zelle) **im...**	**Mi:** Rheinhäfen (Krefeld-Uerdingen, Neuss, Köln, Düsseldorf, Rotterdam), Maashäfen (Venlo, Maastricht, Lüttich), Albertkanal (Lüttich, Antwerpen), Juliana-Kanal (Maastricht), Binnenhäfen (Krefeld-Uerdingen, Neuss, Köln, Düsseldorf, Venlo, Maastricht, Lüttich), Schelde (Antwerpen) **Me:** Maas, Rhein, Albertkanal, Juliana-Kanal **Ma:** Überseehäfen (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Bremerhaven), Rhein (Niederlande, Deutschland), Schelde (Niederlande, Belgien)
Neu: (n) Kopie: (K)/Anzahl (Bezugsraum angeben)	n: ( ) K/A: (X)/(2/Mi/Me) gezielt angelegt (X) Nebenprodukt ( )

Untersuchungsparameter	
HW	Kanalbett mit Speisungen über Rhein und Maas
SW	Nutzungsbedingungen, Gebührenverordnungen, Landeshoheitliche Bestimmungen
S	Je nach Trassenverlauf Politiker der Nationalregierungen als Staatsvertreter in Bonn und Den Haag bzw. Bonn und Brüssel, da in allen drei Ländern Wasserstraßen eine nationale Angelegenheit darstellen.
B	Techniker, Wasserstraßenämter, Geographen, Ingenieure etc.
N	**( ) Zwangsnutzer (X) freiwillige Nutzer** **direkte Nutzer:** Wirtschaftsunternehmen, Binnenschifffahrt, Anlieger- bzw. Durchgangsstädte **indirekte Nutzer:** Rotterdam, Antwerpen
NK	Noch keine Aussage möglich
BO	Noch keine Aussage möglich
dNZ/iNZ/sNZ	**dNZ:** Binnenhäfen **iNZ:** Eisenbahntrassen, Autobahnen von/zu den Binnenhäfen, Albertkanal, Juliana-Kanal, Überseehafen Antwerpen **sNZ:** Schleusen/Hebewerke, Rhein, Maas
NFQ	Noch keine Aussage möglich
Fkt.	**Anzahl:** 3/4 **Welche:** **Mi:** Wirtschaftliche *Versorgung* der Städte (Mobilität der Waren), *Integration* durch Verknüpfung mit neuen Versorgungszellen **Me:** Wirtschaftliche *Versorgung* der Regionen (Mobilität der Waren), *Integration* durch Verknüpfung mit neuen Versorgungszellen, *Kultur- bzw. Wertespeicher* (Übertragung Europagedanke) **Ma:** Belgien: *Versorgung* (Hinterland Antwerpens: Mobilität der Waren in alle drei Länder), *Integration* (Komplettierung der West-Ost-Magistrale Nordsee-Schwarzes Meer), *Kultur- bzw. Wertespeicher* (Übertragung Europagedanke)
Mgl. AZ	Rhein-Schelde-Kanal (Moerdijkprojekt), Straßen, Eisenbahntrassen

Das Kommunikationssystem in Abhängigkeit zu den Bezugssystemen

Während die unter dem ersten Punkt zu tätigenden Vorüberlegungen bereits in der Tabelle integriert sind, muss zum zweiten Punkt „Bestimmung von Untersuchungsräumen und Bezugssystemen“ noch das Kommunikationssystem bestimmt werden. Der Rhein-Maas-Kanal als «geplante Zelle» schließt von sich aus die erste Spalte der Tabelle aus:



Grafik 8: Bestimmung der Kommunikationssituation und mgl. Quellengattungen um die potentielle Netzwerkzelle Rhein-Maas-Kanal.

Fokussiert der Betrachter besagte West-Ost-Verbindung, so konzentriert sich der Untersuchungsradius, was rein bautechnische Aspekte angeht, auf die Region zwischen Rhein und Maas im Dreiländereck Deutschland, Niederlande und Belgien, da mit dem Albertkanal bereits im Jahr 1939 eine West-Ost-Verbindung zwischen den Stromgebieten von Schelde und Maas eröffnet wurde, welche somit den größten Abschnitt des ursprünglichen Gesamtprojekts darstellt. Da in erster Näherung eine Verbindung der – grob betrachtet – parallel verlaufenden Ströme Maas und Rhein auf beliebiger geographischer Breite erfolgen kann und die Interessenten für eine Kanalanbindung vom linken Niederrhein bis nach Aachen (Mikroebene) angesiedelt waren, bildet diese gesamte Region als Mesoraum die Basis der Untersuchung.

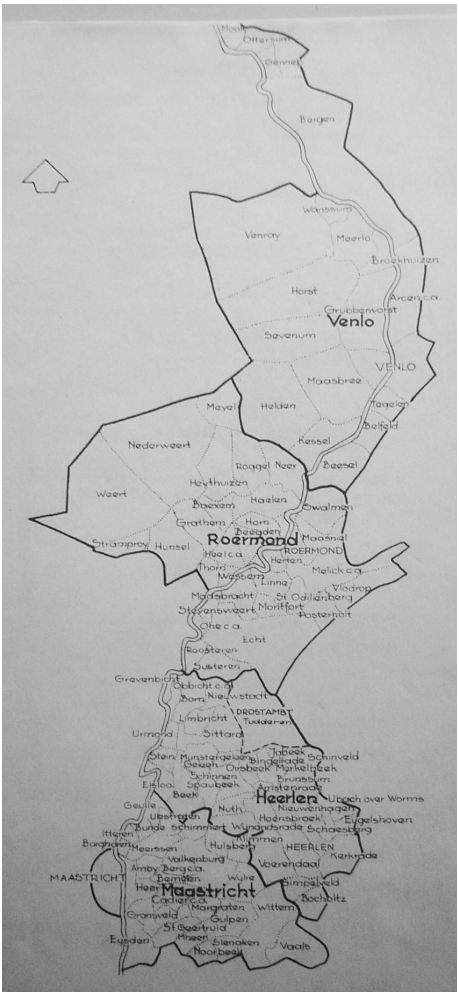


Abb. 16: Die niederländische Provinz Limburg.

Darüber hinaus sind auch rechtsrheinische und links der Maas gelegene Kommunen als potentielle Kanalhäfen einzubeziehen. Folglich umschließt der Mesoraum deutsches, niederländisches und belgisches Territorium. Je nach Verlauf der unterschiedlichen, stets umstrittenen Trassen wird insbesondere entweder ein belgisch-deutscher oder ein niederländisch-deutscher Gebietsausschnitt fokussiert. Auf belgischer Seite ist, politisch-geographisch betrachtet, die Provinz Lüttich unmittelbar betroffen, in den Niederlanden die Provinz Limburg (siehe Abb. 16) sowie auf deutscher Seite das Bundesland Nordrhein-Westfalen. Da Wasserstraßenpolitik in allen drei betroffenen Ländern eine nationale Angelegenheit darstellt, d. h. Bau, Finanzierung und anschließende Verantwortung liegen bei den jeweiligen nationalen Regierungen, bildet die nationale Politik als Bezugssystem den Makroraum. Da es sich um eine in einem demokratischen Gesamtsystem diskutierte Maßnahme handelt und vor allem von den Städten als potentielle Nutzer (Mikroebene) bereits vor dem Krieg diverse Initiativen für eine Projektrealisierung ausging, während hingegen die zuständigen Politiker als potentielle Stifter im Makroraum eher zurückhaltend bis ablehnend reagierten, wurde in jedem Fall ein Austausch zwischen den verschiedenen Räumen initiiert, weshalb das in der Tabelle ausgewählte Kommunikationssystem zutrifft.

Die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen in den drei Bezugssystemen

Bei näherer Betrachtung der Region Rhein-Maas als Versorgungslandschaft und Bezugssystem für den für vorliegende Untersuchung festgelegten Mesoraum ist zunächst die zu Beginn der Forschungen wahrzunehmende Unübersichtlichkeit der Verhältnisse festzuhalten. Nicht nur, dass hier drei unterschiedliche Interessen aufeinander trafen. In Belgien bestanden – und bestehen – darüber hinaus grundsätzliche politische und landsmannschaftliche Differenzen zwischen dem wallonischen Lüttich einerseits, dem flämischen belgisch Limburg und dem flämischen Antwerpen andererseits, was unterschwellig die Diskussion über die fließenden Raumgrenzen hinweg beeinflusste. Zudem gehörten sowohl das niederländische als auch das belgische Limburg ursprünglich

zum Alten Reich und wurden erst zunächst 1815 im Rahmen des Wiener Kongresses den Niederlanden zugesprochen. Limburgs Teilung in eine belgische und niederländische Provinz erfolgte schließlich 1830. Die aus diesen geographisch-politischen Gegebenheiten resultierenden Aspekte ließen sich, wie zahlreiche Presseberichte belegen, bei den Auseinandersetzungen um die Wasserstraße keineswegs vollständig ausblenden.

Auch wenn die im Meso- und Makroraum verorteten Führungsgremien der beteiligten Länder prinzipiell sichtlich darum bemüht waren, binnenländische Differenzen nicht in die (internationale) Öffentlichkeit zu tragen und vor allen Dingen als Landesvertreter selbst den Anschein einer sachlichen Neutralität zu wahren, gelang dies nicht immer, wie an einigen Beispielen nachgewiesen werden kann. Die geopolitischen Gegebenheiten im Betrachtungszeitraum zeigen einmal mehr, dass nationale Grenzen Artefakte sind, die unter Umständen willkürlich entstehen.

Im ersten Kapitel wurde bereits darauf verwiesen, dass im Rahmen infrastrukturhistorischer Arbeiten, welche die Entstehung von Versorgungs- und Handlungsnetzwerken fokussieren, die entsprechenden Strukturen von Herrschaft und Macht für den jeweiligen Untersuchungszeitraum gesonderter Erläuterung bedürfen. Für die vorliegende Untersuchungszeit von 1945 bis 1989 ist vor allem die bereits erwähnte Konzeptualisierung der homogenen bzw. funktionalen Räume maßgeblich. Während in voherigen Jahrhunderten die Obrigkeiten über die Bereiche Politik und Ökonomie mehr oder weniger in gleichem Maße verfügten und ihr Macht- und Einflussbereich eine Steuerung beider Sektoren ermöglichte, setzte spätestens mit der Industrialisierung Schritt für Schritt eine Trennung ein. Mehr und mehr sollten langwierige Aushandlungsprozesse, insbesondere in demokratischen Systemen, an die Stelle der willkürlichen Verfügung treten. Unterlagen die politischen Instanzen in Deutschland besonders in den ersten Nachkriegsjahren einer intensiven Kontrolle durch die Besatzungsmächte, war eine zügige Erholung der Wirtschaftsunternehmen spätestens ab 1950 auch in deren Interesse. In allen Branchen diesseits wie jenseits der Grenzen waren die jeweiligen bestimmenden Kräfte darum bemüht, zügig einen Aufschwung herbeizuführen, um der zunächst danieder liegenden Wirtschaft zu einem neuen Start zu verhelfen und die allgemeine Notlage der Nachkriegszeit baldmöglichst zu überwinden. Während in solchen Fällen in ökonomischen Kreisen dabei vorwiegend umsatzorientierte Eigeninteressen im Vordergrund stehen, wird die demokratische Staatsführung das Gemeinwohl im Auge behalten. Das von Trutz von Trotha erwähnte Management der Versorgungsansprüche des Verwaltungsstabes und der Gesamtheit der Bevölkerung sollte somit das wesentliche Ziel moderner staatlicher Verwaltung sein.[286]

Die drei in die Kanal-Debatte involvierten demokratischen Länder (Makroraum) weisen eine ähnliche staatliche Organisation auf. Neben der Nationalregierung existieren Provinz- bzw. Bundeslandregierungen (Mesoraum), innerhalb dieser regeln die Kommunalpolitiker bzw. Bürgermeister die Belange der Kommunen und Städte (Mikroraum). In jedem Bezugsraum sind die demokratisch gewählten Politiker bestrebt, das oben erwähnte Management zufriedenstellend zu bewerkstelligen, hängt davon doch die Dauer ihrer Amtsführung ab. Diese sicherzustellen ist als ein vorangiger Aspekt des individuellen Sicherheitsbedürfnisses, basierend auf den Grundbedürfnissen Ernährung (durch Arbeit) und soziale Mobilität, zu werten. Die wirtschaftliche Prosperität eines Landes, einer Provinz oder einer Kommune ist hierbei eines der entscheidenden

286 Vgl. Kapitel 1.2.3.

Kriterien, was wiederum Austauschprozesse zwischen Wirtschaft und Politik bedingt. In der Umsetzung bedeutet dies oftmals eine politisch-ökonomisch bewusst gelenkte Entwicklung hin zu homogenen bzw. funktionalen Räumen. Im Zuge der in der Mitte der 1950er Jahre aufkommenden Europäisierung setzte ein Prozess ein, in welchem die Erschaffung funktionaler Räume aufgrund der schwindenden Bedeutung der Landesgrenzen präferiert wurde. Übergeordnete Wechselbeziehungen mit der Orientierung auf ein wirtschaftliches Gravitationszentrum bestimmen seitdem vordergründig die Zielsetzungen. Die Entwicklung eines gemeinsamen großen Binnenmarkts, zunächst im Rahmen der Montanunion, die Schaffung neuer supranationaler Gremien wie der Conference permanente oder der Conférence Européenne des Ministres des Transport (CEMT) und der damit verbundenen Vereinheitlichung von Gesetzgebung und Tarifen, wirkte sich, in Verbindung mit dem technischen Fortschritt, positiv auf die Gesamtwirtschaftlage und den politischen Umgang mit Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg aus. Derartige Entwicklungen waren vor allem für den hier konturierten Mesoraum bestimmend. Nicht nur, dass durch Förderprogramme wie dem Marshall-Plan frisches Kapital auf den Markt gelangte, die politische Vernetzung und die wachsende wirtschaftliche Abhängigkeit voneinander stellten friedenssichernde Faktoren dar. Gerade diese Abhängigkeit ist es jedoch andererseits, welche ein Mehr an Aushandlungsprozessen und Rücksichtnahmen erfordert, was sich auch und insbesondere in den politischen Entscheidungsmöglichkeiten niederschlägt. Die zuletzt geführten Diskussionen um den Verbleib Griechenlands in der Eurozone sind ein aktuelles Beispiel hierfür. Denn wenn auch der Wille eines gemeinsamen Europas, eines gemeinsamen Binnenmarktes von nun an das große politische Ziel darstellte, hatte sich dieser Gedanke noch längst nicht in allen Köpfen etabliert. Zu groß waren anfänglich die Bedenken, ggf. durch den Nachbarn eine wirtschaftliche Benachteiligung zu erfahren. Derartige Sicherheitsbedürnisse im Hinblick auch auf die Wahrung der eigenen Identität dürften insbesondere bei den niederländischen Nationalpoltikern in Den Haag eine entscheidende Rolle gespielt haben. Die Umsetzung einer grenzüberschreitenden Infrastrukturmaßnahme unterlag somit nach 1945 ganz anderen Voraussetzungen, als noch vor dem Krieg, oder gar im 16. oder 18. Jahrhundert. Die Gestaltung eines poltischen Handlungsraumes und einer Versorgungslandschaft unterlagen demnach, abhängig vom Bezugssystem, unterschiedlichen Prämissen: In Bonn, Brüssel oder Den Haag nationale und internationale Politik zu bestimmen ist eine Sache, das politische Führungsgremium einer kleinen oder mittleren Kommune dagegen hat unter Umständen andere Interessen und Zielsetzungen. Diese Differenz lässt sich am Untersuchungsgegenstand bezüglich der drei Länder in hervorragender Weise herausarbeiten. Im Kapitel 4.4 wird dieser Zusammenhang, das Beispiel einbeziehend, weitere Erläuterung finden.

Die konkrete Ausgangslage zur Schließung der vermeintlichen Infrastrukturlücke

Kurz vor Kriegsausbruch 1939 standen sich also drei Positionen hinsichtlich der Linienführung auf deutschem Boden gegenüber: die Hentrich-Trasse (Nordlinie), vor allem gefordert seitens der Stadt Krefeld[287], die Valentin-Linie (Mittellinie), vorwiegend fa-

287 Wenn auf deutscher Seite von einer Stadt sozusagen als Protagonist gesprochen wird, ist damit stets ein politisch-ökonomisches Bündnis im Sinne der gesamten Stadt gemeint,

vorisiert von Mönchengladbach, sowie die Schneiders/Proetel-Trasse (Südlinie), nachdrücklich verfochten durch die Städte Aachen, Köln, Düsseldorf und Neuss im Rahmen des Aachen-Rhein-Kanal-Vereins. Von jeder Trasse sollten im weiteren Verlauf nach Kriegsende wiederum unterschiedliche Varianten vorgestellt werden, einerseits bedingt durch fortschreitende technische Möglichkeiten, andererseits, in Abhängigkeit der vorgetragenen Interessen, durch unterschiedliche Wahl der Mündungshäfen an Rhein und Maas.[288] Weiterhin entscheidenden Einfluss auf die Planungen nahmen Gebietsverschiebungen im Braunkohlenabbau, sowie die unterschiedlichen Anliegen bei der Kooperation mit Belgien und den Niederlanden. Auffallend ist, mit welcher Intensität und Überzeugung vor allem in Deutschland regionale Interessen vor dem Hintergrund des Wiederaufbaus und der anfänglich schwierigen Finanzlage von den einzelnen Initiatoren vertreten wurden. Die potentiellen Kanal-Hafenstädte als potentielle, spätere Nutzer investierten in voller Überzeugung hinsichtlich der Bedeutung der diskutierten Versorgungszelle nicht nur viel in die Erstellung von Denkschriften, Gutachten, Werbebroschüren, Mitgliedsbeiträge bei Interessenverbänden etc. Sie richteten vielmehr auch Planstellen für Sonderbeauftragte ein, die sich mehr oder weniger ausschließlich mit dem Kanalthema zu befassen hatten.[289] Aus dem erstellten Presseartikelregister (siehe Anhang) ist zu schließen, dass das Interesse vor allem auf deutscher Seite bis in die 1980er Jahre bestehen blieb.

In den beteiligten Nachbarländern stellte sich die Situation ein wenig anders dar. Während sich insbesondere Venlo und Maastricht bereits vor dem Krieg für eine nördliche Trassierung eingesetzt hatten, lassen sich regionale belgische Wortmeldungen in dieser Angelegenheit erst zu Beginn der 1950er Jahre ausmachen. Die niederländische Staatsregierung lehnte ihrerseits, wie noch zu zeigen sein wird, nach wie vor konsequent eine Kanalverbindung von Antwerpen zum Rhein in jeder Form ab, während die belgische Staatsregierung sowohl vor als auch nach dem Krieg zunächst auf eine rein belgisch-deutsche Lösung abzielte, da sie offenbar den frustrierenden Diskurs mit dem gemeinsamen Nachbarland Niederlande vermeiden wollte. So war beispielsweise zunächst für die Südlinie mit dem belgischen Entwurf des Vent-Debout-Kanals auf deutscher Seite u. a. ein im Aachener Wald endender Tunnel vorgesehen, die Trasse hätte

---

d. h. Vertreter der Politik und der Wirtschaft (z. B. IHK) treten als gemeinsame Verbündete für die Interessen der jeweiligen Stadt ein. Wenn das nicht der Fall ist, wird explizit darauf hingewiesen.

288 Übersicht siehe Anhang.

289 Für Düsseldorf war es der Stadtsyndicus Erich A. Schiffers, in Neuss wurde durch einen Verkehrsdezernenten der IHK eine Ausarbeitung über den Rhein-Maas-Schelde-Kanal erstellt, so dass sich die neuen Beauftragten nicht erst separat einarbeiten mussten. Die Federführung in dieser Angelegenheit übernahm schließlich der Oberstadtdirektor Josef Nagel persönlich. In Krefeld wurde der Beigeordnete der Stadt, Wilhelm Böttger, als zuständig ernannt. Die Stadt Aachen schaffte mit dem Westlandkanal-Verein ein Gremium, dessen erster Vorsitzender, der Aachener Oberbürgermeister Hermann Heusch, ebenso wie Josef Nagel, den Kanal zur Chefsache erklärte. In Mönchengladbach bat Beigeordneter Triebel den Präsidenten der IHK Mönchengladbach, Schweitzer, im Sinne Mönchengladbachs und Umgebung (Viersen, Rheydt,...) dafür Sorge zu tragen, dass Mönchengladbach an den Trassendiskussionen beteiligt wird. Schreiben (23.09.1949) Triebel an Schweitzer, in: Bestand: 1d71/10, Stadtarchiv Mönchengladbach; Köln ließ die Kanalangelegenheit nach der ersten generellen Standpunktklärung nicht separat bearbeiten, auch die Stadt Duisburg überließ die Lenkung der Kanaldebatte der dortigen IHK.

sich dabei lediglich über belgisch-deutsches Gebiet erstreckt.[290] Diese im Auftrag der belgischen Regierung geplante Variante wurde dann später als technisch zu aufwendig verworfen. Was die Mündungshäfen am Rhein angeht, waren mit Köln, Neuss und Düsseldorf drei unterschiedliche Lösungen angeboten worden. Auch die Planungen zur Mittel- und Nordlinie sollten im Verlauf der Nachkriegszeit noch mehrere Änderungen des Trassenverlaufs erfahren.[291] Letzteren beiden Linienführungen ist gemeinsam, dass, gleich welche konkrete Trasse auch immer favorisiert wurde, es stets eine niederländisch-deutsche Angelegenheit blieb.

Die potentielle Alternativzelle Rhein-Schelde-Kanal

Der 1975 eröffnete Rhein-Schelde-Kanal, der mit seiner küstennahen Trasse die Unterläufe von Schelde und Rhein (Antwerpen-Rotterdam) verbindet, verläuft durch die belgische Provinz Antwerpen sowie durch die niederländischen Provinzen Noord-Brabant und Zeeland. Diese Wasserstraße liegt somit auf niederländischem und belgischem Hoheitsgebiet, berücksichtigt vor allem schwerpunktmäßig die Interessen der See- und Binnenhäfen Antwerpen und Rotterdam und bildet also einen Ausschnitt der niederländisch-belgischen Versorgungslandschaft ab. Die Ausgangslage ist damit etwas übersichtlicher als beim Rhein-Maas-Kanal. Die Diskussionen um diese Wasserstraße sollten für die Debatten um den Rhein-Maas-Kanal von großer Bedeutung sein, mehr noch als potentielle neue Straßen- oder Eisenbahnverbindungen, weshalb ihnen ein eigenes Kapitel eingeräumt werden muss (Kap. 6).

Abb. 17:
Die betroffenen niederländischen Provinzen in der Diskussion um die Nord-Süd-Magistrale.

290 Collignon-Plan bzw. Vent-Debout-Kanal: siehe Anhang. Vgl. Allgemeine Kölnische Rundschau (05.09.1949) und Rhein-Echo (19.09.1949), in: Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld; diverse Schreiben, in: Bestand NW 497-1712, sowie Aachener Nachrichten (23.02.1949), in: Bestand NW-22/960-964, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland; De Maasbode (19.10.1949), Bestand B.02.04.003, Nr. 49, Stadtarchiv Neuss.

291 Siehe Glossar bzw. Anhang.

Überlegungen zur kritischen Masse im Hinblick auf den Rhein-Maas-Kanal

Da es sich beim Rhein-Maas-Kanal um eine gescheiterte Versorgungsinfrastrukturzelle handelt, stellt sich natürlich an vorderster Stelle die Frage nach dem «Warum». Um den Hintergründen des Problems auf die Spur zu kommen, müssen folglich die im ersten Kapitel besprochenen Realisationsbedingungen, die erforderliche kritische Masse, einer genauen Überprüfung unterzogen werden. Nachdem die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen eine Diskussion um den Rhein-Maas-Kanal grundsätzlich zulassen und auch die Machbarkeit der Finanzierung zumindest im Nachhinein nicht von vorn herein als aussichtslos erscheint, muss das Augenmerk auf die anderen Kriterien der kritischen Masse gelegt werden. Ein erschwerendes Moment scheint in jedem Fall die Alternativzelle Rhein-Schelde-Kanal gewesen zu sein. Die Untersuchung muss weiterhin Aussagen zu den erforderlichen strukturell gekoppelten Nachbarzellen sowie zur Aufwand-Nutzenanalyse, also einem angemessenen Nutzerendkreis, liefern. Der letzte Aspekt bezieht sich auf den Diskussionsprozess selbst: Auf welche Art und Weise nahmen die verschiedenen Protagonisten Einfluss auf die Kanaldiskussion? Zur Erfassung von Kommunikationssituation und Handlungsraum müssen demnach die Zellen der jeweiligen Zweckhandlungsnetzwerke festgestellt und in ihrem Zusammenwirken untersucht werden.

Mögliche Quellengattungen

Wie bereits die Grafik 8 aufzeigt, werden Quellengattungen benötigt, welche über die Diskussionen von Initiatoren (= potentielle Nutzer und Betreiber) und potentiellen Stiftern, Aufschluss geben. Hierunter fallen z. B. Zeitungsartikel, Denkschriften, Gutachten, Protokolle, Vereinssatzungen. Zur Erfassung der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen in den verschiedenen Bezugssystemen kann ferner die von Diskussionsbeobachtern verfasste Publizistik, beispielsweise Schriften, die über das jeweilige Infrastrukturverständnis Aufschluss geben, von Interesse sein. Die verschiedenen Quellengattungen und die Tatsache, dass es eine ernst zu nehmende Alternativzelle gab, lassen eine Aufarbeitung der Hintergründe des Projektscheiterns nach 1945 aus drei Perspektiven heraus zu: Erstens kann der Diskussionsverlauf um das Projekt mittels der Presserezeption aus dem Blickwinkel eines im Sinne des ersten Kapitels formulierten Beobachters beleuchtet werden (Kap. 4.1). Zweitens wird – länderübergreifend – die Gruppe der regionalen Initiatoren in den Fokus gerückt und die Gründe des Scheiterns aus deren Blickwinkel dargestellt (Kap. 4.2, 4.3 und 5). Die Diskussionsphase von 1939 bis 1962 wurde dabei aspektorientiert nach den zu benennenden Zellen der verschiedenen Zweckhandlungsinfrastrukturen aufbereitet. Die Beschreibung der anschließenden Phase bis 1985 erfolgt wiederum rein chronologisch. Besonders interessant in diesem Zusammenhang erscheint die Frage, weshalb die Debatte in der Nachkriegszeit, in der es eine Vielzahl von weiteren, möglicherweise gravierenderen ökonomischen und technischen Problemen zu lösen galt, wiederauflebte. Drittens soll schließlich die Diskussion aus der Perspektive der Verfechter der Alternativzelle Berücksichtigung finden, indem die Gründe des Scheiterns aus gesamteuropäischer Sicht diskutiert werden (Kap. 6). Schlussendlich werden die drei Ergebnisse miteinander verglichen und die sich daraus ergebenden Konsequenzen erörtert (Kap. 7).

In Anbetracht dessen, dass der Rhein-Maas-Kanal eine rund 360-jährige Historie aufweist, soll ferner die Gelegenheit genutzt werden, allgemeine funktionale Betrachtungen hinsichtlich einer Netzwerkzelle der klassischen Versorgungsinfrastruktur – auch bezüglich eines möglichen Wandels – in verschiedenen Epochen anzustellen. Hierzu erfolgt nach einer ausführlichen Rekonstruktion und Darstellung der Debatte in der Zeit nach 1945 (Kap. 4) im fünften Kapitel die Einteilung dieser in insgesamt vier Phasen: I. 1626–1838, II. 1839–1938, III. 1939–63 sowie IV. 1964–85. Jenes fünfte Kapitel dient damit zugleich als das angekündigte Zwischenresümee, bevor sich die Betrachtungen aus der Perspektive der Verfechter der Alternativzelle anschließen.

3.2 Literatur und Forschungsstand

Für die Dokumentation der Planungen der ersten beiden Kanaldiskussionsphasen von 1626–1838 und 1839–1938 (siehe Kap. 2) konnte auf bereits publizierte Literatur zurückgegriffen werden, für die noch zu dokumentierenden Phase III und IV (Kap. 4.1–4.3 bzw. 6.3) waren hingegen Forschungen in diversen Archiven erforderlich. Ein Blick in das Register der ausgewerteten Presseartikel[292] zur West-Ost-Magistrale zeigt, dass neben den politischen Institutionen der drei Länder sowohl auf nationaler als auch regionaler Ebene ebenso die Vertretungen von Verkehrsunternehmen, wie die Binnenschifffahrt oder Eisenbahn, sowie diversen Wirtschaftsunternehmen und -verbände in die Diskussionen um den Kanal aktiv eingegriffen haben. Die zu leistende Forschung zum vorliegenden Thema lässt sich insgesamt in vier Bereiche gliedern: erstens der Forschungsstand zur ISG (Kap. 1), zweitens der zur Verkehrsgeographie, -politik und -ökonomie allgemein (Kap. 4.4), drittens der zum Rhein-(Maas-) Schelde-Kanal selbst (Kap. 2, 4, 5 und 6.1) und viertens der zu den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen der drei Bezugsräume (Kap. 3.1, 4, 6.1 und 6.2). Für das alles zusammenfassende Kapitel 7 wurden zudem noch einige Publikationen zur Moselkanalisierung berücksichtigt.

Auf den Bestand zur ISG wurde bereits im ersten Kapitel explizit eingegangen. Verkehrsgeographie, -politk und -ökonomie sind, was den Forschungsstand angeht, recht gut aufgestellt. Um die Planungen und Überlegungen des Forschungszeitraumes zu erfassen, empfiehlt sich jedoch auch ein Blick in Publikationen älteren Datums.

Zum jeweiligen Forschungsstand der beiden zuletzt genannten Bereiche lässt sich prima vista feststellen, dass die Arbeiten, im Durchschnitt betrachtet, weit in vergangene Jahrzehnte zurückreichen und in quantitativer Hinsicht von recht bescheidenem Umfang sind. Der Forschungsstand zum Rhein-Maas-Schelde-Kanal selbst lässt sich inhaltlich wiederum in zwei Abteilungen gliedern: zum einen in die Übersichtsdarstellungen zum gesamten Kanalprojekt, welche, von zwei Ausnahmen abgesehen, die Kanaldebatte bis etwa zum Jahr 1955 wiedergeben, und zum anderen in jene Publikationen, welche einzelne Kanalabschnitte und Bauversuche separat beleuchten. Die aktuellsten deutschen Übersichtsarbeiten, unter Außerachtlassung der dazu von der Verfasserin publizierten Aufsätze, stammen aus der Feder von Dieter Nellessen und Wolfgang Dassel aus den Jahren 2006 bzw. 2007. Der knapp neunseitige Aufsatz Das-

292 Siehe Anhang.

sels, welcher die Jahre bis 1985 umfasst, folgt bezüglich der historischen Darstellung der frühen Jahre im Wesentlichen den Beschreibungen Walther Föhls (1956).[293] Die Zeitspanne von 1946 bis 1985 wird dabei auf etwa einer halben Seite, schlaglichtartig bezogen auf die Jahre 1954, 1959 und 1985, abgehandelt. Etwas ausführlicher ging Jürgen Kwiatkowski (1997) auf die Kanalgeschichte nach dem Jahr 1955 ein. Seine Darstellung fußt dabei auf öffentlich zugänglichen Publikationen wie Zeitungsartikeln und Denkschriften. In die genannten Übersichtsbeiträge haben, zumindest teilweise, die Entwürfe der Ingenieure, etwa diejenigen von Hentrich, Valentin und Schneiders, Eingang gefunden.

Im niederländischen Schriftgut ist vor allem ein Artikel von J. E. Alb. van de Poel wertvoll, erschienen 1962 in der Zeitschrift Vaart, welcher die wichtigsten Geschehnisse und Beschlüsse, von 1626 bis zum Erscheinungsjahr, fokussiert auf die Niederlande, jedoch ebenso die deutschen und belgischen Entwicklungen berücksichtigend, wiedergibt.[294]

Etwas ausführlicher erforscht, wenn auch zum Teil aus vorwiegend archäologischer und technischer Sicht, sind die Vorläuferprojekte Fossa Eugeniana und Grand Canal du Nord/Nordkanal, welche den inhaltlich zweiten Teil der Ausführungen zum Forschungsstand des Rhein-Maas-Schelde-Kanals repräsentieren. Dies gründet sicherlich nicht zuletzt in dem Erhalt von baulichen Resten, in welchen besonders Archäologen, aber auch auf den Wasserbau ausgerichtete Laienhistoriker einen reizvollen Untersuchungsgegenstand finden. Zu diesen Relikten der beiden Kanalprojekte finden sich auch im 21. Jahrhundert länderübergreifend immer wieder Aufsatzbeiträge. Der aktuellste zur Fossa Eugeniana erschien im Jahr 2012 aus der Feder des Niederländers Frans Hermans in der regionalgeschichtlichen Schriftenreihe Venlose Katernen. Zum Nordkanal existiert einerseits die sehr ausführliche Monographie von Hans Scheller aus dem Jahr 1980, in welcher der historische Hintergrund zugunsten technischer Erwägungen und Daten allerdings zu kurz kommt. Horst Tamm legte im Jahr 2006 eine Arbeit über ein am Grand Canal du Nord gelegenes Kanalhaus vor, ein bis heute erhaltenes Denkmal aus Napoleonischer Zeit. Jüngere Publikationen beinhalten nur selten neue Forschungsergebnisse, sie stellen vielmehr häufig eine inhaltliche Zusammenfassung früher erschienener Beiträge dar. In der oben erwähnten Publikation von Horst Tamm, in den Aufsätzen von Pistor und Smeets (1979) sowie dem Beitrag von Claßen (1997) zur Fossa Eugeniana – letztere stellen erstmals die bis dato beschriebene Inbetriebnahme der Fossa in Frage – findet der Nutzer einige der seltenen Ausnahmen. Die Diskussionen um eine Realisierung der West-Ost-Linie über das Jahr 1955 hinaus, sowie die Gründe für das Scheitern des Projekts, waren hingegen bisher noch nicht Gegenstand eingehender Untersuchungen.

Zur Alternativzelle, der Nord-Süd-Magistrale Rhein-Schelde-Kanal, auch Moerdijkkanal genannt, eröffnet am 23. September 1975, finden sich deutlich weniger historische Fach-Publikationen. Dieser Umstand ist sicher der, gegenüber des Rhein-Maas-Schelde-Kanals, insgesamt recht kurzen Planungsgeschichte geschuldet.

---

293 Alle in diesem Abschnitt erwähnten Publikationen sind im Literaturverzeichnis aufgeführt und werden deshalb nicht weiter im Fußnotenapparat zitiert.

294 Poel, Alb J. E. van de: Het vraagstuk der Maas-Rijn-verbinding. In: Vaart. Tijdschrift voor Binnenvaart, Kustvaart en Visserij, 2. Jg., H. 7/8 (1962), S. 238–244.

Die Literaturauswahl bezüglich der Rhein-Maas-Region und der ARA-Häfen musste relativ breit angelegt werden, da hier Publikationen zu Politik und Ökonomie einzubeziehen sind. Auch hier existieren große Unterschiede im Hinblick auf Quantität und Aktualität. Besonders schwierig gestaltet sich insgesamt die Literatursuche bezüglich der ARA-Häfen; in Ermangelung aktueller Publikationen kann hier teilweise nur auf Beiträge älteren Datums zurückgegriffen werden. Diese finden generell jedoch nur dann Berücksichtigung, wenn es für das Verständnis der Kanaldebatte förderlich ist. In Anbetracht dessen, dass die Infrastrukturmaßnahme als solche im Vordergrund stehen soll, wird auf eine systematische Beschreibung der Zusammensetzung der ökonomischen und verkehrstechnischen Versorgungsinfrastruktur des Rhein-Maas-Gebiets als übliche Einbettung des Gegenstandes verzichtet. Zur Moselkanalisierung lässt sich eine größere Bandbreite an Publikationen nachweisen, die selbstverständlich nur insoweit berücksichtigt wurden, wie sie sich – in vergleichender Darstellung – ergänzend unmittelbar in die vorliegende Problematik einfügen haben lassen.[295]

3.3 Ad fontes

Die Quellenüberlieferung in den drei Ländern

Zunächst war festzustellen, dass für eine Rekonstruktion der Debatte insgesamt ausreichendes Quellenmaterial zur Verfügung stehen würde, insgesamt wurden länderübergreifend 16 verschiedene Archive besucht. Recht eindeutig ist, dass mit den fortschreitenden Jahren die Materialdichte deutlich abnimmt. Dadurch gerät die Rekonstruktion der Diskussion, insbesondere ab Mitte der 1970er Jahre, schwieriger und bleibt stellenweise lückenhaft. Dieser Umstand ist zum großen Teil auf das im Verlauf der Jahre abnehmende Interesse am Diskussionsgegenstand zurückzuführen, was sich in einer mengenmäßig rückläufigen amtlichen Protokollführung und in einer geringeren Anzahl an populären Veröffentlichungen niederschlägt. Diesem Umstand Rechnung tragend, erfolgt auch die bereits erwähnte unterschiedliche Darstellung der Diskussion der dritten und vierten Periode (aspektorientiert nach Zellen versus chronologisch).

Was die Überlieferungsdichte in den drei Ländern angeht ist festzustellen, dass mit Abstand das meiste Material in deutschen Archiven aufzufinden ist. Auch dieser Umstand erscheint bei Betrachtung des Diskussionsverlaufs nachvollziehbar. Im Bereich der nationalen Archive waren Forschungen im Bundesarchiv (Lagerort Koblenz), im Rijksarchief Den Haag sowie auch im belgischen Rijksarchief erfolgreich. Bei Letzterem waren Lagerorte in Brüssel und Lüttich aufzusuchen. Das Rijksarchief in Lüttich ist zugleich auch Lagerort für die belgische Provinz Lüttich. In den Niederlanden erfolgte die Recherche auf provinzialer Ebene für Limburg in Maastricht, für das Bundesland Nordrhein-Westfalen wurde das Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland, in Anspruch genommen. Auf der Ebene der Städte und Gemeinden wurden in Deutschland die Bestände der Stadtarchive Krefeld, Neuss, Mönchengladbach, das Kreisarchiv Viersen sowie die Bestände des Wirtschaftsarchivs in Köln ausgewertet. Arbeiten im Stadtarchiv Duisburg, welches ganz bewusst zur gezielten Klärung of-

295 Die 2015 stattgefundene Ausstellung zu 2.000 Jahren Geschichte der Mosel in Trier soll an dieser Stelle der Vollständigkeit halber Erwähnung finden.

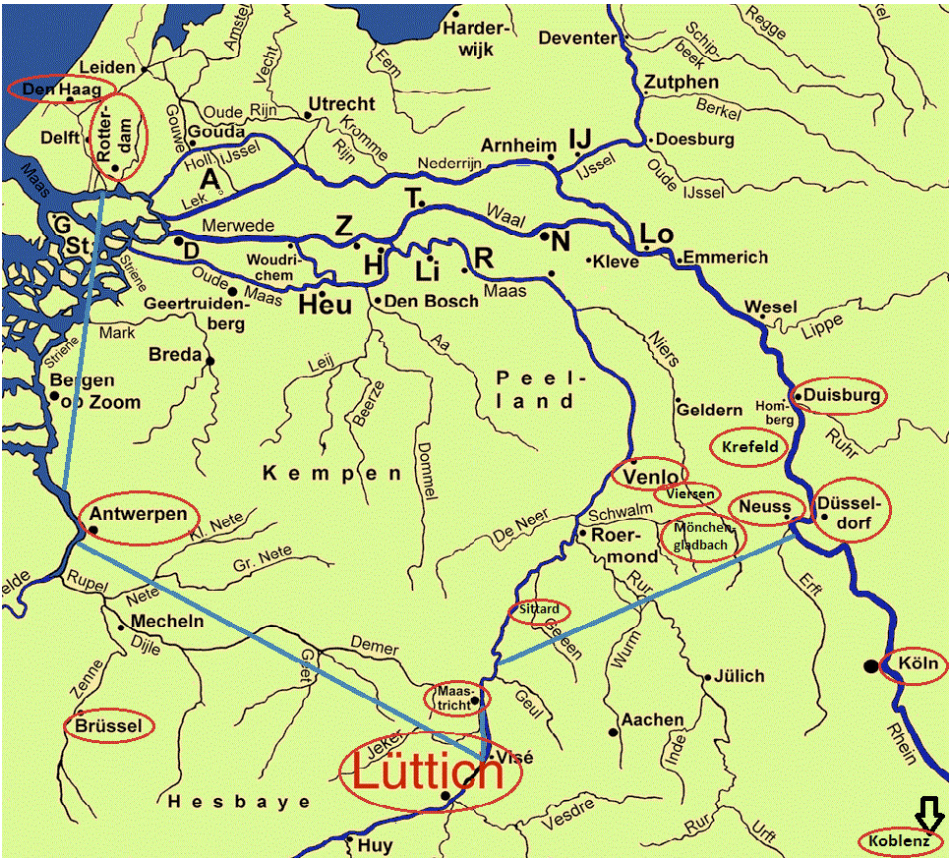


Abb. 18: Übersicht über die von der Verfasserin besuchten Archive.

fener Fragen zum Ende aufgesucht werden sollte, mussten wegen dortiger Renovierungsmaßnahmen entfallen. Im Stadtarchiv Aachen konnten trotz wiederholter Nachfrage keinerlei Dokumente zum vorliegenden Thema ausfindig gemacht werden. Dies ist umso erstaunlicher, als dass gerade das Aachener Kohlenrevier an der Realisierung des Rhein-Maas-Schelde-Kanals in besonderer Weise interessiert war. Die deutsche Debatte kann jedoch aufgrund der oben angeführten Quellenlage gut nachvollzogen werden. Eine Anfrage an das Thyssen-Krupp-Archiv bezüglich Stellungnahmen der Wirtschaftsvertreter des Ruhrgebiets ergab, dass sich dort keine Bestände hinsichtlich der Kanalfrage befinden. Nach Einschätzung von Archivleiter Prof. Dr. Manfred Rasch ist dieser Umstand darauf zurückzuführen, dass das Ruhrgebiet ohnehin traditionell den Ex- und Import über Rotterdam betrieben habe und dass von daher Antwerpen als Zielhafen für die dort ansässige Wirtschaft uninteressant gewesen sei.[296] Die fehlende Dokumentation könnte aber auch bedeuten, dass die führenden Kreise des Ruhrreviers, etwa der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk Essen, ein Zustandekommen der Kanalverbindung generell bezweifelten.

296 Mail (22.01.2015) an die Verfasserin.

Auf niederländischer Seite erfolgten Besuche in den Stadtarchiven von Venlo, Sittard (für Born) und Rotterdam. In Belgien wurde den Stadtarchiven Antwerpen (Felixarchiv) und Lüttich ein Besuch abgestattet, im Letzteren war bezüglich einschlägiger Protokolle Fehlanzeige festzustellen. Auf einen Besuch in Visé wurde verzichtet, da die mit dieser Stadt verbundene Südvariante des Kanals in der Diskussion nur marginal eine Rolle spielte und recht bald aufgegeben wurde. Die vergleichsweise geringe Anzahl der in Belgien besuchten städtischen Archive gründet in der Tatsache, dass dort die Diskussionen vorwiegend auf provinzialer bzw. nationaler Ebene geführt wurden.

Verschiedene Quellengattungen

Wie bereits angedeutet, kann für die Rekonstruktion der Debatte um den Rhein-Maas-Schelde-Kanal auf eine breite Quellenbasis zurückgegriffen werden. In den angeführten Archiven sind zahlreiche Aktennotizen der einzelnen Regional- und Kommunalpolitiker, Briefwechsel zwischen den Handelskammern, politischen Instanzen, einzelnen Wirtschaftszweigen oder den in Duisburg bzw. Köln angesiedelten Stellen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion, Denkschriften, Entwurfsstudien sowie Sitzungsprotokolle des Westlandkanal-Vereins, des Comité européen d'aménagement de la Meuse (CEAM), der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) bzw. der Limburgsen Comissie voor Waterwegen (LCW) verwahrt. Über die niederländischen Aktivitäten lässt sich in den deutschen Archiven wesentlich mehr finden, als über die Belgischen, was bereits ein Indiz dafür ist, dass tatsächlich weniger Aktivitäten und weniger Austausch auf belgischer Seite stattfand. Aufgrund der Quellenlage war es möglich, die einzelnen Schritte und Ereignisse, vor allen Dingen für die dritte Phase, ausreichend genau nachzuzeichnen. Mit jedem weiteren Archivbesuch fügten sich die einzelnen Informationssegmente zu einem Ganzen zusammen. Einige Dokumente tauchten dabei in mehrfacher Ausfertigung auf. Interessant hieran war, dass textlich identische Archivalien mit jeweils unterschiedlichen Kommentaren versehen waren.

Ebenfalls gut ist die Quellenlage hinsichtlich der Rhein-Schelde-Verbindung Antwerpen-Rotterdam. Neben zahlreichen Zeitungsberichten zu diesem Projektentwurf sind ein umfangreicher Briefwechsel sowie die kompletten Dossiers der Bijzondere Belgisch-Nederlandse commissie voor de waterwegen en de havenprobleemen, kurz der Steenberghe-Cauwelaert Kommission, welche insbesondere zur Klärung des Moerdijkprojektes Anfang der 1950er Jahre eingesetzt wurde, in Brüssel einsehbar. Insgesamt wurden jedoch die Bestände zu dieser Magistrale nur orientierend bearbeitet.

Die geplante Darstellung der Debatte aus der Perspektive eines im ersten Kapitel definierten Beobachters (Kap. 4.1) verlangt die Heranziehung einer Quellengattung, die einem derartigen Blickwinkel entspricht: Mit der Textgattung «Zeitungsartikel» wurde ein Medium benutzt, welches diesem Anspruch gerecht werden kann. Zugleich ermöglicht der Presseartikel – eine für die Erforschung infrastruktureller Belange zwingende Voraussetzung – einen interdisziplinären Zugang hinsichtlich des Forschungsgegenstandes, so dass sich in alle Richtungen hin genügend und breit gefächerte Informationen erhalten lassen. Dies zumindest ab dem Zeitpunkt, seit dem eine Tagespresse existierte, also ungefähr zu Beginn des 17. Jahrhunderts, wobei von einer breitenwirksamen Presse erst ab Mitte des 18. Jahrhunderts gesprochen werden

kann.[297] Die Jahrgänge der überregionalen und der lokalen Presse bieten dem Historiker reiches Material. Der Mediendiskurs als solcher kann hierbei gleichzeitig im Fokus der Untersuchung stehen, muss es aber nicht. Im ersteren Fall können besondere Aufschlüsse erwartet werden, wenn bei einem Infrastruktur-Projekt Bürgerinitiativen beteiligt sind.

In jedem Falle aber kann die Presse dazu dienen, dem Forschenden per Schneeballsystem wichtige erste Hinweise auf Institutionen, Personen, Kommunen, Diskussionslinien und Planungen aufzuzeigen. Es lassen sich hierbei durchaus auch Institutionen und Personen erfassen und einordnen, von denen kein Schriftwechsel überliefert ist. Dass sich Gremien und Institutionen länderübergreifend im Rahmen ihrer Arbeit selbst der Tagespresse als Informationsquelle bedienten, lässt sich aus zahlreichen Anstreichungen und Marginalien in den archivierten Artikeln schließen. Diese lassen somit unter Umständen auch Rückschlüsse über Einschätzungen und das Vorgehen der jeweiligen Beteiligten zu. Die Anzahl veröffentlichter Presseberichte und die Anzahl der veröffentlichenden Presseorgane ermöglichen, in erster statistischer Näherung, Rückschlüsse auf den Aktualitätsgrad und die Bedeutung eines Infrastrukturprojektes. Vor allem letzterer Ansatz sollte Eingang in die Untersuchung finden. So wurden u. a. neben den erwähnten Archivalien um die 500 Zeitungsartikel aus 83 verschiedenen deutschen, belgischen und niederländischen regionalen und z. T. vereinzelt auch überregionalen Tageszeitungen zur West-Ost-Magistrale ausgewertet. Der Mediendiskurs selbst wird, wie bereits erwähnt, hierbei jedoch vernachlässigt, da einerseits die Arbeit nicht auf eine Untersuchung der Auswirkung der Medien auf die Infrastruktur-Entwicklung abzielt sowie andererseits an den Kanaldiskussionen keine Bürgerinitiativen beteiligt waren – die explizite Rolle der Betreiber des Mediensystems als Beobachter der Kanaldebatte bleibt also unberücksichtigt. Für die spätere Analyse ist festzuhalten, dass bei den herangezogenen Printmedien die Tendenz, die waltenden Protagonisten stark in den Vordergrund zu stellen, unübersehbar ist. D. h., die Berichterstattung ist weitgehend personenbezogen.

Die Tagespresse als Quellengattung

Heinz Pürer benennt in seiner Untersuchung über die deutsche Presse drei Funktionen als grundlegend: Erstens die Bildung der öffentlichen Meinung, zweitens die Kontrollfunktion gegenüber Staat, Regierung und deren ausführenden Organen und drittens die Vermittlerfunktion zwischen Bürgern und den Trägern staatlicher Zuständigkeit.[298] Hierbei kommen drei Grundanforderungen an die Qualität massenmedialer Informationsvermittlung, also auch an die Tagespresse, zum Tragen: zum einen die Anforderung der Vollständigkeit, d. h. eine umfassende Berichterstattung über das soziopolitische, sozioökonomische und soziokulturelle Geschehen; hierbei sollen möglichst alle beteiligten Seiten zu Wort kommen. Weiterhin sollen sich die Medien zur Objektivität, d. h. der unverzerrten Darstellung der Wirklichkeit, verpflichten. Sie sollen sich drittens um Verständlichkeit bemühen, damit auch der Laie die Vorgänge verstehen

297 Arndt, Johannes: Herrschaftskontrolle durch Öffentlichkeit: Die publizistische Darstellung politischer Konflikte im Heiligen Römischen Reich 1648–1750. Göttingen 2012, S. 22.
298 Pürer, Heinz/Raabe, Johannes: Presse in Deutschland. Konstanz 2007, S. 337.

und bewerten kann.[299] Innerhalb der Tagespresse werden dabei verschiedene Darstellungsformen unterschieden: die Reportage, welche von unmittelbar Gesehenem und Erlebtem erzählt, das Interview, bei welchem der Journalist darauf zu achten hat, dass auf exakte Fragen exakte Antworten gegeben werden. Ferner werden Meldung, Bericht, Glosse sowie der Kommentar unterschieden, welcher auch satirisch gehalten sein kann.[300] Ende der Achtziger Jahre, bedingt durch die große Anzahl von Regional- und Lokalzeitungen, war Deutschland das titelreichste Zeitungsland Europas und das trotz der Tatsache, dass nach der Gleichschaltung durch das Nazi-Regime das Pressewesens nach dem Zweiten Weltkrieg neu gestaltet werden musste.[301] Die lokale Publizistik mit ihren Berichten aus naher Umgebung und vom eigenen Gemeinwesen findet dabei durchaus ein breites Echo, erstaunlicherweise existiert jedoch vielerorts nur selten eine echte lokale Konkurrenz.[302]

Nach Mathes findet die Artikelauswahl beim Leser in drei Stufen statt: In der Selektionsstufe I erfolgt die Beachtung des Artikels anhand formaler Aspekte wie z. B. Platzierung, Bebilderung, Schlüsselwörter etc. Hat ein Artikel das erste Interesse geweckt, schließt sich die Selektionsstufe II in Form der Nutzung des Beitrags zur Kurzinformation an. Hierbei wird die Überschrift gelesen sowie der Vorspann, bei Fehlen eines solchen wird der Artikel selbst angelesen. Die Selektionsstufe III ist erreicht, wenn dreiviertel des Beitrags oder sogar der komplette Text gelesen wird.[303] Hiernach richtet sich auch der Aufbau der einzelnen Beiträge, besonders, wenn es sich um die Textformen «Meldungen» und «Berichte» handelt. Inhaltlich fußen diese Beiträge auf der Beantwortung der so genannten sieben „W-Fragen“: wer? was? wann? wo? wie? warum? woher (welche Quellen)? Ergänzend kommt noch die Frage „welche Folgen?“ hinzu.[304] Die redaktionellen Autoren bedienen sich weiterhin des Prinzips der „Pyramide“: Das Neueste und Wichtigste wird voran platziert, wobei der „drei k-Regel“ gefolgt wird: kurz, klar, kommentarlos. Der erste und der zweite Satz (Lead) enthalten den Kern der Meldung, sprich die neue Information in Kurzform. Hiernach wird in der journalistischen Nachrichtenmeldung die Quelle, wenn z. B. auf eine Studie oder einen Experten zurückgegriffen wird, angegeben, es sei denn, sie ist verzichtbar. Ab dem dritten Satz werden weitere Informationen geliefert. Die folgenden Abschnitte geben dem Leser Einordnungshilfen und umreißen den Hintergrund des Ereignisses sowie die Dimension des Geschehens, die W-Fragen „warum“ und „wie“ werden beant-

299 Pürer, Heinz/Raabe, Johannes: S. 377; Baur, Nina: Was kann die Soziologie methodisch von der Geschichtswissenschaft lernen? In: Historical Social Research. Jg. 33, H. 3 (2008), S. 229.

300 Kretzschmar, Sonja/Möhring, Wiebke/Timmermann, Lutz: Lokaljournalismus. Wiesbaden 2009, S. 84.

301 Pürer, Heinz/Raabe, Johannes: S. 147; Dussel, Konrad: Deutsche Tagespresse im 19. und 20. Jahrhundert. Berlin 2011, S. 207.

302 Pürer, Heinz/Raabe, Johannes: S. 318; Kretzschmar, Sonja/Möhring, Wiebke/Timmermann, Lutz: S. 75.

303 Pürer, Heinz/Raabe, Johannes: S. 321.

304 Kretzschmar, Sonja/Möhring, Wiebke/Timmermann, Lutz: S. 94; Zehnt, Wolfgang: Die Pressemitteilung. Konstanz 2007, S. 43; Müller, Fransziska: Die Pressemitteilung – pure Werbung? Eine textlinguistische Analyse zu Interpendenzbeziehungen zwischen Public Relations und Werbung, Berlin 2011, S. 42 f.

wortet. Abschließend werden ggf. noch Hintergründe zum Thema etc. angefügt.[305] Die Kenntnis dieses fach-journalistischen Konzepts ist bei der Auswertung der (im Register angeführten Presseartikel zum Thema) durchaus hilfreich.[306]

Pressemitteilungen, die insbesondere in der Lokalpresse, wenn sie der Redakteur für geeignet hält, unverändert übernommen werden, folgen den gleichen Regeln. Der Lokaljournalismus ist in dieser Hinsicht nicht selten eher reaktiv und abbildend als aktiv und untersuchend, der Lokaljournalist läuft die Gefahr, sich zum Handlanger bestimmter Interessen zu machen.[307] Unter einer Pressemitteilung wird „eine offizielle schriftliche Information eines Unternehmens, einer Gruppe oder Einzelperson mit dem Ziel, (ggf. vorher selektierte) Medien oder einzelne Journalisten über ein Ereignis oder einen bestimmten Sachverhalt zu informieren und dadurch einen Medienbericht zu veranlassen“[308] verstanden. Sie ist unmittelbar zur Hand des Journalisten bestimmt, der diese im einfachsten Fall direkt so übernimmt, ohne selbst zu recherchieren oder zu formulieren. Die Herausgeber bestimmen dabei den Zeitpunkt der Veröffentlichung. Bentele unterscheidet fünf Typen von Pressemitteilungen: die (kurze) Pressemeldung, das Statement, welches eine Stellungnahme oder Bewertung formuliert, der (längere) Pressebericht, das Pressefoto sowie der Redetext, welcher gelegentlich in seiner Gänze versendet wird.[309] Der Grat zwischen Aufnahme und Ablehnung einer Pressemitteilung ist schmal: Es kommt stets auf das Timing, die Themenauswahl, das Medium und den Redakteur an, weitere wichtige Kriterien sollen das Verfassen einer gelungenen Pressemitteilung unterstützen.[310] Diese zu kennen, kann sich bei der Quellenanalyse durch den Historiker als nützlich erweisen, insbesondere dann, wenn der Mediendiskurs bei der Untersuchung eine Rolle spielen soll und sich seitens des obrigkeitlichen Rahmens lancierte Pressemitteilungen auffinden lassen:

1. Je stärker ein Ereignis personalisiert ist, desto eher wird es zur Nachricht.
2. Die Entscheidung, wie welche Teilaspekte zu gewichten sind, darf niemals dem Journalisten überlassen werden, eine gute Überschrift lockt den Journalisten.
3. Schlichte und einfache Sprache verwenden.
4. Im Lead das Perfekt benutzen, keine Partizipalkonstruktionen – dafür besser einen Nebensatz.
5. Verben statt Substantive benutzen.
6. Aktiv statt Passiv verwenden (mehr Dynamik).
7. Zitate lockern auf und sollen verwendet werden, jedoch sollten sie stets Inhalt transportieren.
8. Adjektive nur verwenden, wenn sie objektiv beschreiben.
9. Zeitangaben dürfen nicht fehlen.
10. Überschriften müssen gut gewählt werden:
    1. Die Überschrift muss eine klare Aussage haben, diese sollte die zentrale Aussage des Textes sein.
    2. Sie darf den Text nicht verfälschen.

305 Kretzschmar, Sonja/Möhring, Wiebke/Timmermann, Lutz: S. 84 f.; Zehnt, Wolfgang: S. 42 ff.; Müller, Fransziska: S. 41 f.
306 Siehe Anhang.
307 Kretzschmar, Sonja/Möhring, Wiebke/Timmermann, Lutz: S. 111 f.
308 Müller, Fransziska: S. 38.
309 Ebd.: S. 39.
310 Zehnt, Wolfgang: S. 32 ff.

3. Sie muss korrekt, leicht zu fassen und unmissverständlich formuliert sein.
4. Sie sollte einen Lese-Anreiz bieten. Keine Fachausdrücke verwenden, die von der Mehrheit nicht verstanden werden.
5. Unnötige Superlative zur Erhöhung des Interesses vermeiden.
6. Länge: max. eine normal beschriebene Din A4-Seite.

Etwa 90% der eingehenden Pressemitteilungen gelten als «Informationsmüll» und werden nicht verwertet. Mehr als 75% der Journalisten bemängeln, dass eingereichte Pressemitteilungen vordergründig nur werbenden Charakter tragen.[311] Im Umkehrschluss kann davon ausgegangen werden, dass tatsächlich publizierte Pressemitteilungen den oben genannten Kriterien entsprechen, von wichtigem Inhalt sind, und, seriösen Journalismus vorausgesetzt, die Objektivität der Berichterstattung wahren. Naturgemäß sind stets zahlreiche Personen und Institutionen daran interessiert, eine Pressemitteilung zu platzieren – nicht zuletzt aus dem Bereich der Politik. Firmen verstehen die Pressemitteilungen gerne als Teil ihres Marketingkonzepts. Diese Intention kann zu einer tendenziellen und verzerrten Berichterstattung führen.[312] Seriöse Pressemitteilungen geben in sachlicher Form und mit korrektem Inhalt Aufschluss über berührte Regionen, Personen, Gremien, anstehende Entscheidungen und Planungen; sie können auch – wie im vorliegenden Fall – auf geschichtliche Zusammenhänge eingehen. Die Häufigkeit der Artikel zu einem bestimmten Thema kann ein Maßstab für die Intensität der Diskussion hierüber und die öffentliche Anteilnahme hieran sein.

Selbstverständlich muss die historische Forschung, was die Verwertung von Tageszeitungen – und weiteren populären Organen – angeht, äußerste Quellenkritik walten lassen. Eine Möglichkeit hierzu bietet, soweit verfügbar, die Gegenkontrolle über die amtliche Protokollführung. In dieser Hinsicht ist u. a. zu berücksichtigen, dass trotz aller geforderten Objektivität die Presse unter einem gewissen Wettbewerbsdruck steht, zahlreiche Blätter einem politischen Lager nahe stehen, des Weiteren den Erwartungen der Leserschaft und Anzeigekunden entsprochen werden soll.[313] Durch die Auswertung unter den oben genannten Kriterien verfasster Zeitungsartikel (besonders sei hierbei auf die W-Fragen verwiesen), ist es jedoch durchaus möglich, grundlegende und relevante Informationen über eine Infrastrukturmaßnahme zu erhalten, welche dann durch weitere Forschungen überprüft und ergänzt werden müssen.

Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal und seine Alternativzelle in der Rezeption der Tagespresse

Zeitungsartikel lassen sich, wie bereits erwähnt, für beide Kanal-Magistralen in allen drei Ländern ausreichend finden. Zur West-Ost-Magistrale wurde ein Presseartikelregister über die deutschen, niederländischen und belgischen Veröffentlichungen erstellt (siehe Anhang), welches die Basis für mehrere Grafiken in verschiedenen Kapiteln bildet und welches u. a. ein statistisches Spiegelbild der jeweiligen Aktualität des Themas verkörpert. Bei der Auswertung der Artikel im Rahmen der historischen Forschung wird es vor allem dann problematisch, wenn sich etwa die deutsche Tages-

311 Müller, Franziska: S. 47 f.
312 Baur, Nina: S. 229.
313 Ebd.

presse in ihrer Berichterstattung auf niederländische oder belgische Beiträge bezieht, die Redakteure jedoch nicht über ausreichende Sprachkenntnisse verfügen. Übersetzungsfehler haben bei der vorliegenden Untersuchung mehr als einmal Irritationen verursacht. Eine fehlerhafte Berichterstattung kann auch aus der unkritischen Übernahme von Legenden resultieren. So wird beispielsweise von deutschen, niederländischen und belgischen Zeitungen den Planungen einer Rhein-Maas-Schelde-Verbindung die besagte 2.000-jährige Tradition attestiert.

Zahlreiche regionale Blätter erstatteten im Betrachtungszeitraum regelmäßig einschlägigen Bericht: Aachener Nachrichten, Aachener Neuigkeiten, Aachener Volkszeitung, Allgemeine Kölnische Rundschau, Der Mittag, Dagblad voor Noord-Limburg, Derniéres Nouvelles, Duisburger Generalanzeiger, Duisburger Stadtanzeiger, Düsseldorfer Nachrichten, Euskirchener Volksblatt, Gazette de Liége, Gazet van Limburg, Grenzland-Kurier, Grevenbroicher Zeitung, Handelsblatt, Industriekurier Düsseldorf, Kölnische Rundschau, Kölner Stadtanzeiger, La Metropole, Limburgsch Dagblad, Le Martin, Maas- en Roerbode, Moerser Woche, Neuss-Grevenbroicher Zeitung, Nieuwe Limburger, Rhein-Echo, Rheinische Post, Rheinische Zeitung, Rheydter Nachrichten, Stadt und Hafen sowie die Westdeutsche Zeitung. Aber auch außerhalb der unmittelbar vom Kanalprojekt betroffenen Regionen gab es Berichterstattung in Tages- und Wochenzeitungen[314]: Allgemeine Zeitung Mainz, Antwerpse Gids, Bonner Rundschau, Der Bote, Der Hafenkurier, Der Hafenkurier Rotterdam, De Standaard, Deutsche Tagespost Würzburg, Freie Presse Bielefeld, Generalanzeiger Wesel, Het Rotterdamsch Parool, Lloyed Anversois, Mannheimer Morgen, Neue Rheinzeitung, Neue Ruhr Zeitung, Neue Zeitung München, Neue Presse, Nieuwe Rotterdamse Courant, Nordsee-Zeitung Bremerhafen, Nordwestspiegel, Oost Brabant, Westdeutsche Allgemeine Zeitung, Westfalenanzeiger, Westfälische Nachrichten, Westfalen Post, Westdeutsche Rundschau, Westdeutsches Tagesblatt sowie in den Ruhr-Nachrichten. Mit den Zeitungen Algemeen Dagblad, Binnenschifffahrts-Nachrichten, De Telegraf, De Tijd, De Volkskrant, Die Welt, Die Zeit, Deutsche Verkehrs-Zeitung, Deutsche Zeitung, Frankfurter Allgemeine, Financieel Dagblad, Handels- en Transportcourant, Het Handelsblad, Het laatste Nieuws, Het vrije Volk, La Libre Belgique, Nieuws van die Dag, Rheinischer Merkur, Welt der Arbeit sowie Wirtschafts-Correspondent erfolgte zugleich auch länderübergreifend eine überregionale Berichterstattung.[315] Im Hinblick auf den Rhein-Maas-Kanal decken die Zeitungsberichte dabei eine Zeitspanne von 1947 bis 1985 ab, für vereinzelte Jahre, nämlich 1946, 1948, 1967, 1971–75, 1977–79 sowie 1984 konnten keine Artikel ausfindig gemacht werden, was jedoch nicht bedeuten muss, dass in diesen Jahren keine publiziert wurden. Das Presseartikelregister erhebt somit keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Im Antwerpener Stadtarchiv (Felixarchiv) werden mehrere Ordner mit Presseartikeln zum Rhein-Schelde-Kanal verwahrt. Da die West-Ost-Linie in vorliegender Arbeit den Schwerpunkt bildet, wurde auf die Erstellung eines Presseregisters bezüglich der

314 Der Vollständigkeit halber muss erwähnt werden, dass einige der erwähnten Zeitungsblätter heute nicht mehr existieren. Entweder wurde die Berichterstattung komplett eingestellt oder das jeweilige Presseblatt fusionierte mit einem anderen. Die davon betroffenen Zeitungen wurden hier nicht separat gekennzeichnet, da die Erkenntnis lediglich im Rahmen der Quellenrecherche von Bedeutung, für die Debatte an für sich jedoch unerheblich ist.

315 Siehe Anhang.

Nord-Süd-Magistrale verzichtet. Es wurde jedoch – zum Zwecke des Vergleichs – eine Zählung der in Antwerpen archivierten Artikel vorgenommen, um zumindest einen statistischen Anhaltspunkt bezüglich der Aktualität der Kanaldebatte um den Rhein-Schelde-Kanal zu erhalten. Die daraus resultierende Überblicksgrafik (Kap. 6.2) basiert demnach ausschließlich auf den Antwerpener Beständen und erhebt damit ebenfalls keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Eventuelle Fehler bei der Erfassung (z. B. Doppelzählungen etc.) sind nicht ausgeschlossen. Aufgrund der hohen Anzahl der Beiträge und der Fülle der verschiedenen, hier repräsentierten Tageszeitungen erscheint die Grafik (Kap. 6.2), was die Aktualität des Themas angeht, dennoch aussagekräftig. Die Artikel beziehen sich auf die Zeitspanne von 1948 bis 1975. Für die Jahre 1946, 1947, 1950 sowie 1970–74 wurden keine Beiträge im Felixarchiv gefunden. Bei den archivierten Zeitungsausschnitten handelt es sich um Artikel aus den folgenden achtzehn Tageszeitungen: La Métropole, Le Martin, Gazet van Antwerpen, De Antwerpse Gids, De Standaard, Het Volk, Het laatste Nieuws, Het Handelsblad, Le Soir, De Nieuwe Gazet, Lloyd Anversois, La Libre Belgique, Vooruit, Het Vrije Volk, Brabants Nieuwsblad, Dagblad de Stem, De Roode Vaan und De Telegraaf. Es liegen also überwiegend belgische Blätter vor, der regionale Schwerpunkt der Verlagsorte liegt dabei insgesamt auf Antwerpen und Umgebung.[316]

316 Die Artikelzählung beruht auf folgenden Beständen: MA-KAB 1107 (1948–Mai 1957), MA-KAB 1092 (1962–65), MA-KAB 1093 (Mai 1957–75), Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

4. Das Infrastruktur-Projekt Rhein-Maas-Kanal nach 1945 aus Sicht unterschiedlicher Quellengattungen: die Perspektive der regionalen Gestalter

Die Diskussion zwischen 1946 und 1985 lässt sich, wie bereits erwähnt, insgesamt in zwei Phasen einteilen, welche auf der Pressegrafik (Abb. 19) und damit auf der Intensivität des Diskussionsverlaufes basieren. Grundsätzlich wäre eine solche Einteilung auch anhand der Integration der verschiedenen Räume in die Debatte denkbar, in vorliegendem Fall macht eine solche Strukturierung jedoch keinen Sinn. Die erste und eigentlich auch entscheidende Periode reicht zeitlich etwa bis zum Jahr 1963. Das Kapitel 4.1 gibt zunächst einen ersten Überblick über die Debatte im gesamten Untersuchungszeitraum und zeigt zugleich auf, was ein im ersten Kapitel beschriebener, interessierter Beobachter der Presseberichterstattung über das Kanalproblem hätte entnehmen können. Kapitel 4.2 (1946–63) und 4.3 (1964–85) stellen schließlich die Debatte aus Sicht der regionalen Politiker und Ökonomen dar, während der letzte Abschnitt 4.4 Ziele und Verhalten dieser Protagonisten in den zur damaligen Zeit vorherrschenden gesellschaftspolitischen Kontext stellt.

4.1 Die Kanaldebatte 1946–85 in der Rezeption der Presseberichterstattung

Vorbemerkung

Im Betrachtungszeitraum, vor allem in dessen frühen Jahren, spielte das Medium Tagespresse naturgemäß eine wesentlich größere Rolle als in der jetzigen Internet-Ära. Lokale Rundfunk- und Fernsehsender mit regelmäßigem Programm entstanden erst ab den 1950er Jahren. Die ARD beispielsweise begann in Deutschland nicht vor 1952 mit dem ersten Fernsehprogramm. Insbesondere, was die regionale Berichterstattung angeht, lag der Schwerpunkt somit auf den aktuellen Printmedien. Für die amtierenden Regionalpolitiker bildete die Zeitung zugleich eine mögliche Bühne, sich selbst zu präsentieren und ihr Engagement für die jeweilige Region einer breiten Leserschaft näher zu bringen.

Das vorliegende Kapitel zeichnet die Kanaldebatte um den Rhein-Maas-Kanal anhand zahlreicher Presseberichte länderübergreifend nach. Dabei steht nicht die Bevölkerung in ihren lokal handelnden Gruppierungen im Vordergrund, der Fokus wird vielmehr auf die von den Initiatoren gewollte Darstellung der Debatte in der Öffentlichkeit gerichtet. Es wird von daher nicht untersucht, was die Bürger tatsächlich verstanden und an Wissen adaptierten, sondern im Wesentlichen das, was ein im Sinne des ersten Kapitels «definierter» Beobachter einer im Entstehen begriffenen Infrastrukturzelle durch die von den Politikern lancierten Pressemitteilungen und durch die redaktionelle Berichterstattung in seiner Summe über die Infrastrukturmaßnahme hätte wissen sollen und können. Bei den in den Archiven aufgefundenen Zeitungsartikeln liegt der Schwerpunkt mengenmäßig auf der lokalen Tagespresse der fraglichen Regionen. Damit geht die Untersuchung über die Wissensadaption eines einzelnen Bürgers

hinaus. Der normale Leser der Aachener Presse beispielsweise wird, zumindest in aller Regel, nicht zusätzlich weitere lokale Blätter anderer Provenienz studiert haben, von belgischen und niederländischen Organen ganz zu schweigen. Er wird also zunächst nur die Aachener Sichtweise adaptieren, welche durch redaktionellen «Lokalpatriotismus» unter Umständen noch akzentuiert wird, und infolge mitunter zu einer völlig anderen Sichtweise gelangt sein, als ein in Krefeld beheimateter Leser der Lokalpresse. Die Auswertung einer großen Bandbreite von Presseorganen lässt dagegen für den Beobachter und auch Historiker die Analyse und Darstellung unterschiedlicher Sichtweisen und Absichten der beteiligten Protagonisten zu.

Wie im dritten Kapitel dargelegt, fallen bei der Inanspruchnahme der Quellengattung Zeitungsartikel im Hinblick auf die Leserschaft zwei Kriterien ganz besonders ins Gewicht: zum einen hinsichtlich der Lesemotivation die Selektion in drei Stufen durch den Leser selbst, zum anderen der pyramidenartige Aufbau eines Artikels. In der Konsequenz spielt insbesondere die Artikelüberschrift eine wichtige Rolle, wird diese doch in der Regel als erstes – und mitunter auch als einziges – zur Kenntnis genommen.

Informationen via Tagespresse – ein Überblick

Bereits die Quantität der pro Jahrgang publizierten, einschlägigen Presseartikel kann als Hinweis auf eine vermehrte Aktivität der Initiatoren gewertet werden und zugleich auch Aufschluss über die jeweilige Aktualität des Themas und das generelle öffentliche Interesse daran geben. Auf der Basis der Statistik in Abb. 19 kann die Debatte grob in zwei Phasen unterteilt werden: erstens 1946–63 sowie zweitens 1964–85. Während nach einem mäßigen Diskussionsstart ab 1949 bis 1963 jährlich immer mindestens um die zehn Artikel zu diesem Thema publiziert wurden, sank die Anzahl dieser im Jahr 1964 erstmals deutlich unter zehn Stück. Von einem kleinen Zwischenintermezzo in den Jahren 1968 bis 1970 abgesehen, sollte dies auch bis 1985 so bleiben. Der großen Anzahl von 90 Artikeln im Jahr 1950 steht – mit über zwei Dritteln davon – nur noch im Jahr 1957 ein weiterer Spitzenwert gegenüber. Vergleichsweise viele Publikationen sind für die Jahre 1954 und 1960 festzustellen. Im Folgenden werden die beiden Phasen anhand der Presseartikel, zunächst tabellarisch aufgelistet, anschließend näher erläutert.

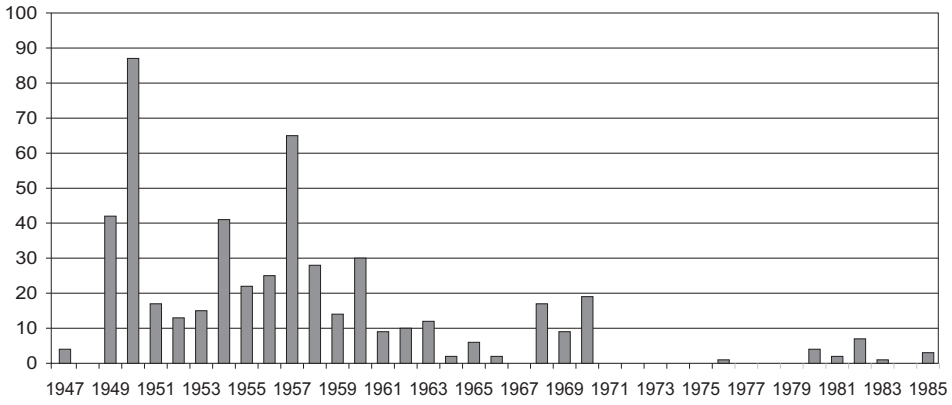


Abb. 19: Die grenzübergreifend quantitative Darstellung der erfassten Presseartikel zur Kanaldebatte in verschiedenen Tageszeitungen.

Tabelle 12: Zwei Diskussionsphasen: der Rhein-Maas-Schelde-Kanal in der Tagespresse.

Phasen	Protagonisten/ Institutionen	Aktivitäten	Projektbefürworter	Projektgegner
1946–63	Länder: Belgien, Deutschland (Bonn), Niederlande Bundesländer/ Provinzen: NRW, niederl. Limburg, Niederrhein, Lüttich, Noord-Brabant Städte: Antwerpen, Visé, Maastricht, Venlo, Neuss, Aachen, Köln, Krefeld, Duisburg-Ruhrort, Arcen, Born, Rotterdam, Moers, Düsseldorf, Hasselt Personen: Bonnet, Seebohm, Oberstadtdirektor Nagel, Oberbürgermeister Heusch, Hentrich, Gouverneur von Lüttich, Ingenieur Egelie, Gouverneur Houben Institutionen: Bundesbahn, IHK Aachen, Braunkohlenindustrie, Binnenschifffahrtsausschuss	Westlandkanal-Verein/ Aachen-Rheinkanal-Verein gegr. (Febr. 1950) nl. Studienkommission (Limburg) gegr. (1950/51) Niederlande bilden Kanal-Komitee (Nov. 1953) Drei-Städte-Abkommen (grenzübergreifendes dt.-belg. Komitee gegr., Mai 1954) Europäischer Ausschuss gegr. (CEMT, Juni 1954) Resolution von Hasselt (Sept. 1954) Interessenvertretung-linker-Niederrhein gegr. (Okt. 1954) Krefelder Denkschrift (Sept. 1957) Wasserstraßenkongress Maastricht (Sept. 1957) Internationale Konferenz für Maaß-Rhein-Kanal (Venlo, Sept. 1958) Gutachten WSD Duisburg (1961) Verkehrswissenschaftliches Institut Münster (Sept. 1963)	Westlandkanal-Verein Belgien nl. Studienkommission Dt.-belg. Komitee IHK Aachen Interessenvertretung-linker-Niederrhein Stadt Krefeld Stadt Neuss EWG Stadt Rotterdam Stadt Venlo Stadt Antwerpen Ingenieur Egelie Oberbürgermeister Heusch Oberstadtdirektor Nagel Provinz Lüttich	Bonn Braunkohle Bundesbahn Binnenschifffahrt
1964–85	Personen: Oele, Kassmann, Rietdorf Institutionen: IHK Mönchengladbach, KVP (Katholieke Volkspartij), Montan-Union, Verkehrswissenschaftliches Institut Münster, IHK Mittlerer Niederrhein, Euopaparlament/ *CEMT*	Intern. Untersuchungskommission (Juni 1968) Generalverkehrsplan 1970 Intern. Untersuchungskommission (Juni 1968) Generalverkehrsplan 1970 Trasse wird weiterhin freigehalten (1982)	Siedlungsverband Ruhr-kohlenbezirk Essen IHK Mönchengladbach IHK Mittlerer Niederrhein	NRW

Die tabellarische Auflistung basiert dabei in erster Linie auf dem durch die Verfasserin erstellten Presseartikelregister, welches allerdings keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt. Die Aufstellung wurde in einem ersten Schritt im Hinblick auf die genannten zwei chronologischen Phasen unterteilt. Posten, die dabei im ersten Phasenabschnitt genannt wurden, werden im folgenden Abschnitt nicht erneut angeführt. Die Gliederung erfolgte außerdem nach den vier Kategorien Protagonisten/Institutionen, Aktivitäten, Projektbefürworter sowie Projektgegner. In den weiteren Ausführungen im Fließtext wurden nur dann Fußnoten gesetzt, wenn konkret der Inhalt eines Presseartikels ausführlicher dargelegt wird, ansonsten wird auf die Überschriften im Presseartikelregister im Anhang verwiesen.

Zunächst fällt auf, dass sich den Überschriften ab dem Jahr 1971 fast keine neuen Informationen mehr entnehmen lassen, die dem Betrachter einen weiteren Aufschluss hinsichtlich des Diskussionsverlaufes geben könnten. Weiterhin ist festzustellen, dass offensichtlich die meisten Aktionen zur Durchsetzung des Projektes in der ersten Phase erfolgten, die allerdings, wie ebenso spätere Anläufe, erfolglos blieben. In Würdigung der Daten in der obigen Grafik lassen sich den genannten Spitzenwerten der Publikationshäufigkeit nunmehr historische Vorgänge als Auslöser zuordnen: für 1950 die Gründung des Westland-Kanalvereins, für 1954 die Gründung des deutsch-belgischen Komitees und der Interessengemeinschaft linker Niederrhein, 1957 die Krefelder Denkschrift und der Wasserstraßenkongress in Maastricht sowie 1970 die Diskussionen um die Berücksichtigung einer Trasse im Generalverkehrsplan NRW.

Die Protagonisten

Die Schlagwortrecherche ergibt für einen externen Beobachter, dass in der Kanaldebatte offensichtlich die drei Westeuropäischen Nationen Deutschland, Niederlande und Belgien verstrickt waren, insbesondere dabei das Bundesland NRW, die niederländischen Provinzen Limburg und Noord-Brabant sowie die belgische Provinz Lüttich. Innerhalb der grenzübergreifenden Region zwischen Rhein und Maas waren wiederum die niederländischen Städte Arcen, Born, Venlo, Maastricht, die belgische Stadt Visé, sowie die deutschen Städte Neuss, Aachen, Köln, Krefeld, Duisburg-Ruhrort, Moers und Düsseldorf involviert, zudem außerhalb der Region noch die beiden niederländischen bzw. belgischen Hafenstädte Rotterdam und Antwerpen. Besonders engagiert zeigten sich, wie bereits aus dem Publikationsumfang der betreffenden lokalen Presse geschlossen werden kann, die Vertreter der Städte Krefeld und Aachen. Deren Engagement lässt sich auch über die inhaltliche Ebene nachvollziehen, ging doch die Interessengemeinschaft linker Niederrhein sowie die Denkschrift 1957 auf Krefelder Initiativen, der Westlandkanal-Verein sowie das deutsch-belgische Komitee auf Aachener Demarchen zurück.[317]

317 Verein „Westkanal“ (21.12.1949, Die Welt); Der Aachen-Rheinkanal-Verein ersteht wieder (29.12.1949, Aachener Volkszeitung); „Westlandkanal-Verein“ (01.03.1950, Die Welt); Westlandkanal-Verein gegründet. Auch Düsseldorfer Interessen werden dadurch berührt (03.03.1950, Rhein-Echo); Gründung des Westlandkanal-Vereins (02.03.1950, Industriekurier Düsseldorf); Maas-Rhein-Kanal. Hauptaufgabe des Maas-Komitees (03.05.1954, Aachener Volkszeitung/Euskirchener Volksblatt); Städte-Abkommen über Kanalbau (04.05.1954, Rheinische Post); Drei Städte fordern Bau des Maas-Rhein-Kanals (04.05.1954, Aachener Zeitung); Maasschifffahrttagung in Lüttich (05.05.1954, Stadt

Ebenfalls in die Diskussion involviert waren die Bundesregierung, die Bundesbahn, die Braunkohlenindustrie, die Industrie- und Handelskammern (IHK) Aachen und Mönchengladbach, später auch die IHK Mittlerer Niederrhein, der Binnenschifffahrtsausschuss, das Verkehrswissenschaftliche Institut Münster, der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk Essen, die Montan-Union bzw. das Europaparlament und die CEMT. Die Bundesbahn, Braunkohlenindustrie sowie die deutsche Bundesregierung lehnten

und Hafen); De Luikse manifestatie (05.05.1954, Gazet van Limburg); De verandertde betekenis van de Maas (06.05.1954, Gazet van Limburg, Maastricht); Krefeld und Niederrhein gehören dazu (12.05.1954, Rheinische Post); Kanalprojekt bewegt linken Niederrhein. Interessengemeinschaft will beim Bau des Rhein-Maas-Schelde-Kanals mitwirken (28.10.1954, D.G.H. Duisburg); Der untere Niederrhein will gehört werden... bei der Erörterung des künftigen Rhein-Maas-Schelde-Kanals – Interessengemeinschaft geplant (28.10., Rheinische Post); Neuer Anstoß kommt aus Krefeld. 26. Denkschrift über Rhein-Maas-Kanal – Auf den Spuren der alten Römer (11.09.1957, Westdeutsche Allgemeine); Rhein-Maas-Kanal vorgeschlagen. Niederrhein legt Seebohm umfassende Denkschrift vor (11.09.1957, Die Welt); Krefeld levert uitvoerige berekingen. Arcen-Rijnkanaal opnieuw bepleit (11.09.1957, Dagblad voor Noord-Limburg).“ (21.12.1949, Die Welt); Der Aachen-Rheinkanal-Verein ersteht wieder (29.12.1949, Aachener Volkszeitung); „Westlandkanal-Verein“ (01.03.1950, Die Welt); Westlandkanal-Verein gegründet. Auch Düsseldorfer Interessen werden dadurch berührt (03.03.1950, Rhein-Echo); Gründung des Westlandkanal-Vereins (02.03.1950, Industriekurier Düsseldorf); Maas-Rhein-Kanal. Hauptaufgabe des Maas-Komitees (03.05.1954, Aachener Volkszeitung/Euskirchener Volksblatt); Städte-Abkommen über Kanalbau (04.05.1954, Rheinische Post); Drei Städte fordern Bau des Maas-Rhein-Kanals (04.05.1954, Aachener Zeitung); Maasschifffahrttagung in Lüttich (05.05.1954, Stadt und Hafen); De Luikse manifestatie (05.05.1954, Gazet van Limburg); De verandertde betekenis van de Maas (06.05.1954, Gazet van Limburg, Maastricht); Krefeld und Niederrhein gehören dazu (12.05.1954, Rheinische Post); Kanalprojekt bewegt linken Niederrhein. Interessengemeinschaft will beim Bau des Rhein-Maas-Schelde-Kanals mitwirken (28.10.1954, D.G.H. Duisburg); Der untere Niederrhein will gehört werden... bei der Erörterung des künftigen Rhein-Maas-Schelde-Kanals – Interessengemeinschaft geplant (28.10., Rheinische Post); Neuer Anstoß kommt aus Krefeld. 26. Denkschrift über Rhein-Maas-Kanal – Auf den Spuren der alten Römer (11.09.1957, Westdeutsche Allgemeine); Rhein-Maas-Kanal vorgeschlagen. Niederrhein legt Seebohm umfassende Denkschrift vor (11.09.1957, Die Welt); Krefeld levert uitvoerige berekingen. Arcen-Rijnkanaal opnieuw bepleit (11.09.1957, Dagblad voor Noord-Limburg).“ (21.12.1949, Die Welt); Der Aachen-Rheinkanal-Verein ersteht wieder (29.12.1949, Aachener Volkszeitung); „Westlandkanal-Verein“ (01.03.1950, Die Welt); Westlandkanal-Verein gegründet. Auch Düsseldorfer Interessen werden dadurch berührt (03.03.1950, Rhein-Echo); Gründung des Westlandkanal-Vereins (02.03.1950, Industriekurier Düsseldorf); Maas-Rhein-Kanal. Hauptaufgabe des Maas-Komitees (03.05.1954, Aachener Volkszeitung/Euskirchener Volksblatt); Städte-Abkommen über Kanalbau (04.05.1954, Rheinische Post); Drei Städte fordern Bau des Maas-Rhein-Kanals (04.05.1954, Aachener Zeitung); Maasschifffahrttagung in Lüttich (05.05.1954, Stadt und Hafen); De Luikse manifestatie (05.05.1954, Gazet van Limburg); De verandertde betekenis van de Maas (06.05.1954, Gazet van Limburg, Maastricht); Krefeld und Niederrhein gehören dazu (12.05.1954, Rheinische Post); Kanalprojekt bewegt linken Niederrhein. Interessengemeinschaft will beim Bau des Rhein-Maas-Schelde-Kanals mitwirken (28.10.1954, D.G.H. Duisburg); Der untere Niederrhein will gehört werden... bei der Erörterung des künftigen Rhein-Maas-Schelde-Kanals – Interessengemeinschaft geplant (28.10., Rheinische Post); Neuer Anstoß kommt aus Krefeld. 26. Denkschrift über Rhein-Maas-Kanal – Auf den Spuren der alten Römer (11.09.1957, Westdeutsche Allgemeine); Rhein-Maas-Kanal vorgeschlagen. Niederrhein legt Seebohm umfassende Denkschrift vor (11.09.1957, Die Welt); Krefeld levert uitvoerige berekingen. Arcen-Rijnkanaal opnieuw bepleit (11.09.1957, Dagblad voor Noord-Limburg); Von der Maas bis an den Rhein (21.10.1960, Die Zeit).

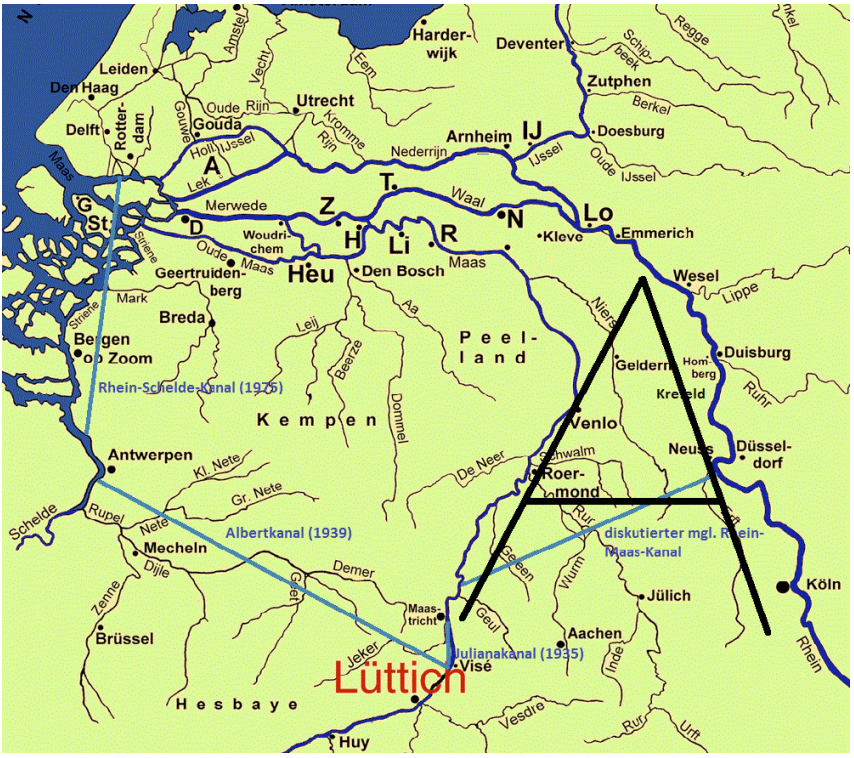


Abb. 20: Die A-Theorie.

das Projekt ab bzw. standen diesem äußerst kritisch gegenüber. Befürwortet wurde es auf deutscher Seite hingegen insbesondere von den Städten Aachen, Neuss, Düsseldorf und Krefeld, von den IHK's Aachen und Mönchengladbach sowie vom Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk Essen. In Belgien schien sich die belgische Regierung für dieses Projekt nachhaltig zu interessieren, insbesondere jedoch die Provinz Lüttich und die Stadt Antwerpen. Auf niederländischer Seite hatte der Rhein-Maas-Kanal vor allem Befürworter in Maastricht, Venlo und Rotterdam – Aussagen hinsichtlich der Positionierung der niederländischen Staatsregierung lassen sich hingegen nicht finden. Eine besondere Bedeutung erhielt das Projekt dadurch, dass sich die CEMT und die EWG dafür interessierten.[318]

Tabelle 13: Die verschiedenen Interessenvertretungen mit ihrem jeweiligen Ziel auf der Basis der Presserezeption.

Die verschiedenen Interessenvertretungen
Interessenvertretung Süd- bzw. Mittellinie: Aachen, Neuss, Mönchengladbach, Düsseldorf, Provinz Lüttich, Maastricht, IHK Aachen, IHK Mönchengladbach, Antwerpen (Personen: Heusch, Nagel, Gouverneur von Lüttich)
Interessenvertretung Nordlinie: Krefeld, Moers, Duisburg-Ruhrort, Venlo (Personen: Heun, Böttger)

318 Von der Maas bis an den Rhein (21.10.1960, Die Zeit).

Verschiedene Trassierungen

Aus den Pressebeiträgen kann entnommen werden, dass offensichtlich drei unterschiedliche Trassenvorschläge diskutiert wurden: eine Nordtrasse, die Geographie zwischen Ruhrort/Orsoy/Uerdingen und Arcen/Venlo betreffend, eine Mitteltrasse über Born, Geilenkirchen und Neuss sowie die Südtrasse mit dem Verlauf Visé-Aachen-Neuss (Vent-Debout). Der Industrie- und Handels-Kurier erstellte im Oktober 1957 mit der so genannten „A-Theorie" (Abb. 20) eine übersichtliche Zusammenfassung des aktuellen Diskussionsstandes der Linienführung zwischen Maas und Rhein:[319] Stellt sich der Betrachter die Maas als Aufstrich des Großbuchstabens A und, dazu korrespondierend, den Abstrich als den Rhein vor, wäre die Kanalverbindung als der Querstrich des Buchstabens zu sehen. Die besagte Theorie rechnete vor, dass die Trassenführung um so kostengünstiger auszuführen sei, je kürzer der „Querstrich" ausfallen werde. Für die geographische Realität bedeutete dies folglich: je weiter nördlich die Trasse, desto geringer die Kosten. Naturgemäß plädierten die verschiedenen Städte, je nachdem, in welchem Einzugsgebiet sie sich befanden, auch für die entsprechende Linienführung in ihrem Gebiet, laut Aachener Zeitung fand offensichtlich vor allem ein harter Konkurrenzkampf zwischen dem Aachener Raum und dem Ruhrgebiet statt.[320]

Zwei verschiedene Phasen

In der ersten Phase von 1946 bis 1963 sticht besonders die Gründung des Westlandkanal-Vereins als Nachfolgeverein des Aachen-Rhein-Kanalvereins im Februar 1950 hervor, eine Vereinigung, die im Raum Aachen angesiedelte Verfechter der Süd- bzw. Mittellinie zusammenführte. Mitglieder waren die Städte Aachen, Düsseldorf, Mönchengladbach, Neuss und Rheydt, die Landkreise Aachen-Land, Erkelenz, Geilenkirchen-Heinsberg, Grevenbroich und Jülich, die IHK's der entsprechenden Bezirke sowie der Verein der Steinkohlenwerke des Aachener Bezirks.[321] Seine Hauptaufgabe sah der Verein vor allem darin, eine Planung für die Linienführung des Kanals auf deutscher Seite ausarbeiten zu lassen. Infolge beauftragte er zwei Professoren der Technischen Hochschule in Aachen, die bei ihren Gutachten weitgehend auf die Steinkohlenvorkommen des Wurmgebietes und die vorgelagerten Braunkohlenfelder Rücksicht zu nehmen hatten.[322]

Auf niederländischer Seite wurde praktisch zeitgleich in Limburg eine Studienkommission gebildet, welche die Wahrung der niederländischen Interessen bei den Verhandlungen um die Rhein-Maas-Verbindung zur Aufgabe hatte, im November 1953 entstand ein weiteres Kanalbau-Komitee.[323] Zudem erfolgten besonders in den Jahren 1949, 1950 und 1951 eine Vielzahl von Staatsbesuchen zwischen Belgien und

319 Industrie- und Handels-Kurier (Oktober 1957), Zeitungsausschnitt, in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld.
320 Westland-Kanal. Projekt und Problem III (30.03.1951, Aachener Zeitung).
321 Von der Maas bis an den Rhein (21.10.1960, Die Zeit).
322 Ebd.
323 Zeitungsartikel, Überschrift unbekannt (08.09.1951, Verkehr. Internationale Fachzeitung für Verkehrswirtschaft, Nr. 36) sowie Holland bildet ein Kanalbau-Komité (10.11.1953, Nordwestspiegel, Düsseldorf), es handelt sich um die LCW.

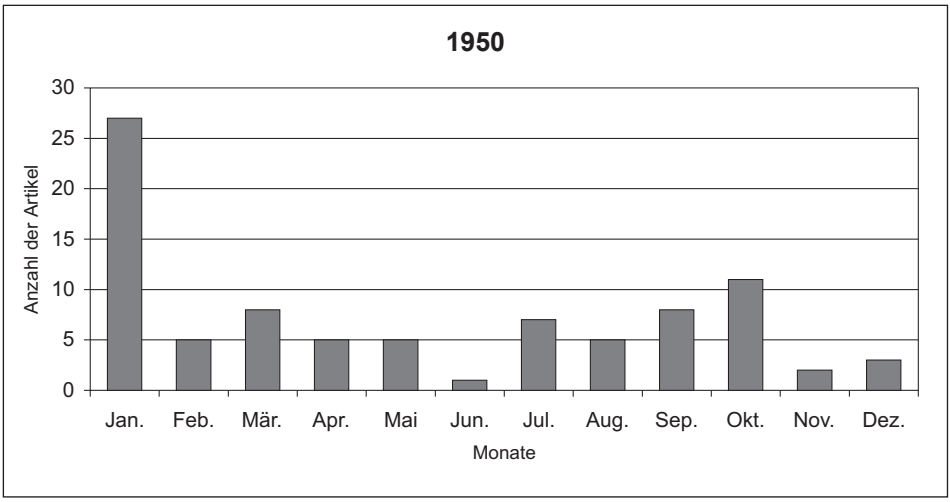


Abb. 21: Anzahl der erfassten Presseartikel grenzübergreifend in verschiedenen Tageszeitungen im Jahr 1950.

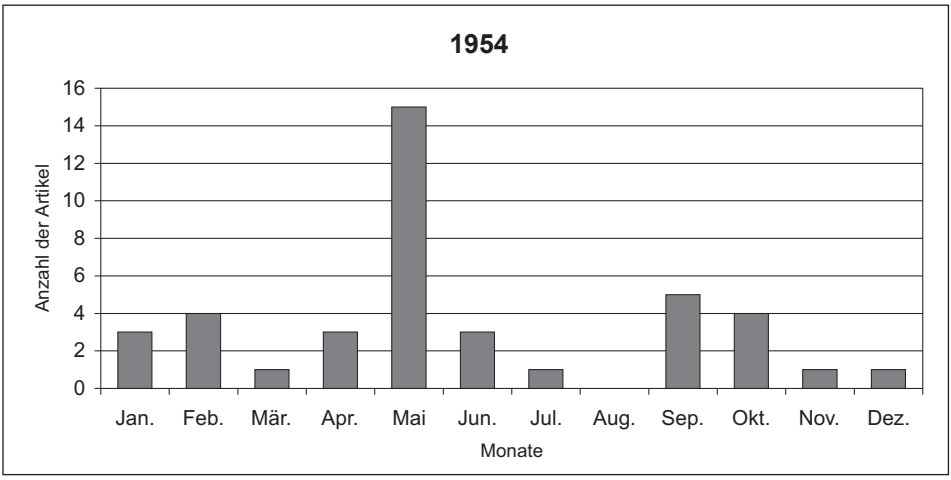


Abb. 22: Anzahl der erfassten Presseartikel grenzübergreifend in verschiedenen Tageszeitungen im Jahr 1954.

Deutschland, in welchen über das Projekt beraten wurde,[324] die hohe Anzahl der Presseartikel im Jahr 1949 lässt sich hierauf zurückführen.

Ein entscheidender Vorgang spielte sich dann 1954 ab. Nachdem im Oktober des vorangegangenen Jahres das Kanalprojekt Rhein-Maas im Rahmen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) an vierter Stelle auf die Liste der zehn wichtigsten Wasserstraßenprojekte gesetzt wurde, gründeten die zwei Städte Aachen, Antwerpen und die Provinz Lüttich im Mai 1954 ein deutsch-belgisches Komitee und verabschiedeten ein Abkommen, in welchem sie gemeinsam für den Rhein-Maas-Kanal eintraten. Diese Gründung rief die Erwartung hervor, dass es nun endlich auch zu Ver-

324 Belgien drängt auf eine Kanalverbindung zur Ruhr (07.01.1950, Dürener Zeitung).

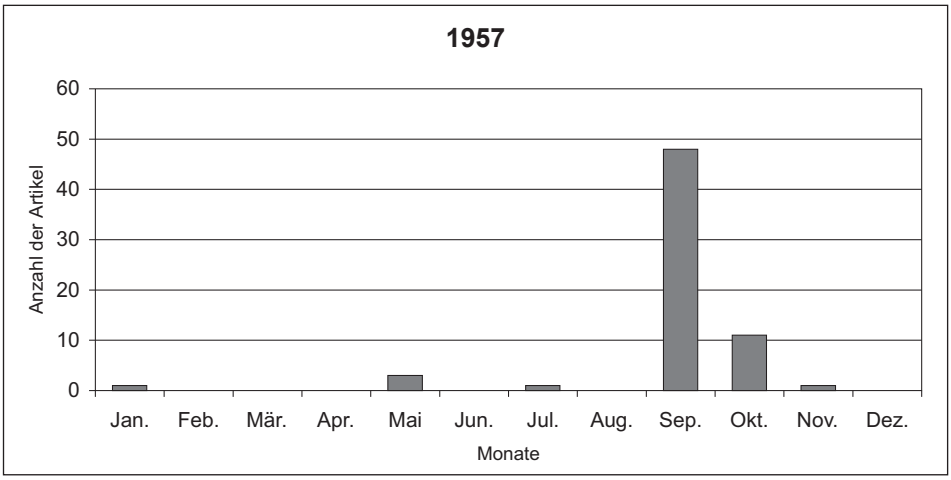


Abb. 23: Anzahl der erfassten Presseartikel grenzübergreifend in verschiedenen Tageszeitungen im Jahr 1957.

handlungen zwischen der deutschen und der belgischen Regierung kommen werde, die in Duisburg erschienene Zeitschrift „Stadt und Hafen“ ging beispielsweise in ihrer Ausgabe vom 5. Mai davon aus. In dem betreffenden Fachartikel wurde mit einem Öltransport nach Zentraleuropa von 600.000 Tonnen jährlich gerechnet. Außerdem erwartete der Autor einen Transport lothringischer Erze in den Raum Lüttich, was allerdings die Moselkanalisierung oder die Erstellung einer Kanalverbindung zwischen Briey und dem Rhein vorausgesetzt hätte.[325] Im Juni 1954, einen Monat später, wurde im Rahmen der CEMT ein Europäischer Ausschuss eingesetzt, der das Problem des Rhein-Maas-Kanals im Hinblick auf die Linienführung aus gesamteuropäischer Sicht klären sollte.[326]

Die Gründung der Interessenvertretung-linker-Niederrhein folgte dann im Oktober 1954. In dieser waren vor allem die Städte Krefeld und Moers tonangebend. Deren Bestrebungen mündeten in die Abfassung der Krefelder Denkschrift, welche im September 1957 – in Kooperation mit Venlo – der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Die hierin dargelegten Vorteile einer nördlichen Trassierung fanden in den Medien breit angelegte Beachtung. Praktisch zeitgleich tagte in Maastricht der Wasserstraßenkongress, eine grenzübergreifend besuchte Veranstaltung, bei welcher die Beiträge allerdings nicht über eine Diskussion um die Trassenführung hinauskamen. Insgesamt favorisierte die Kongressmehrheit die Mittellinie. Im September 1958 kam es in Venlo ebenfalls zu einer internationalen Tagung, die als «Gegentreffen» aufgefasst wurde. Hier kamen nun auch diejenigen Interessenvertreter zu Wort, welche ein Jahr zuvor in Maastricht nicht zugelassen waren. Im April 1960 konnten die Zuschauer des

325 Hier rechnete der Verfasser des Artikels damit, dass eine Menge von ca. 1,5 Mio. Tonnen via neuen Kanal in den Lütticher Raum gelangen und die Rückfracht über Koks und Kohle abgewickelt werden würde. Ferner rechnete das Blatt mit einem Güterverkehr jener Werke, die entlang der neuen Wasserstraße entstünden, dessen Umfang sich jedoch im Voraus nur schwer feststellen ließe. Stadt und Hafen Duisburg (05.05.1954), in: Bestand 20/962/1-226, Stadtarchiv Krefeld.

326 Von der Maas bis an den Rhein (21.10.1960, Die Zeit).

WDR-Fernsehens im Rahmen der Magazin-Sendung „Hier und Heute“ eine Diskussion um den Rhein-Maas-Kanal live verfolgen. In dieser kündigte der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Hans Lauscher (1958–62) an, dass das Land im Hinblick auf die Trassenführung mitreden wolle.[327] Im April 1961 erschien dann ein Gutachten der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Duisburg (WSD Duisburg), welches die Mittellinie in der Ausführung Born-Geilenkirchen-Neuss bevorzugte.

Für die zweite Phase ist zunächst der Untersuchungsabschluss des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Münster im September 1963 zu erwähnen, der die vorherigen Ergebnisse der WSD Duisburg bestätigte. Bereits in den Jahren 1960 und 1961 hatten die zuständigen Gremien der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft die beteiligten drei Staaten mehrfach aufgefordert, eine Entscheidung hinsichtlich des Kanalprojektes herbeizuführen.[328] Der internationale Untersuchungsausschuss der CEMT schien sich im Jahr 1968 noch immer mit dem Rhein-Maas-Kanal zu beschäftigen. Im Jahr 1969 konnte die Stadt Mönchengladbach im Hinblick auf das Projekt ein «goldenes Jubiläum» feiern: Wie die Rheinische Post nicht ohne satirischen Einschlag schreibt, waren seit der Veröffentlichung von Valentins Trassenplan im Jahr 1919 nunmehr 50 Jahre ergebnisloser Bemühungen vergangen.[329] In den folgenden Jahren der zweiten Phasen wurden dann keine nennenswerten Schritte mehr unternommen. Während der Kanal auch im Jahr 1982 noch immer auf der «Europa-Liste» stand und die Trasse weiterhin freigehalten wurde,[330] verstummten die Diskussionen im Jahr 1986 gänzlich. Daraus ist zu schließen, dass auch seitens der EWG eine weitere Verfolgung des Projekts nicht mehr erforderlich zu sein schien.[331]

Gründe für das Scheitern des Projekts

Glaubt der Leser der Presseberichterstattung, geriet die zukünftige Rolle der Wasserwege vor dem Hintergrund der zunehmenden Bedeutung des Straßentransports in die kritische Diskussion. Angesichts des ständig notwendigen Ausgleichs der defizitären Bilanz der Bahn durch den Bund sollte von staatlicher Seite in erster Linie in die Modernisierung des Schienenwegs investiert werden.[332] Ein wesentliches Problem stellte

327 Kanalbau-Projekt im Fernsehen (29.04.1960, Rheinische Post).

328 Optimismus für Rhein-Maas-Kanal (14.09.1963, Rheinische Post); Realisierung des Rhein-Maas-Projektes rückt näher (14.09.1963, Westdeutsche Zeitung).

329 Wir haben kürzlich das goldene Jubiläum gefeiert (14.03.1969, Rheinische Post).

330 Trasse für Rhein-Maas-Kanal wird weiterhin freigehalten (02.04.1982, Aachener Nachrichten); Kanal bleibt auf der Europa-Liste (31.07.1982, Rheinische Post); Rhein-Maas-Kanal: Trasse bleibt (31.07.1982, Westdeutsche Zeitung).

331 Neuer Anlauf für ein altes Projekt (03.05.1985, Rheinische Post).

332 Kein Geld für Kanalbau Aachen-Köln. Zunächst soll Bundesbahn modernisiert und konkurrenzfähig gemacht werden (20.09.1949, Westdeutsche Zeitung); Ist der Kanalbau heute wertlos? (30.11.1949, Kölnische Rundschau); Wieder zweckloses Kanalprojekt das nur Kosten verursacht (02.01.1950, Mannheimer Morgen); Maas-Rhein-Kanal als Zukunftsmusik? Bundesverkehrsminister Seebohm sprach in Köln vor der Bauindustrie (21.04., Kölnische Rundschau); Groß-Kanalprojekte erneut diskutiert (29./30.04.1950, Duisburger Generalanzeiger); Keine Experimente (24.12.1953, Die Zeit); Kanalbau stark umstritten. Kreis Moers sehr interessiert (14.05.1954, Rheinische Post); Stellungnahme des Binnenschifffahrtausschußes des Deutschen Industrie- und Handelstages Duisburg (05.06.1954, Stadt und Hafen); Ausbau der Bundesstraßen soll beschleunigt werden. Verkehrsprobleme erörtert/Minister Seebohm war gestern in Krefeld (26.06.1962, Neue

ferner die Finanzierung des Kanals dar. Hierfür ließ sich offensichtlich kein schlüssiges Konzept entwickeln. Dazu kam, dass durch den Beschluss zur Zusage der Moselkanalisierung (1956) und angesichts der damit für die nächsten Jahre verplanten Mittel die Realisierung weiterer Großprojekte noch unwahrscheinlicher wurde. Insbesondere diese Situation fand während der fünfziger Jahre ihren Niederschlag in den Presseberichten. Einerseits wurde zwar über mögliche Hilfen aus dem Marshall-Plan spekuliert,[333] andererseits eine konkrete Umsetzung bezweifelt.[334] Ein ebenso wesentliches Hindernis gründete ferner in der bereits ausführlich dargelegten Tatsache, dass sich die drei beteiligten Nationalstaaten nicht auf eine der umstrittenen Trassen einigen konnten. Allein in Deutschland war der Konkurrenzkampf um die Kanalanbindung groß. Da seitens des Bundes, wie angedeutet, kein nachhaltiges Interesse am Kanal vorhanden war, fehlte gerade hier eine Instanz, die auf einen gemeinsamen innerdeutschen Standpunkt hätte hinwirken können.[335] Als sich dann in den sechziger Jahren die Mittellinie als Kompromisslösung doch noch durchzusetzen schien, trat erneut die Braunkohlenindustrie auf den Plan und führte Probleme im Hinblick auf die technische Umsetzung an,[336] ganz abgesehen davon, dass die einschlägigen niederlän-

---

Rhein Zeitung); Für alle Verkehrsträger bleibt genug zu tun (26.07.1968, Die Welt); Das Todesurteil für alle Kanalbau-Pläne (29.08.1968, Westdeutsche Zeitung).

333 Loth, Wilfried: Staaten und Machtbeziehungen im Wandel. In: Iriye, Akira (Hg.): Geschichte der Welt: 1945 bis heute. Die globalisierte Welt (bpb Bundeszentrale für Politische Bildung), Bonn 2014, S. 15–181, hier S. 37.

334 Kein Geld für Kanalbau Aachen-Köln (20.09.1949, Rhein-Echo); Kein Geld für Kanalbau Aachen-Köln. Zunächst soll Bundesbahn modernisiert und konkurrenzfähig gemacht werden (20.09.1949, Westdeutsche Zeitung); Der Antwerpen-Rhein-Kanal. Belgische Initiative – Hoffnung auf Marschallplan-Gelder (03.01.1950, Allgemeine Kölnische Rundschau); Bund bearbeitet Rhein-Schelde-Kanal. Nordrhein-Westfalen hat reges Interesse, aber kein Geld (04.01.1950, Kölner Rundschau); Kein Geld für Rhein-Schelde-Kanal (04.01.1950, Der Mittag); Wie wird der Rhein-Aachen-Schelde-Kanal finanziert? (04.01.1950, Aachener Volkszeitung); Geldsorgen um Kanalprojekt. Deutschland und Belgien hoffen auf USA-Gelder (04.01.1950, Westfalen-Anzeiger); Keine Mittel für Kanalprojekt (04.01.1950, Neue Ruhr Zeitung); Rhein-Schelde-Kanal aus ERP-Mitteln? (05.01.1950, Die Welt); Projekt Rhein-Schelde-Kanal. Deutschland hat kein Geld (05.01.1950, Westfälische Nachrichten); Der Schelde-Rhein-Kanal. Kosten 1932 auf 130 Mill. Veranschlagt – Deutsche, belgische und holländische Interessen (06.01.1950, Kölner Stadtanzeiger); Düsseldorf-Antwerpen direkt? Besprechung über Maas-Rhein-Kanal – Finanzierung aus ERP-Mitteln (24.03.1950, Rheinische Zeitung); Maas-Rhein-Kanal über Arcen günstiger (16.05.1961, Rheinische Post); Tauziehen um Maas-Rhein-Kanal. Baukosten 150 Millionen DM – Linie Born-Neuß viermal so teuer (17.05.1961, Rheinische Post).

335 Maas-Rhein-Kanal Aufgabe des Bundes (15.09.1949, Kölnische Rundschau); Kanalprojekt Bundesangelegenheit. Rhein-Schelde-Projekt übergebietlich (04.01.1950, Mannheimer Morgen); Bund bearbeitet Rhein-Schelde-Kanal. Nordrhein-Westfalen hat reges Interesse, aber kein Geld (04.01.1950, Kölner Rundschau); Rhein-Schelde-Projekt jetzt beim Bund (04.01.1950, Aachener Nachrichten); Kanalverbindung Aachen-Antwerpen. Noch keine Stellungnahme der Bundesregierung (16.01.1950, Allgemeine Kölnische Rundschau); Maas-Rhein-Kanal als Zukunftsmusik? Bundesverkehrsminister Seebohm sprach in Köln vor der Bauindustrie (21.04.1950, Kölnische Rundschau); Niederrhein im Verkehrsnetz Europas. Bundesverkehrsminister Dr. Ing. Seebohm in Krefeld – eingehende Besprechung der Verkehrsprobleme mit Vertretern aus Stadt und Land (26.06.1962, Rheinische Post).

336 Tauziehen um Maas-Rhein-Kanal. Baukosten 150 Millionen DM – Linie Born-Neuß viermal so teuer (17.05.1961, Rheinische Post); Rhein-Maas-Kanal: Mittellinie ist vorzuzie-

dischen Stellen nach wie vor für die Nordverbindung votierten.[337] In den folgenden Jahren gewann das Argument der Unwirtschaftlichkeit die Oberhand. Die endgültige Aufgabe des Projekts durch die Landesregierung dürfte mit der Vorstellung des Generalverkehrsplans NRW im März 1970 erfolgt sein, in welchem das Kanalprojekt unberücksichtigt blieb.[338] Allerdings zeigt die Statistik der Presseartikel, dass die Wasserstraße zwischen Rhein und Maas von verschiedenen Seiten bis 1985 immer wieder ins Gespräch gebracht wurde.

„Die ständige Begleitmusik der Presse zu diesem Thema ist in jedem Falle unerwünscht."[339]

Die diversen Überschriften wie „Benelux-Kanal" (30.11.1949, Lloyed Anversois; 28.01.1950, Frankfurter Allgemeine), „Europäischer Mittellandkanal" (03.03.1950, Rhein-Echo), „Straße der Montanunion" (13.03.1953, Allgemeine Aachener Zeitung), „Der rote Montanfaden" (13.11.1953, Westdeutsche Zeitung) oder „Großschiffahrtsstraße der Montanunion" (20.04.1954, Rheinische Post) dürften beim Leser keinen Zweifel gelassen haben, dass es sich bei besagtem Projekt um ein bedeutendes „Kernstück einer europäischen Wasserstraße" (22.01.1955, Westdeutsche Zeitung) gehandelt haben dürfte, welches das „Zusammenrücken der westeuropäischen Industriegebiete" (26.08.1950, Rheinischer Merkur Koblenz) und zudem die „Erschließung des Aachener Raumes" (22.09.1950, Aachener Nachrichten) befördern sollte, indem es vor allem eine „[g]ünstige Verkehrsverbindung Belgien-Ruhrgebiet" (31.10.1950, Die Welt) via Wasserstraße herstellen sollte. In der Wochenzeitung „Die Zeit" heißt es 1960: „Aber noch viel größer wäre die Bedeutung des Kanals für die westeuropäische Wirtschaft. Ein Blick auf die Wasserstraßenkarte zeigt uns: Die Bundesrepublik verfügt im Westen über ein relativ gutes Wasserstraßennetz, der Rhein verbindet den Norden mit dem Süden; von ihm aus gehen die Kanäle nach Osten (Rhein-Herne- und Dortmund-Ems-Kanal), schaffen die Verbindung zum Mittellandkanal und damit zu den Wasserstra-

---

hen (28.08.1962, Westdeutsche Zeitung); vgl. dazu auch Kwiatkowski, Jürgen: Europa läßt grüßen! S. 93 ff.

337 Holland für Rhein-Maas-Verbindung bei Venlo (19.07.1950, Rheinische Post); Kanaldebatte hinter den Kulissen. Holland plädiert für Rhein-Maas-Verbindung bei Venlo (20.07.1950, Westdeutsches Tagesblatt); Holland plädiert für eine Rhein-Maas-Verbindung bei Venlo (21.07.1950, Kölnische Rundschau); Venlo für Maas/Rhein-Verbindung (07.09.1956, Westdeutsche Zeitung); Venlo meldet sich zur Kanalfrage (20.09.1957, Westdeutsche Zeitung); De strook Venlo-Ruhrort uit Belgisch, Nederlands en Duits standpunkt bekeken (13.09.1958, Het laatste Nieuws); Kanalverbindung Venlo-Ruhrort. Auch Rotterdam für Rhein-Maas-Kanal – Beachtliche Vorteile (30.09.1960, Rheinische Post); Auch Rotterdam jetzt im Gespräch. Deutsch-Niederländische Besprechung über Rhein-Maas-Kanal in Venlo (24.09.1960, Rheinische Post); Kanalverbindung Venlo-Ruhrort. Auch Rotterdam für Rhein-Maas-Kanal – Beachtliche Vorteile (30.09.1960, Rheinische Post).

338 Maas-Rhein-Kanal unwirtschaftlich? (07.11.1957, Deutsche Verkehrs-Zeitung); Anfrage zum Rhein-Maas-Kanal vor NRW-Landtag (09.10.1969, Bonner Rundschau); Nur Bonn kann jetzt noch helfen. Generalverkehrsplan lehnt das Projekt ab (26.03.1970, Westdeutsche Zeitung); Rhein-Maas-Kanal unwirtschaftlich (28.02.1981, Deutsche Verkehrszeitung); Neuss gegen Maas-Kanal (13.04.1983, NGZ).

339 Schreiben (05.05.1954) verfasst von Bernhard Heun (Oberstadtdirektor Krefeld) an Herrn Oberbürgermeister Hauser, in: Bestand 20/962/1-226, Stadtarchiv Krefeld.

ßen in Mitteldeutschland. Ähnlich günstig sind die Verhältnisse in Belgien. Eine Nordlinie geht von Ostende-Zeebrügge nach Gent, dann über den Kanal von Rüpel und den Nethe-Kanal in den Albertkanal und damit nach Lüttich. Von dort aus geht die Südlinie über Maas und Sambre, den Kanal Charleroi und den Kanal Nimy, Blaton-Peronnes zur Scheide. Sie schafft Verbindung nach Lille, Tournai und Dünkirchen, dem Atlantikhafen. Nebenlinien davon finden den Anschluß an das französische Netz. An dem erforderlichen Güteraufkommen für das deutsch-belgische Projekt würde es also bei dem geplanten Großschiffahrtsweg schon bei der jetzt gegebenen wirtschaftlichen Struktur der Anliegergebiete nicht fehlen.“[340]

Eine besondere Note erhielt das Verkehrsprojekt in Presseveröffentlichungen wegen seiner angeblichen „2.000 jährigen Tradition“, die vor allen Dingen in engster Verbindung mit der Stadt Krefeld zu sehen war. Der Verweis auf die in den Annalen des Tacitus erwähnte Fossa Corbulonis findet sich dabei grenzübergreifend in den Aufsatz- und Pressedarstellungen aller Gebiete.[341] Wie im zweiten Kapitel dargelegt, handelt es sich dabei jedoch um eine (gezielte?)[342] Verwechslung mit römischen Kanalunternehmen im Gebiet der heutigen, nordwestlichen Niederlande.

Die regionale Presse trat also, was am Beispiel Aachen und Krefeld besonders gut belegt werden kann, gerne für das Kanalprojekt ein, wodurch dessen Befürworter ein willkommenes Sprachrohr erhielten und die Debatte eine gewisse Dynamisierung erfuhr. Der in der Überschrift zitierte deutliche, um nicht zu sagen drastische Kommentar des Oberstadtdirektors Heun hierzu zeigt, dass dies nicht unbedingt immer im Sinne der städtischen Obrigkeit war. Auf den diesbezüglichen Hintergrund ist unten noch einzugehen.[343] Beispielsweise bedauerte die Aachener Volkszeitung bereits 1949, dass das Projekt zum „Zankapfel verschiedener Gruppen gemacht werden würde“, und stellte gleichzeitig Krefeld und darüber hinaus Ruhrort als die „Blockierer“ dar, die eine Aachen-Rhein-Verbindung aus Eigeninteresse ablehnten.[344] Die Rheinische Post erläuterte zu Jahresbeginn 1950, dass „das Ruhrgebiet dem Aachener Revier an Bedeutung überlegen sei, so dass beim Bau des Kanals in erster Linie auf eine dritte direkte Verbindung des Ruhrgebiets mit Antwerpen Rücksicht genommen werden müsste.“[345] Die Stellungnahmen der verschiedenen lokalen Blätter richteten sich jedoch nicht nur gegen den auswärtigen «Gegner», sondern auch gegen die örtliche Politik, wenn die Redaktionen zu der Auffassung gelangten, dass deren Vertreter nicht genügend Engagement für die Kanalanbindung der eigenen Stadt bzw. der eigenen Region an den Tag legten. 1950 mokiert sich ein Autor im Rhein-Echo anlässlich der Gründung des Aachen-Rheinkanal-Vereins darüber, dass Krefeld davon bisher keine Kenntnis genommen habe, zumal ja dort – vor dem Krieg – in der Kanalfrage „Pionierarbeit“ geleistet worden sei. Außerdem prangerte der Verfasser die „bedauerliche Kirchturmpolitik“ der

340 Von der Maas bis an den Rhein (21.10.1960, Die Zeit).

341 Z. B. Ein uralter Plan – wird er Wirklichkeit? (07.01.1950, Aachener Zeitung); Plan des Rhein-Maas-Kanals uralt (08.03.1951, Kölnische Rundschau) oder Von der Maas bis an den Rhein (21.10.1960, Die Zeit).

342 Nach dem Motto: Je länger und prominenter die Tradition, desto bedeutender das Vorhaben.

343 Vgl. Bestand 20/962/1-226, Stadtarchiv Krefeld.

344 Aachener Volkszeitung (29.12.1949), in: Bestand NW-22/960-964, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

345 Rheinische Post (10.02.1950), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 48, Stadtarchiv Neuss.

Stadt Neuss an.[346] 1954 veranstalten die Krefelder Zeitung ein regelrechtes Pressefeuerwerk, bei welchem allerdings nicht nur die Neusser Interessen und der Oberstadtdirektor Nagel scharf kritisiert wurden, sondern auch der Stadt Krefeld mit ihrer bisher verübten Zurückhaltung schwere Vorwürfe gemacht und sogar konkrete Forderungen bezüglich des weiteren Vorgehens formuliert wurden.[347] Es liegt auf der Hand, dass bei einem derartigen, vom Lokalpatriotismus geprägten Journalismus die objektive Bewertung einer diskutierten Infrastrukturmaßnahme, zumindest stellenweise, auf der Strecke bleiben musste.

Die überregionale Presse sowie die Fachpresse bewerteten das Projekt insgesamt auf der Basis sachlicher Kritik. Ein im März 1950 publizierter Aufsatz des „Weserlotsen", des Periodikums des Bremer Wirtschafts- und Hafendienstes, postulierte, dass eine Rhein-Maas-Verbindung abzulehnen sei, da sie der deutschen Gesamt-Wirtschaft keinen Nutzen brächte und lediglich den Wettbewerb der Rheinmündungshäfen untereinander anfachen würde. Außerdem hätten die hohen Investitionskosten eine Verteuerung der Frachten nach Antwerpen zur Folge gehabt.[348] Die Deutsche Rundschau stellte Ende Juli 1950 hingegen fest: „Diese Frage ist heute wirklich nicht mehr eine Angelegenheit einer oder zwei europäischer Nationen allein, sondern ist nur eine Teilfrage der gesamten wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Aufgaben des westlichen Europas."[349]

4.2 Die Diskussion 1946–63 aus der Perspektive regionaler Gestalter

4.2.1 Die Bemühungen um einen Infrastrukturausbau zwischen Rhein und Maas

Nach dem Krieg ist vor dem Krieg

Nach dem Zweiten Weltkrieg lebte die Diskussion um die Rhein-Maas-Verbindung, insbesondere in den unterschiedlichen potentiellen Kanalhafenstädten, erneut auf. Wie die Statistik der Presseartikel zeigt, ist dies vor allem ab 1949 der Fall. Die in der Vorkriegszeit involvierten städtischen und wirtschaftlichen Stellen rechneten damit, dass Belgien einerseits und Aachen mit seinem Steinkohlenrevier andererseits die früheren Bemühungen wieder aufnehmen könnten und es nunmehr, unter veränderten politischen Voraussetzungen, letztlich doch zu einer Realisierung des Projekts käme.[350]

346 Rhein-Echo (20.12.1949), in: Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld.

347 Vgl. z. B. Rheinische Post (20.04.1954 sowie 04.05.1954), Stadt und Hafen Duisburg (05.05.1954), in: Bestand 20/962/1-226; Rheinische Post (30.04.1954), Rheinische Post (12. 05.1954), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld.

348 Brief (11.03.1950) von IHK Neuss an Nagel, in: Bestand B.02.04.003, Nr. 48, Stadtarchiv Neuss.

349 Deutsche Rundschau (29.07.1950), in: Bestand NW-22/703-705, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

350 In Krefeld fachte Ende September 1946 der Oberbaurat Hupert Hentrich die Diskussion wieder an. Siehe hierzu: Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld. Typoskript „Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal – Kurze Geschichte des Kanalgedankens unter besonderer Berücksichtigung des Entwurfes Hentrich III (1940)", Bibliothek des Stadtarchivs Krefeld.

Sowohl die deutsche Bundesregierung als auch die Landesregierung NRW lehnten das Projekt ab, hielten sich jedoch zunächst aus außenpolitischen Gründen mit diesbezüglichen Stellungnahmen zurück. Beide Instanzen zogen sich hinter das Argument zurück, dass Nachkriegsdeutschland zu einer Beteiligung finanziell nicht in der Lage sei.[351] Während Brüssel vehement für die Komplettierung der West-Ost-Magistrale plädierte, bezog die niederländische Staatsregierung offiziell eine neutrale Position. Die regionalen Befürworter am Niederrhein und in den Niederlanden waren somit auf sich allein gestellt.

Von der Materialsichtung hin zu neuen Bündnissen

Auf deutscher Seite galt es in den unmittelbaren Nachkriegsjahren von 1946 bis 1948 zunächst vorrangig, die vor dem Krieg erstellten Dossiers und Planunterlagen zusammen zu tragen, zu sichten und neu zu bewerten. Besonders aktiv zeigten sich erneut neben den politischen Kräften die Wirtschaftsvertretungen, vor allem die Industrie- und Handelskammern der Städte Aachen, Mönchengladbach, Neuss, Krefeld, Düsseldorf und Köln.[352] Zu Beginn der 1950er Jahre sollte auch die IHK Duisburg der Diskussion beitreten.[353] Aachen und Mönchengladbach verstanden sich hierbei als „Kanal-Durchgangsstädte", die sich einen wirtschaftlichen Aufschwung durch neue Industrieansiedlungen entlang der angedachten Wasserstraße erhofften. Neuss, Krefeld, Düsseldorf, Duisburg und Köln betrachteten sich hingegen als zukünftige Kanalmündungshäfen. Die genannten Städte, mit Ausnahme Duisburgs, sollten, wie auch bereits vor dem Krieg, im Verlaufe der rund zwanzig Jahre der ersten Phase des Betrachtungszeitraums nach dem Zweiten Weltkrieg miteinander teils kooperieren, teils konkurrieren. Dabei wurden, auch länderübergreifend, seitens der Städte und Gemeinden in der Rhein-Maas-Region Bündnisse zur Umsetzung bzw. Verhinderung bestimmter Kanaltrassen angestrebt. Unter den beteiligten Städten kristallisierten sich in dieser ersten Diskussionsphase zunächst zwei verschiedene Positionen bezüglich der Realisation des Rhein-Maas-Kanals heraus: Das Lager der Kanalbefürworter, zunächst auf

---

351 Siehe Presseberichterstattung Kap. 4.1.

352 In Neuss wurden 1946 die Akten des Aachen-Rhein-Kanalvereins sichergestellt (Aktenbestand Abt. 1/Nr. 263/6, Wirtschaftsarchiv Köln); vgl. zudem Schreiben (10.10.1949), in: Bestand B.02.04.003, Nr.49, Stadtarchiv Neuss); Krefeld befasste sich 1948/49 mit der Sichtung sämtlicher einschlägiger Akten. Vermisst wurde dabei der Bestand von Wilhelm Warsch, der eine Dissertation zum Thema angefertigt hatte (Notizen, Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld). Auch in Köln wurde nach Kriegsende sämtliches Material über den Rhein-Maas-Schelde-Kanal (Linie Aachen-Köln) geordnet und ausgewertet. Um die eigenen Interessen formulieren zu können, strebte die Stadt zunächst die Federführung bei der Kanalplanung an. Allerdings rechneten die dortigen Verantwortlichen damit, dass der Kanal eher in Neuss statt in Köln enden werde (Brief des Oberstadtdirektors von Köln, Konrad Adenauer, vom 10.09.1949 an die IHK Köln, in: Abt. 1/Nr. 263/6, Wirtschaftsarchiv Köln). Mönchengladbach begann 1947, die Akten zum Rhein-Maas-Schelde-Kanal auf Vollständigkeit hin zu überprüfen. Die Stadt nahm dazu Kontakt zum Mitbegründer der Valentinlinie, dem Diplom-Ingenieur C. Wesemann, auf; Schreiben (08.12.1947) des Beigeordneten Triebel an Dipl. Ing. C. Wesemann, in: Bestand 1d71/10, Stadtarchiv Mönchengladbach.

353 Aktenvermerk (18.03.1952) über eine Besprechung (14.03.1952) zwischen Böttger, dem Krefelder Hafendirektor Strumps sowie Duisburger Vertretern, in: Bestand 20-1763-3, Wirtschaftsarchiv Köln.

deutscher Seite unter der Regie von Josef Nagel und Hermann Heusch, hatte vor allem die bisherige wirtschaftliche Benachteiligung der Aachener Region im Auge. Die Verfechter der zeitnahen Umsetzung des Projekts hatten die Erwartung, dass gerade die Region zwischen Rhein und Maas, insbesondere im südlichen Teil, dadurch einen deutlichen wirtschaftlichen Aufschwung erleben würde. Die zweite Position, im Verlaufe der Diskussionen angeführt durch die Krefelder Wilhelm Böttger und Bernhard Heun, lief letztlich auf eine grundsätzliche Ablehnung des Projektes hinaus. Es wurde befürchtet, dass die mit hohen Kosten verbundene Realisierung entweder keine wesentliche ökonomische Verbesserung erwirke, oder darüber hinaus sogar der eigenen lokalen Wirtschaft abträglich sein könne. So lange die Nachbarländer Niederlande und Belgien mit in der Diskussion involviert waren, war zunächst nicht eindeutig abzusehen, ob die ökonomische Situation bezüglich der Nützlichkeit des Kanals nicht zuletzt doch anders beurteilt werden könne. Dementsprechend sei es für alle Beteiligten angeraten, die Diskussion zu verfolgen und mit zu gestalten, um für den Fall einer Umsetzung des Projekts um eine Kanalanbindung zu ringen.

Aachen, Neuss, Mönchengladbach und Düsseldorf

Die Städte Aachen (mit Umland), Neuss, Rheydt, Mönchengladbach und Düsseldorf vertraten die erste der genannten Positionen und propagierten die Vorteile, welche die Anbindung an den Wasserweg dem Aachener Steinkohlenrevier einerseits und der Industrie im Raum Mönchgladbach-Rheydt andererseits brächte. Besonders Aachen könne auf diese Weise seine durch die ungünstige geographische und verkehrstechnische Lage benachteiligte wirtschaftliche Situation deutlich verbessern, so die Befürworter.[354] Mönchengladbach und Rheydt wiederum sahen für ihre überwiegend handwerklich und landwirtschaftlich geprägten Regionen, insbesondere hinsichtlich des Ausbaus der eigenen Baumwoll- und Metallindustrie, eine gute Chance für einen wirtschaftlichen Aufschwung.[355] Die Stadt Mönchengladbach wandte sich 1949 durch ihren Oberstadtdirektor Fritz Fleuster (1946–58) an das Verkehrsministerium des Landes NRW um, auch im Namen des Großraums Rheydt/Viersen/Süchteln/Dülken, das Interesse am Bau des Rhein-Maas-Kanals anzumelden. Der Oberstadtdirektor bat dringend um Mitberücksichtigung dieser Region, falls die Pläne wieder aufgenommen werden sollten.[356]

Neuss' Interesse zielte darauf ab, dass die Mündung des Kanals in den Rhein in unmittelbarer Nähe zur eigenen Stadt angelegt werde. Gleiches galt für Düsseldorf, das ebenfalls auf eine möglichst dicht gelegene Kanalmündung hoffte. Ein erhaltener Briefwechsel zwischen den zuständigen Stellen in Neuss belegt die Befürchtungen der Politiker und Wirtschaftsexperten, dass Aachen ggf. die Neusser Interessen umgehen

354 Niederschrift (27.11.1950), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 48, Stadtarchiv Neuss.

355 Monographie Deutscher Wirtschaftsgebiete Bd. VII/Schriftleitung Böttger, Wilhelm: Land zwischen Rhein und Maas. Der linke Niederrhein. Oldenburg (Oldbg.) 1958, S. 130 ff.

356 Schreiben (03.06.1949), in: Bestand NW 497-1712, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland bzw. Bestand 1d71/10, Stadtarchiv Mönchengladbach; Vermerk (23.04.1949) des Beigeordneten Triebel, in: Bestand 1d71/10, Stadtarchiv Mönchengladbach.

und zukünftig mit Köln kooperieren könne, dann, so wörtlich, „sähe Neuss alt aus."[357] Der Düsseldorfer Stadtsyndicus Erich A. Schiffers, der ab dem 8. Dezember 1949 für das Kanalprojekt zuständig war, fragte wenig später beim Neusser Oberstadtdirektor Josef Nagel an, ob er im Namen seiner Stadt schon etwas in Bezug auf die Projektwerbung unternehmen könne.[358] Nagel selbst vertrat die Auffassung, dass der Kanal für die nach dem Krieg danieder liegende Hafenwirtschaft beider Städte eine grundlegende Bedeutung habe, denn, so Nagel, „[...] die Finanzreserven der Häfen waren mit der Währungsreform restlos untergegangen und die laufenden Erträge stellten in vielen Fällen nicht einmal eine Selbstkostendeckung sicher."[359]

Köln und Krefeld

Köln vertrat indessen die zweite der oben skizzierten Positionen und lehnte das Kanalprojekt ab. Nach anfänglicher positiver Beurteilung, vgl. das Schreiben von Konrad Adenauer (Anm. 352), kamen die dortigen Stadtvertreter nach gründlicher Betrachtung und Diskussionen mit den Wirtschaftsverbänden noch im Jahr 1949 zu dem Ergebnis, dass, wenn überhaupt, nur eine Aachener Südtrasse für sie geographisch in Frage käme. Aber auch diese Lösung wurde wegen der großen Distanz zu einem Kölner Hafen als Rhein-Kanalmündung kritisch hinterfragt, wobei vor allem der für eine südliche Trassierung notwendige Schleusenbau ins Gewicht fiele. Ferner wurden sich die ehemaligen Kölner Kanal-Befürworter mehr und mehr dessen bewusst, dass den Vorteilen einer Wasserstraße unter Einschluss von Aachen erhebliche Nachteile gegenüber stünden. So entfiele beispielsweise die bisherige Verladung von Aachener Kohle im Kölner Hafen Niehl. Die Kohlentransporte führen sozusagen an Köln vorbei. Die Stadt positionierte sich auf dieser Basis grundsätzlich gegen jeden Kanalbau und investierte stattdessen im Verlauf der 1950er Jahre groß angelegt in den Ausbau moderner Hafenanlagen für die Braunkohlenverladung.[360]

In ähnlicher Weise stellte sich auch die Stadt Krefeld auf. In Anbetracht des wachsenden Interesses schlug Oberbürgermeister Wilhelm Warsch (1946–47) im Februar 1947 die Gründung eines Sonderausschusses vor. Diesem gehörten der Oberbürgermeister und der Oberstadtdirektor, zwei Stadtverordnete, zwei Techniker (Baurat Wilhelm Wronka (1947–59), Oberbaurat Hupert Hentrich), jeweils ein Vertreter der IHK Krefeld (Nordsieck), der Gewerkschaften, des Rhein-Speditionsgewerbes, der Hafendezernent und ein Vertreter der Wiederaufbaugemeinschaft an. Die erste Sitzung des Sonderausschusses fand am 13. März 1947 statt, einziges Thema war die „Berichterstattung Rhein-Maas-Schelde-Kanal". Laut Sitzungsprotokoll erläuterte der Stadtverordnete Schulten als Vertreter des Verkehrsgewerbes, dass die Speditions- und Umschlagunternehmen kein Interesse an einer Kanalverbindung hätten. Als Begründung

357 Briefe (05.11.1946/18.06.1946) sowie Sitzungsprotokoll (19.11.1949), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 49, Stadtarchiv Neuss. Ferner vgl. Bestand B.02.04.003, Nr. 47 sowie Rhein-Echo (03.11.1950), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 48, Stadtarchiv Neuss.

358 Schreiben (16.12.1949), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 49, Stadtarchiv Neuss; vgl. ferner Bestand: NW 497-1712, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

359 Nagel, Josef: Binnenhäfen als Helfer der Wirtschaft. In: Bestand D.04. N.01, Nr. 5, Stadtarchiv Neuss.

360 Aktenvermerk (03.06.1949) der IHK Köln zum Rhein-Maas-Schelde-Kanal, in: Bestand Abt. 1/Nr. 263/5, Wirtschaftsarchiv Köln; Buschmann, Walter (Hg.): S. 334

führte er an, dass sich, durch die unverzichtbaren Schleusen, der Zeitfaktor für die Schifffahrt ungünstig gestalte. Außerdem zöge der Kanalbau eine Steigung der Transportkosten durch die zwangsläufige Abführung von Kanalgebühren nach sich. Es sei weiterhin zu befürchten, dass die Uerdinger Werft mit geringerer Inanspruchnahme und der dortige, zu Krefeld gehörende Hafen mit rückläufigem Umschlag zu rechnen hätten. In der weiteren Diskussion schloss sich der Vertreter der IHK als Sprecher der Kohlenindustrie dieser Meinung an. Oberbürgermeister und Stadtverordnete ergänzten diese Äußerungen mit der lapidaren Feststellung, dass ohnehin weder Zeit noch Gelder für solch ein Kanalprojekt zur Verfügung stünden. Infolge dessen sollte bezüglich einer öffentlichen Stellungnahme äußerste Zurückhaltung geübt werden, um dem Ausland, insbesondere Belgien, keinen Anlass zu Kritik oder Forderungen zu bieten. Vor diesem Hintergrund beschloss der Sonderausschuss, vorläufig keine Maßnahmen zu ergreifen, aber wachsam zu bleiben.[361]

Die Maßnahmen der Bundes- und Landesregierung

Im Januar 1950 vergab das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen an das Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Köln (Diplomvolkswirt Hans Gaspers) den Auftrag, bis zum 31. Dezember 1950 eine Begutachtung sämtlicher bis dahin vorgelegten Trassenvorschläge vorzunehmen. Parallel dazu erfolgte seit 1949, auf Veranlassung der Verwaltung für Verkehr, noch eine weitere, von der Universität unabhängige Untersuchung durch den Kölner Oberregierungs- und Baurat R. Heim, dem Begründer des Vorkriegsentwurfes Erft- oder Mittellinie (siehe Kap. 2), welche im August 1950 offiziell aufgegeben werden sollte. Das „Büro Heim“ wurde dem Wasserstraßenamt Köln angegliedert und sollte ohne Aufsehen, besonders in Bezug auf interessierte ausländische Stellen, arbeiten.[362] Noch im Oktober 1950 schlug das Bundesverkehrsministerium, auf der Basis der im August erfolgten Aufgabe der Erftlinie zwei alternative Linienführungen vor: zum einen eine Trasse parallel zur Bahnlinie Neuss-Rheydt-Erkelenz-Geilenkirchen-Aachen (Nord-Süd-Linie) oder alternativ ab dem Julianakanal bei Elslo bis Neuss (West-Ost-Linie) – letztere sei nach Einschätzung des Ministeriums aufgrund der geringeren Kosten vorzuziehen. Das Bundesministerium stellte dabei das Projekt durchaus in einen europäischen Zusammenhang, insbesondere bezüglich Westeuropas, und betonte, dass nationale politische oder wirtschaftliche Interessen hierbei nicht allein ausschlaggebend sein dürften. Vielmehr sei das Projekt nur im Rahmen der europäischen Neuordnung (Benelux-Verhandlungen, Schuman-Plan etc.) zu behandeln. Dabei müssten die Planungen den Anschluss des niederländischen und belgischen Wassernetzes an die Ost-West-Magistrale Mittellandkanal, sowie über den Rhein an eine spätere Großschifffahrtstraße Rhein-Main-Donau berücksichtigen. Es müsse versucht werden, eine für alle Beteiligten optimale Lösung herbei zu führen und dabei die Trasse auf deutschem Gebiet so zu verlegen, dass die deutsche Wirtschaft den geringsten Schaden erleiden und den größten Nutzen daraus zöge. Ferner müsse bei der Ausarbeitung der Linienführung beachtet werden, dass die Höhenunterschiede so gering wie möglich ausfallen und die Abbaugebiete der Stein-

361 Sitzungsprotokoll (13.03.1947), in: Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld. Sämtliche Gutachten mit Titel und Erscheinungsjahr finden sich tabellarisch im Anhang.

362 Vgl. Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld.

und Braunkohlenindustrie so wenig wie möglich beeinträchtigt würden. Seitens des Bundesverkehrsministeriums solle nun die West-Ost-Linie näher untersucht werden, womit allerdings der Beitrag zum Kanalprojekt bereits erschöpft sei. Eine Beteiligung des Bundes am Bau selbst käme unter Hinweis auf den knappen Etat des Bundeshaushalts derzeit nicht in Betracht.[363]

Aus einem Schreiben des Oberregierungsrats Jacobs aus Düsseldorf an Minister Sträter vom 3. Februar 1951 geht schließlich hervor, dass die Frage nach der Wirtschaftlichkeit eines Aachen-Rhein-Kanals von beiden Kölner Gutachtergremien (Institut für Verkehrswissenschaft und Büro Heim) verneint worden war. Dies findet seine Entsprechung im Rahmen einer Korrespondenz der Krefelder Hafenverwaltung mit Oberbaurat Heim vom 13. März 1953. Darin heißt es, dass Heim die Linie Aachen-Neuss ausgiebig geprüft habe und die „interessierten deutschen Stellen von der technischen Undurchführbarkeit dieses Projektes überzeugt habe, so daß Neuß und Köln bei der weiteren Bearbeitung ausgeschieden seien. Das Braunkohlengebiet sei in der Zwischenzeit so nahe an die Stadt Köln und Neuß herangekommen, daß hier mit einer Kanaltrasse nicht mehr durchgegangen werden könne."[364] Es gäbe daher keine Aussicht auf Genehmigung, es sei denn, die Kanalgesellschaft würde die Senkungskosten tragen und für alle weiteren Schäden aufkommen. Da Mönchengladbach in keinem Falle umschlagsmäßig um Massengüter verfügen würde, so Heim, hielt er es ferner völlig unnötig, Mönchengladbach in die projektierte Kanaltrasse einzubeziehen. Hinzukommend sei noch von Bedeutung, dass eine Einmündung in den Rhein bei Essenberg nicht in Frage käme, da die Stadt Duisburg hier eine weitere Straßenbrücke plane (es handelt sich vermutlich um die seit 1966 gebaute, 1970 eröffnete A40-Autobahnbrücke zwischen Neuenkamp und Essenberg), die bereits vom Verkehrsministerium genehmigt worden war. Zusammenfassend sprach sich Heim gegen eine Realisierung des Kanals, und zwar unabhängig von der Wahl der Trasse, aus.

Dennoch trat im April 1951 das Wasser- und Schifffahrtsamt Köln an die Steinkohlenwerke des Bezirks heran und übersandte den Entwurf eines Kanals, der von Neuss entweder über Tripsrath und Tüddern oder über Immendorf und Teveren durch niederländisches Gebiet zum Julianakanal und von da aus zum Albertkanal führen sollte. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Köln bat nun die Steinkohlenindustrie, zu diesen beiden Linienentwürfen Stellung in Bezug auf mögliche Schäden für den Bergbau zu nehmen. Nach wie vor hielt allerdings das Bundesverkehrsministerium „den Rhein-Maas-Kanal für kein aktuelles Verkehrsproblem und angesichts der ungeheuren finanziellen Mittel, die dieser Bau erforderte, würde auch eine lange Zeit verstreichen, ehe man ihm eine Aktualität zubilligen könnte."[365]

Am 11. Februar 1952 erschien ein von Bundesverkehrsminister Seebohm persönlich gegengezeichnetes Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats der Bundesregierung,

---

363 Brief (09.10.1950) vom Bundesverkehrsministerium an den Westlandkanal-Verein, in: Bestand B.02.04.003, Nr. 48, sowie Schreiben (20.04.1951), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 47, Stadtarchiv Neuss.

364 Zusammenfassender Aktennotiz (12.10.1953) über die Diskussionen um den Rhein-Maas-Schelde-Kanal durch das Krefelder Hafenamt, in: Bestand 20-1763-3, Wirtschaftsarchiv Köln sowie Bestand NW 497-1713, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

365 Brief (09.10.1950) vom Bundesverkehrsministerium an den Westlandkanal-Verein, in: Bestand B.02.04.003, Nr. 48 sowie Schreiben (20.04.1951), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 47, Stadtarchiv Neuss.

welches sich mit der Planung künftiger Wasserstraßen in der Bundesrepublik auseinandersetzte.[366] Die Kommission empfahl den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals für Schiffe bis zu 1.000 Tonnen, die Fortführung der Neckarkanalisierung bis Plochingen und den Weiterbau der Mainregulierung bis Bamberg. Die zur selben Zeit ebenfalls diskutierte Moselkanalisierung und den Rhein-Maas-Kanal hingegen hielten die Gutachter für nicht vertretbar. Dabei hatte dem Gremium bezüglich des Rhein-Maas-Kanals der belgische Plan einer Trasse Visé-Aachen-Neuss (Vent Debout/Südlinie) vorgelegen.[367] Nachdem der Rhein-Maas-Kanal, wie in Kapitel 4.1 dargelegt, im Oktober 1953 auf die Liste der CEMT gesetzt wurde, sah sich die Bundesregierung zu einem eigenen Kanalgutachten gezwungen. In der Folge gab das Bundesverkehrsministerium am 16. Juli 1954 ein solches zur Rhein-Maas-Verbindung in Auftrag, hierbei stand die Mittellinie mit Anschluss des Aachener Reviers im Vordergrund. Es wurde durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) in Zusammenarbeit mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Köln erstellt und am 15. März 1956 abgeschlossen. Konkret wurde eine Linie vom Julianakanal südlich Born bis zur niederländisch-deutschen Grenze oberhalb von Sittard geprüft, welche weiterhin südlich von Hastenrath, nördlich von Gangelt, geradlinig nördlich an Geilenkirchen vorbei, südlich von Randerath bis in die Nähe von Brachelen verlaufen sollte. In der Höhe von Setterich sollte ein Stichkanal nach Aachen geführt werden. Die Trasse der Hauptlinie sollte dann westlich von Baal verlaufen, weiter nach Erkelenz, Wickerath, Rheydt-Odenkirchen bis nördlich von Kapellen-Wevelinghoven, um schließlich den Rhein südlich von Neuss-Üdesheim zu erreichen. Vorgesehen waren drei Doppelhebewerke, dazu ein einfaches Hebewerk beim Übergang zum Stichkanal nach Aachen.[368]

Ab August 1961 lagen der Landesregierung NRW die Ergebnisse der von dieser 1960 in Auftrag gegebenen Münsteraner Studie von Prof. Dr. Predöhl und Prof. Dr. Jürgensen „Der Maas-Rhein-Kanal, Gutachten über die ökonomische Bedeutung einer Wasserstraßenverbindung zwischen Maas und Rhein“ vor, welche aber nicht veröffentlicht wurden. Die Studie zeigt auf, dass unter der Prämisse einer Selbstkostendeckung, welche die Aufwendungen für Betrieb und Unterhalt, sowie für den Kapitaldienst der zum Bau erforderlichen Investitionen mit umfasst, für keine der Trassen eine volle Eigenwirtschaftlichkeit gegeben sei. Die Gutachter vertraten die Auffassung, dass im Zweifelsfall am ehesten die Mittellinie zu bevorzugen sei.[369] Bei Betrachtung der angeführten Gutachten ist es nicht verwunderlich, dass sowohl die Bundesregierung, als auch die Landesregierung in NRW dem Rhein-Maas-Kanalprojekt sehr kritisch gegenüber standen.

---

366 Mitglieder des Wissenschaftlichen Beirats waren Prof. Dr. Berkenkopf, Prof. Dr. Kittel, Prof. Dr. Most, Prof. Dr. Müller, Prof. Dr. Napp-Zinn, Prof. Dr. Pirath, Prof. Dr. Schmitt, Prof. Dr. Schulz-Kiesow und Prof. Dr. Welter. Schreiben (24.02.1952) des Wissenschaftlichen Beirats (Prof. Dr. Berkenkopf) an Bundesverkehrsminister Seebohm, in: Bestand 20-1763-3, Wirtschaftsarchiv Köln.

367 Sitzungsprotokoll (28.01.1952) Westlandkanal-Verein, in: Bestand B.02.04.003, Nr. 50, Stadtarchiv Neuss sowie Bestand: 1d71/11, Stadtarchiv Mönchengladbach und Schreiben (24.02.1952) vom Wissenschaftlichen Beirat (Berkenkopf) an den Bundesverkehrsminister Seebohm, in: Bestand 20-1763-3, Wirtschaftsarchiv Köln.

368 Anlage 3, Bericht (21.05.1957) des Vorsitzenden im Rahmen einer Mitgliederversammlung des Westland-Kanal-Vereins, S. 4 ff., in: Bestand: 1d71/12, Stadtarchiv Mönchengladbach.

369 Vgl. Bestand NW 754-18 sowie Kölnische Rundschau (23.06.1963), in: Bestand NW-22-960-964, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

Die Niederlande und Belgien

Auf niederländischer Seite kann zeitgleich eine intensivere Befassung der möglichen Kanalanliegerstädte mit dem Thema zunächst nicht nachgewiesen werden, was besonders hinsichtlich des Venloer Vorkriegsengagements erstaunen mag. Im Februar 1950 schlossen sich die führenden Vertreter sämtlicher regionaler Kamers van Koophandel en Fabrieken der niederländischen Provinz Limburg in einer kammerübergreifenden Arbeitsgemeinschaft (IHK-AG Limburg)[370] zusammen. Im Gegensatz dazu bestanden die Interessenvertretungen in Deutschland aus Teilnehmern von Politik und Wirtschaft. Im gleichen Zeitraum traten Vertreter der Limburgischen Industrie- und Handelskammern mit Exponenten der Limburger Binnenschifffahrt zur Limburgse Commissie voor waterwegen (LCW)[371] zusammen. Dies wiederum im Gegensatz zu Deutschland, wo sich die Binnenschiffahrt weder für den Kanalbau interessierte noch engagierte.[372] Letztere Initiative erfolgte aufgrund von Beschlüssen der Ministerkonferenz in Luxemburg vom 16. Oktober 1949.[373] Die IHK-AG Limburg setzte sich aus Vertretern der Kamers van Koophandel en Fabrieken voor Maastricht en Omstreken, voor Midden-Limburg, voor Noord-Limburg und voor de Mijnstreek zusammen.[374] Parallel dazu führten die einzelnen IHK's Gespräche mit den verschiedenen deutschen Stellen, den belgischen Nachbarprovinzen[375] und niederländischen Städten, so z. B. im Rahmen der „Maastrichter Vereinigung für Hafen- und Schiffahrtsinteressen" im November 1950 und im März 1953. Ein niederländischer Vertreter betonte dabei bei der Besprechung 1950, dass die „früheren Gegensätze zwischen Belgien und den Niederlanden in der Wasserstraßenpolitik durch den Beneluxbund fast gegenstandslos geworden wären."[376] Bei diesem Gespräch schlossen sich alle Beteiligten der Auffassung an, dass die Verbindung Neuss-Mönchengladbach-Geilenkirchen-Sittard sowohl den niederländischen, wie den belgischen und auch den deutschen Interessen am besten entspräche.[377] Die

370 Willkürliche Abkürzung im Rahmen der Arbeit.

371 Willkürliche Abkürzung im Rahmen der Arbeit.

372 Für Deutschland lässt sich ein Engagement für den Rhein-Maas-Kanal seitens der Binnenschifffahrt nicht nachweisen.

373 O. Verf.: De Schelde-Maas-Rijnverbindingen door Nederlands Limburg. In: 121 Bestuursarchief Born Periode 1938–81, Bestand 614, Stadtarchiv Sittard.

374 Siehe 121 Bestuursarchief Born Periode 1938–81, in: Bestand 614, Stadtarchiv Sittard; IHK Maastricht und Umgebung: L. P. M. H. Lhoest (Voorzitter), IHK für den Grubenbezirk: P. A. A. Wirtz, Voorzitter Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de Mijnstreek, Voorzitter Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Midden-Limburg: J. Breukers, Voorzitter Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noord-Limburg: L. Custers, in: Bestand B.02.04.003, Nr. 47, Stadtarchiv Neuss sowie Bestand 121 Bestuursarchief Born, Periode 1938–81, 614, Stadsarchief Sittard, vgl. Anhang Übersicht IHK. Im Folgenden wird im Fließtext zum besseren Verständnis auch für die niederländischen und belgischen Kamers van Koophandel die Abkürzung IHK verwendet.

375 Z. B. konnte ein Treffen mit den Vertretern der IHK Hasselt für den 10.07.1952 belegt werden. In: Bestand 07.Z07C/103, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

376 Besprechungsprotokoll (30.11.1950, Maastricht), in: Schreiben (28.12.1950) sowie Abschrift der Besprechung (05.12.1950), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 48, Stadtarchiv Neuss.

377 Besprechungsprotokoll (30.11.1950, Maastricht): anwesend waren der Sekretär/Syndikus der IHK Maastricht Aerts (in Vertretung des Präsidenten L. P. M. H. Lhoest), der Präsident der Vereiniging Limburgse Haven- en Scheepvaartbelangen Maastricht Louis Daenen und dessen Sekretär Dasse, Hermann Proetel (Aachen) sowie cand. Ing. Bauer (Aachen),

Verantwortlichen der IHK Nord-Limburg sollten im Hinblick auf das weitere Geschehen, entsprechend der geographischen Situation, nun mehr den Kontakt zu Krefeld halten, die der IHK Maastricht en omstreken sich hingegen nach Aachen orientieren.

Die LCW wollte sich hauptsächlich mit der von belgischer Seite vorgeschlagenen Trassierung beschäftigen und distanzierte sich zugleich von der Auffassung der niederländischen Staatsregierung in Den Haag, welche diese Wasserstraßendiskussion offiziell als eine Beneluxangelegenheit betrachtete.[378] Stattdessen sollten, so LCW und die IHK-AG Limburg, für eine Entscheidung eher regionale Aspekte in den Fokus gerückt werden, beispielsweise könne der Kanal für den besonders in Südlimburg dominierenden Bergbau, der erst ab den 1960er Jahren einen extremen Rückgang erfahren und dann schließlich in den 1970er Jahren sogar ganz zum Erliegen kommen sollte, eine große wirtschaftliche Unterstützung bedeuten.[379] Beide Gremien hielten sich zunächst mit öffentlichen Stellungnahmen zurück.

Auch Den Haag lehnte, wie erwähnt, nach dem Krieg jeglichen Kanalbau Rhein-Maas im Hinblick auf die damit verbundene Begünstigung Antwerpens ab. Eine diesbezügliche öffentliche Äußerung wurde jedoch naturgemäß, ähnlich wie im Falle der deutschen Bundesregierung, mit Rücksicht auf die Europapolitik, unterlassen. Stattdessen wurde vielmehr auf den Beneluxbezug verwiesen. Den Haag war jedoch gleich vom ersten Augenblick an fest in die Debatte involviert. National- und Provinzregierung arbeiteten im Nachbarland hinsichtlich der Wasserstraßenpolitik Hand in Hand und nahmen auch auf die Beschlüsse der beiden Institutionen IHK-AG Limburg und LCW entscheidenden Einfluss, wie noch an späterer Stelle zu zeigen sein wird.

Für Belgien lassen sich nach Kriegsende zunächst keine städtischen oder wirtschaftlich-regionalen Bestrebungen der Provinzen nachweisen, weder hinsichtlich der Bewertung der generellen Nützlichkeit des Kanalprojektes, noch bezüglich einer Trassenwahl. Die existierenden regionalen Interessen in Lüttich und belgisch Limburg wurden vorerst alle durch die belgische Regierung vertreten, die zunächst im Hinblick auf den Antwerpener Hafen vehement die belgisch-deutsche Südlinie favorisierte und sich zudem weigerte, an der Beseitigung des «Stopfens von Lanaye» mitzuwirken: Die geringen Abmessungen der sich in Lanaye zwischen dem Juliana- und Albertkanal befindlichen Schleuse verhinderten die Fahrt größerer Schiffe von Rotterdam in das belgische Limburg und nach Lüttich (siehe Abb. 24).

---

in: Schreiben (28.12.1950) sowie Abschrift der Besprechung (05.12.1950), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 48, Stadtarchiv Neuss.

378 O. Verf.: Het Verslaag over de werkzaamheden van de Belgisch-Nederlande'se Bijzondere Commissie voor de Waterwegen en Havenproblemen, gedateerd 25.11.1950. In: 121 Bestuursarchief Born Periode 1938–81, Bestand 614, Stadtarchiv Sittard; u. a. im Vorstand vertreten waren: J. A. L. M. Loeff (Rechtsanwalt und Binnenschifffahrtssachverständiger in Rotterdam, Vorsitzender), H. Willemse (Direktor der Reederei Cornelders Scheepvaart Maatschappij, Rottederdam, Stellvertreter), Jonkheer H. van Lennep (Direktor der Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij, Amsterdam) sowie auch zahlreiche südholländische Interessenten, hauptsächlich aus Noord-Brabant, Zeitschrift „Verkehr", Internationale Fachzeitung für Verkehrswirtschaft, Nr. 36, (08.09.1955), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 47, Stadtarchiv Neuss; Artikel in DVZ (14.12.1951, Nr. 100), in: Bestand Abt. 1/Nr. 263/6, Wirtschaftsarchiv Köln.

379 Hambloch, Hermann: Die Beneluxstaaten. Eine Geographische Länderkunde, Darmstadt 1977, S. 152.

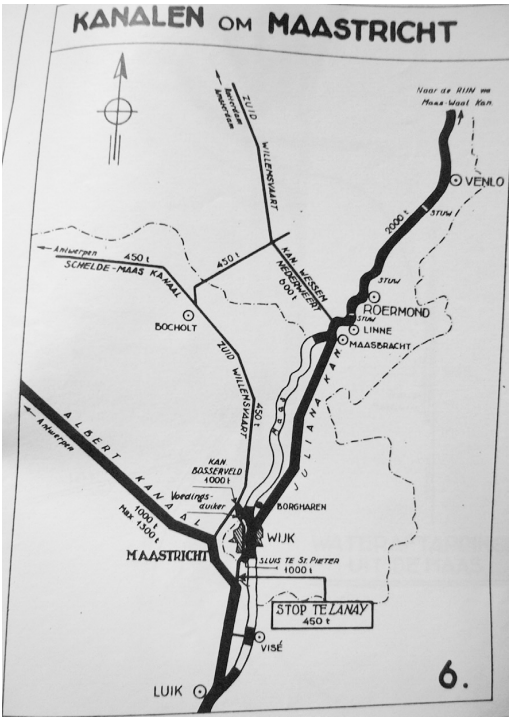


Abb. 24: «Der Stopfen von Lanay».

Der Aachen-Rhein-Kanalverein ersteht wieder

Auf deutscher Seite am tatkräftigsten, bestärkt durch die volle Überzeugung im Hinblick auf die absolute Nützlichkeit und Notwendigkeit des angestrebten Projektes, gingen die Aachener und Neusser vor: Sie erweckten im Februar 1950 gemeinsam den Aachen-Rhein-Kanal-Verein zu neuem Leben.[380] Der Verein wurde, im Hinblick auf die von ihnen vertretene, als „Westlandkanal" bezeichnete Südlinie, in „Westlandkanal-Verein" umbenannt.[381] Damit entstand eine Institution, welche nur deutsche Städte, Gemeinden, Kommunen, Wirtschaftsunternehmen und IHK's aufnahm, die sich darum bemühten, „[…] den Bau des auf Deutschland entfallenden Abschnittes einer Wasserstraßenverbindung des west-europäischen Kanalsystems mit dem Rhein vom Aachener nach dem Neusser Wirtschaftsraum zu fördern. […] Mitglieder [konnten] nur Personen werden, die einen Wohnort oder Sitz im Einflussbereich der gemäß nach § 2, Z. 1 angestrebten Kanalverbindung"[382] hatten. Wie auch schon vor dem Krieg finanzierte sich der Verein über Mitgliederbeiträge, welche durch die einzelnen beteiligten Städte aufgebracht wurden. Diese betrugen in den ersten Jahren rund 500 Deutsche Mark, später im Durchschnitt 1.500 DM.[383] Neben den politi-

380 Neuss regte schon sehr früh die Kooperation mit Mönchengladbach, vor allem aber mit Aachen an. So fand am 19. November 1946 bei der IHK Aachen eine Besprechung statt, anwesend waren: Oberstadtdirektor Albert Servais (Aachen), Oberstadtdirektor Josef Nagel (Neuss), Syndikus Flecken (IHK Neuss), Schmitz (IHK Neuss), Oberbürgermeister Hermann Heusch (Aachen, zugleich auch Präsident der IHK Aachen) sowie Peter Schroeder (IHK Aachen). Beschlossen wurde, das Kanalprojekt weiter zu verfolgen und mit den alten Interessenten Mönchengladbach, Rheydt, Grevenbroich und Düsseldorf diesbezüglich Kontakt aufzunehmen. Der Aachen-Rhein-Kanalverein sollte dabei die Führung übernehmen. Heusch wurde zum Vorsitzenden, Nagel zum stellvertretenden Vorsitzenden vorgeschlagen. Briefe (05.11.1946/18.06.1946) und Sitzungsprotokoll (19.11.1949), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 49, Stadtarchiv Neuss; die ehemaligen Mitglieder des Aachen-Rhein-Kanal-Vereins traten infolge am 27.02.1950 zusammen und beschlossen, den Verein unter dem Namen Westlandkanal-Verein weiterzuführen. Industriekurier Düsseldorf (02.03.1950), in: Bestand B108/1785, Bundesarchiv Koblenz.

381 IHK zu Mönchengladbach/Vincenti, Wolfgang: Das Projekt eines Rhein-Maas-Kanals – der Westlandkanal als nationaler und internationaler Verkehrsweg. Mönchengladbach 1966, Sonderdruck, in: Bestand: 1d87/12, Stadtarchiv Mönchengladbach.

382 Satzung Westlandkanal-Verein: §2, Ziffer 1, in: Bestand 20/962/1-226, Stadtarchiv Krefeld.

383 Vgl. hierzu Bestand B.02.04.003, Nr.47, Stadtarchiv Neuss.

schen und ökonomischen Vertretern der bereits vor dem Krieg beteiligten Kommunen Aachen, Neuss, Mönchengladbach, Rheydt, Grevenbroich und Düsseldorf trat auch die IHK Köln bei. Die Kölner beriefen sich dabei auf ihr Vorkriegsengagement, den zwischenzeitlich eingetretenen Gesinnungswandel sehr wohl verschweigend. Der wahre Grund des Beitritts war rein taktischer Natur, um damit stets über aktuelle Entwicklungen informiert zu sein, evtl. auch die Diskussion durch Einwände zu beeinflussen oder verzögern zu können, kurz und gut, um „in der Frage Aachen-Rhein-Kanal Einfluß [gegen den Bau] geltend machen zu können."[384]

Die Stadt Mönchengladbach hatte dagegen die komfortabelste Position inne und nahm dementsprechend eine gewisse Sonderrolle ein: Da sie sich geographisch gesehen genau in der Mitte des für eine mögliche Trasse diskutierten Gebietes befand, war es lediglich notwendig, der nordrhein-westfälischen Landesregierung in Düsseldorf das generelle Interesse an diesem Projekt mitzuteilen, was denn auch, wie erwähnt, 1949 durch Fleuster erfolgte. Ansonsten galt es für die Stadt, die Diskussionen aufmerksam zu verfolgen und an entsprechender Stelle ggf. lenkend einzugreifen. Zu Beginn erfolgten zusätzlich noch strategisch-politische Überlegungen, eine Kooperation mit Krefeld und dem Kreis Kempen einzugehen. Ein gemeinsames Treffen zwischen den Krefeldern Böttger, Wronka und dem Mönchengladbacher Beigeordneten Triebel fand am 3. Februar 1950 in Krefeld-Uerdingen statt. Böttger und Triebel waren sich darüber einig, dass die Kanalfrage primär vom Standpunkt des Transitverkehrs Belgien-Ruhrgebiet beurteilt werden müsse.[385] Krefeld gelang es offensichtlich in überzeugender Art und Weise, das eigene Interesse zu vertreten. Fünf Jahre später sollten die beiden Mönchengladbacher Verantwortlichen hinsichtlich ihres letztendlich doch erfolgten Beitritts zum Westlandkanal-Verein resümieren, dass die Planungen des Vereins in technischer Hinsicht utopisch und im Hinblick auf den sich zunehmend durchsetzenden europäischen Gedanken völlig unangemessen seien. Triebel bezeichnete die propagierte Südlinie wörtlich als „Mißgeburt politischer Sonderinteressen, […] nicht aber als eine vom Standpunkt des wirtschaftlich denkenden Ingenieurs gerechtfertigte Maßnahme."[386] Von daher hielt er es auch für zweckmäßig, den „weiteren Verbleib der Stadt Mönchengladbach im Westlandkanal-Verein einer Prüfung zu unterziehen."[387]

---

384 Schreiben (14.09.1949) und Antwortschreiben (10.09.1949), in: Bestand B.02.04.003, Nr.49, Stadtarchiv Neuss sowie handschriftlicher Notiz (28.12.1950), in: Bestand Abt. 1/ Nr. 263/6, Wirtschaftsarchiv Köln; am 27. März 1950 wandte sich ein politischer Vertreter Kölns telefonisch an die IHK Aachen, um gegen die endgültige Festlegung der Wasserstraßenverbindung zwischen dem Aachener und dem Neusser Wirtschaftsraum zu protestieren. Handschriftliche Notiz (28.12.1950), in: Bestand Abt. 1/Nr. 263/6, Wirtschaftsarchiv Köln sowie Schreiben (16.05.1950) (IHK Köln an Heusch), in: Bestand Abt. 1/Nr. 263/6, Wirtschaftsarchiv Köln.

385 Vgl. Schreiben (04.01.1950), Brief (09.01.1950), Brief (07.02.1950) von Triebel an Heim, in: Bestand 1d71/10, Stadtarchiv Mönchengladbach.

386 Schreiben (03.06.1955) von Triebel an Fleuster, in: Bestand 1d71/12, Stadtarchiv Mönchengladbach.

387 Schreiben (03.06.1955) von Triebel an Fleuster, in: Bestand 1d71/12, Stadtarchiv Mönchengladbach.

Ferner meinte er, dass die damaligen Verhandlungen mit Krefeld nur durch den Mönchengladbacher Beitritt in den Westlandkanal-Verein gescheitert seien.[388] Dieser war 1950 letztendlich aus strategischen Gründen erfolgt. Politik und Wirtschaft in Mönchengladbach gingen schon damals davon aus, dass die von Aachen zunächst propagierte Südlinie allein aufgrund der technischen Schwierigkeiten und den dadurch noch höher ausfallenden Kosten bald aus der Diskussion ausscheiden werde. Damit sei automatisch eine Änderung der Trassenwahl im Mönchengladbacher Sinne verbunden.[389] Da im Krefelder Gespräch der Eindruck entstanden war, dass sich derzeit Aachen mit größerem Nachdruck für seine Interessen einsetzte, schien der Vereinseintritt ratsam.

Der Westlandkanal-Verein kann somit also als Zusammenschluss aller deutschen Institutionen angesehen werden, die sich, von der IHK Köln abgesehen, ernsthaft für einen Rhein-Maas-Kanal als Ost-West-Magistrale einsetzten, wobei die Mehrheit zunächst für die Südlinie plädierte.

Die Krefelder Unentschlossenheit

Unter den vor dem Krieg an der Debatte beteiligten Städten blieb nun noch Krefeld übrig, das bekanntermaßen ebenso wie Köln in den ersten Nachkriegsjahren dem Bau des Rhein-Maas-Kanals allein schon aus finanziellen Gründen kritisch gegenüberstand und später zwischen Zuspruch und Ablehnung hin und her schwankte. Den Krefeldern war satzungsgemäß, im Gegensatz zu Köln, der Beitritt zum Westlandkanal-Verein verwehrt,[390] wenngleich auch die dortige Politik gut beraten war, die Diskussionen zu verfolgen. In diesem Zwiespalt verharrend, unternahm die Stadt zunächst, abgesehen von den bereits erwähnten Sitzungen des Sonderausschusses zu diesem Thema und einer allgemeinen Interessenbekundung pro forma gegenüber der Landesregierung,

388 Schreiben (03.06.1955) von Triebel an Fleuster. Triebel setzte sich schon früh dafür ein, das ganze Projekt aus einem übergeordneten wirtschaftlichen Standpunkt heraus zu beurteilen und schlug bereits 1950 die Bildung einer gemeinsamen Fördergemeinschaft vor, vgl. Brief (16.02.1950), Triebel an Oberstadtdirektor Fleuster. Triebel machte zunächst zwei Änderungen in der Satzung des Westlandkanal-Vereins zur Bedingung und stellte zudem fest, das wenn die Änderungen keinen Widerklang fänden, Mönchengladbachs Interesse an einem Vereinsbeitritt dann recht gering sei (§ 2, Abs. 1 sowie § 2 Abs. 3) – den Vorschlägen wurde nicht wirklich nachgegeben – Mönchengladbach trat aber trotzdem bei. Sitzungsprotokoll der Sitzung (27.02.1950), S. 3 f., in: Bestand 1d71/10, Stadtarchiv Mönchengladbach.

389 Der Diplom-Ingenieur C. Wesemann (arbeitete gemeinsam mit Max Valentin an der Mönchengladbacher Trasse) schrieb bereits am 17.04.1948, dass er der Ansicht sei, dass das Aachener Projekt (Süd-Projekt) technisch undurchführbar sei und auch das Krefelder Hentrich-Projekt durch die nun erfolgte Anlage des Kanals „Wessem-Nederweert“ aufgrund einer notwendigen Kreuzung desselben erheblich teurer und zudem auch aufgrund der daraus resultierenden Wasserspiegelhöhe schwerer durchführbar sei: damit, so Wesemann, bliebe nur noch das Mönchengladbacher Projekt übrig! Schreiben (08.12.1947) von Wesemann an OB Mönchengladbach, in: Bestand: 1d71/10, Stadtarchiv Mönchengladbach.

390 Zur Erinnerung: Es konnten nur Mitglieder beitreten, die „...den Bau des auf Deutschland entfallenden Abschnittes einer Wasserstraßenverbindung des westeuropäischen Kanalsystems mit dem Rhein vom Aachener nach dem Neusser Wirtschaftsraum zu fördern. […] Mitglieder können nur Personen werden, die einen Wohnort oder Sitz im Einflussbereich der gemäß nach § 2, Ziffer 1 angestrebten Kanalverbindung haben.“ Satzung Westlandkanal-Verein: § 2, Ziffer 1, in: Bestand 20/962/1-226, Stadtarchiv Krefeld.

nichts weiter und geriet damit in das Schussfeld der lokalen Presse.[391] Im Gegensatz zur Krefelder Politik und Wirtschaft trat diese voll und ganz für einen Kanalbau ein.[392] Zu einer Haltungsänderung der Krefelder Obrigkeit kam es erst, als der Druck seitens der Medien verstärkt wurde und die Stadt- und Wirtschaftsvertreter außerdem die zunehmende Aktivität der konkurrierenden Städte zur Kenntnis nehmen mussten. Zu Beginn des Jahres 1950 schienen die Krefelder Entscheidungsträger ihre Befassung mit der Kanalfrage zu intensivieren, was sich z. B. aus einem Schreiben des Sonderbeauftragten Böttger an den Chef der Krefelder IHK vom 5. Januar 1950 entnehmen lässt: „Ich bitte Sie, davon überzeugt zu sein, daß die Stadtverwaltung alles tun wird, um in dem Kampf um die Kanalverbindung in der vordersten Reihe zu bleiben.“[393] Neben dem bereits erwähnten Gespräch mit Mönchengladbacher Abgeordneten im Februar desselben Jahres erfolgte nun auch eine Einbeziehung der benachbarten Gemeinden, Kreise und Städte, etwa Moers und Kempen. Ferner wurden Verhandlungen mit der Stadt Duisburg sowie mit Venlo angestrebt, wobei Krefeld hinsichtlich der Kooperation mit der niederländischen Stadt ja bereits auf eine Tradition zurückblicken konnte.[394]

Es muss dahin gestellt bleiben, ob dieses Engagement ernst gemeint war oder nur vorgetragen wurde, um Presse und öffentliche Meinung zu beschwichtigen, in jedem Falle war es nur von kurzer Dauer. Schon bald begann die ablehnende Haltung wieder die Oberhand zu gewinnen. Krefeld benötigte jedoch noch bis zum Jahresbeginn 1952, um sich endgültig über die Ablehnung des Kanal-Projekts im Klaren zu sein. Böttger sandte im Februar 1952 das 1950 vom Verkehrsministerium NRW in Auftrag gegebene Gaspers-Gutachten an das Bundesverkehrsministerium.[395] Er verknüpfte damit ohne Zweifel die Hoffnung, dass das Ministerium, vor allem aufgrund der negativen Bewertung der Wirtschaftlichkeit aller drei untersuchten Linien (Planungen Hentrich II, Valentin und Schneiders) von dem Projekt offiziell Abstand nehmen würde. Nachdem die gewünschte Reaktion jedoch ausblieb, einigten sich die Stadtverwaltung Krefeld, die Leitung des Krefelder Hafens und die Duisburger IHK in einer Besprechung am 14. März 1952 auf den gemeinsamen Standpunkt, dass, sollte tatsächlich ein Rhein-Maas-

391 Bestand: NW 497-1712, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland; Regierungsakten Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld; noch im September 1949 wandte sich Krefeld an das Verkehrsminister NRW in Düsseldorf mit der Aufforderung, Krefeld in jedem Falle an den Verhandlungen um einen Rhein-Maas-Kanal mit zu beteiligen, schließlich, so führte der Krefelder Beigeordnete Wilhelm Böttger aus, hätte Krefeld nach 70 Jahren stetiger Bemühungen zur Errichtung eines solchen Kanals wohl ein Anrecht auf Beteiligung, hierbei berief er sich auf das Exposé von Wilhelm Warsch. In: Bestand: NW 497-1712, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland, Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld sowie Rheinische Post Krefeld (20.04.1954), in: Bestand 20/962/1-226, Rheinische Post Krefeld (30.04.1954), in: Bestand ZA 927, Rheinische Post Krefeld (04.05.1954), in: Bestand 20/962/1-226, Stadt und Hafen Duisburg (05.05.1954), in: Bestand: 20/962/1-226, Rheinische Post Krefeld (12.05.1954), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld; Oberstadtdirektor Heun erklärte 1954 in einem Schreiben, dass die „Begleitmusik der Presse“ zu diesem Thema äußerst unerwünscht sei. In: Bestand 20/962/1-226, Stadtarchiv Krefeld.

392 Siehe vorherige Fußnote.

393 Schreiben (05.01.1950) von Böttger, in: Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld.

394 Siehe Kapitel 2.

395 Schreiben (02.02. und 13.02.1952), in: Bestand B108/1786 (Teil 1), Bundesarchiv Koblenz.

Kanal gebaut werden, dieser so nördlich wie möglich in der Nähe der Ruhrmündung anzulegen sei. Ferner herrschte im Kreis der drei Gesprächspartner Einigkeit darüber, dass die beste Lösung der generelle Verzicht auf einen Kanalbau sei, da dieser weder verkehrstechnisch sinnvoll noch wirtschaftlich Erfolg versprechend sei. Gleichzeitig wurde jedoch beschlossen, dass „obgleich man also dem Projekt ablehnend gegenüber stand, die Entwicklung der Kanalfrage aufmerksam zu verfolgen wäre, um ggf. mit der Forderung, ihn möglichst weit nördlich zu legen, ein wirksames taktisches Gegenmittel gegenüber südlichen Plänen in der Hand zu halten.“[396] Im Gegensatz zu den Krefelder Initiatoren gelang es offensichtlich denen der IHK Duisburg nicht, das Scheininteresse überzeugend in die Öffentlichkeit zu tragen. Denn zwei Jahre später erfolgte zur prinzipiellen Haltung der IHK Duisburg bezüglich des Kanalbaus eine Kritik aus den Niederlanden. In einem Sitzungsprotokoll der IHK-AG Limburg vom 11. Februar 1954 heißt es: „Wat het kanaal Arcen-Ruhrort betreft, is de Kamer van Duisburg betrekkelijk passief. Voor Duisburg is er maar één waterweg: de Rijn.[397] – Was den Kanal Arcen-Ruhrort betrifft, ist die Kammer von Duisburg relativ passiv. Für Duisburg gibt es nur einen Wasserweg: den Rhein.“

Erste taktische Maßnahmen der niederländischen Regierung

In die Anfangsfünfziger fällt auch die erste offizielle Stellungnahme der niederländischen IHK-AG Limburg. Diese erklärte im Dezember 1951, dass sie sich bis dahin mit öffentlichen Stellungnahmen bezüglich der Kanalfrage zurückgehalten habe, um die Verhandlungen zwischen den drei Ländern nicht noch schwieriger zu gestalten. Da aber jetzt Beiträge für die öffentliche Meinungsbildung gefordert seien, erachte sie es als ihre Pflicht, die eigenen Einschätzungen zu publizieren. Die IHK-AG sprach sich infolge für die Verwirklichung einer Verbindung für Schiffe von bis zu 2.000 Tonnen zwischen dem Albertkanal und dem Julianakanal aus (unter Beseitigung des «Stopfens von Lanaye»). Hiermit sei eine vortreffliche Nord-Süd-Magistrale zwischen dem niederländischen und dem belgischen Wasserstraßennetz ermöglicht. Ferner wurde die Schaffung einer Maas-Rhein-Verbindung zwischen Sittard/Venlo und dem südlichen Duisburg/Ruhrort empfohlen, und zwar mit der Betonung, dass diese Strecke bautechnisch keine nennenswerten Probleme bereite. Es wurde eine Empfehlung an die niederländische LCW ausgesprochen, die genannten Verbindungen näher zu untersuchen.[398] Diese Erklärung bezüglich des Rhein-Maas-Kanals entsprach jedoch keinesfalls der wirklichen Ansicht der IHK-AG Limburg, welche, von ihrem Mitglied IHK

396 Aktenvermerk (18.03.1952) über eine Besprechung (14.03.1952) zwischen Böttger, dem Krefelder Hafendirektor Strumps sowie Duisburger Vertretern, in: Bestand 20-1763-3, Wirtschaftsarchiv Köln.

397 Protokoll (11.02.1954), in: Bestand 07.Z07C/103, Rijksarchief Limburg (Maastricht). Derartige Vermutungen sind bereits im Sitzungsprotokoll der AG-IHK Limburg vom 1. Januar 1953 (S. 2) nachzulesen.

398 Brief (15.12.1951), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 47, Stadtarchiv Neuss; Schreiben/Abschrift (15.12.1951), in: Bestand B108/1786 (Teil 1), Bundesarchiv Koblenz; Zeitschrift Verkehrs-Wirtschaft (31.12.1951 Nr. 51/52), in: Bestand: Abt. 1/Nr. 263/6, Wirtschaftsarchiv Köln.

Venlo abgesehen,[399] ebenso wie Mönchengladbach schon recht bald zu der Überzeugung gelangte, dass die Mittellinie die einzig ökonomisch sinnvolle sei und dass...

„[...] bij de keuze van het tracé politieke factoren een grote rol zullen spelen. [...D]e voordelen van het Noordelijk Tracé [zou] een idée-fixe [zijn], en het grote voordeel van het Zuidelijke tracé [zou] in het kolenvervoer gelegen. Waarscheinlijk zal echter blijken, dat de groten politieke invloed van Rotterdam een zo Noordelijk mogelijke verbinding nastreeft.“[400]

„[...] bei der Wahl der Trasse politische Faktoren eine große Rolle spielen werden. […D]ie Vorteile der nördlichen Trasse [seien] eine fixe Idee und der große Vorteil des südlichen Tracé [liege] im Kohlentransport. Wahrscheinlich wird es so auskommen, dass der große politische Einfluss von Rotterdam eine so nördlich wie möglich gelegene Verbindung anstrebt.“

Über die belgischen Absichten konnte die IHK-AG zunächst keine Klarheit gewinnen. In einer Sitzung vom 2. April 1952 bleibt beispielsweise die Frage, ob der Rhein-Maas-Kanal als Alternative oder als Konkurrenz zum derzeit zwischen den Niederlanden und Belgien parallel diskutierten Moerdijkprojekt (Rhein-Schelde-Kanal) zu werten sei, zunächst unbeantwortet.[401] In einem Protokoll vom Februar 1953 betonte die IHK-AG Limburg erneut, dass sie zwar in erster Linie für einen Kanal Arcen-Ruhrort plädiere, falls aber Deutschland die Streckenführung Born-Geilenkirchen-Erkelenz-Neuss realisieren sollte, wolle sie hierfür ihre Zustimmung geben.[402] Die offizielle Haltung der in der IHK-AG vereinigten Kammern basierte auf dem so genannten Gentlement-Agreement zwischen diesen und der Provinz Limburg. Dabei verpflichteten sich die Parteien generell zur Zurückhaltung in der Kanalfrage, gleichzeitig jedoch zur Unterstützung der Nordtrasse für den Fall, dass eine Stellungnahme unumgänglich werden sollte:

399 Vgl. Verslag van de bespreking met de samenwerkende Kamers van Koophandel over Scheepvaartswegen op Mandag, 11. October 1954 om 2 uur n. m. in het Gouvernementsgebouw. S. 2 ff. sowie Vergadering Bestuur de Kamer (12.10.1954), in: Bestand 07.Z07C/105, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

400 Sitzung der AG (24.01.1953), in: 07.Z07C/103, Rijksarchief Limburg (Maastricht). Der Standpunkt findet sich bereits in früheren Protokollen der AG vertreten. Die Zitierung des Protokolls von 1953 erfolgt hier wegen seiner expliziten Formulierung.

401 O. Verf.: Notulen van de vergadering van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Maastricht en Omstreken op Woensdag 2 April 1952 in het Gemeentelijk Museeum te Roermond, S. 4, in: Bestand 07.Z07C/103, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

402 Sitzung der AG (02.02.1953), in: Bestand 07.Z07C/103, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

„In verband met de politieke situatie hebben Gedeputeerde Staten de Kamers gevraagd uit tactieke overwegingen achter het project Arcen-Ruhrort te gaan staan. […]

Na overleg met de Gouverneur en omwille van eenheid van standpunt in Limburg werd een soort gentlement-agreement gesloten. Dit hield in, dat de Kamers van Koophandel in Limburg afzonderlijk niets zullen ondernemen,...“[403]

„Im Zusammenhang mit der politischen Situation haben die Mitglieder des Provinzialausschusses der Staaten die Kammern gebeten, aus taktischen Überlegungen sich hinter das Projekt Arcen-Ruhrort zu stellen. […]
Nach Beratungen mit dem Gouverneur und um eines einheitlichen Limburger Standpunktes Willen wurde eine Art Gentlement-Agreement vereinbart. Dieses beinhaltete, dass die einzelnen IHK's in Limburg nichts selbständig unternehmen sollen,...“

Gemäß dieses Abkommens teilte der Vorsitzende der IHK Maastricht L. P. M. H. Lhoest dem ersten Vorsitzenden des Westlandkanal-Vereins Hermann Heusch in einer Besprechung am 31. März 1953 mit, dass die Wahl der Kammern auf Venlo-Ruhrort gefallen sei. Heusch erwiderte darauf, dass der Westlandkanal-Verein dann zukünftig gemeinsam mit Lüttich die Südtrasse vertreten werde.[404] Fünfzehn Tage zuvor, am 16. März 1953, hatte die niederländische Regierung offiziell die Favorisierung der Trasse Arcen-Ruhrort per Memorandum verkündet.[405] Im Februar 1954 sollte die IHK-AG noch einmal, zumindest intern, ihre Haltung gegenüber der Mittellinie bekräftigen, indem sie hervorhob: „Het Moerdijkkanal heeft voor Limburg geen betekenis. […] De premaire doelstelling van een waterweg is voor ons de verbinding van bekkens onderling en niet zozeer de verbinding met Antwerpen.[406] – Der Moerdijkkanal hat für Limburg keine Bedeutung. […] Die erstrangige Zielsetzung bezüglich einer Wasserstraße ist für uns die Verbindung von Becken[407] untereinander und nicht so sehr die Verbindung mit Antwerpen.“

Die resultierende Ausgangssituation im Jahr 1950

Was die deutsche Seite angeht, lassen sich damit in der Region Rhein-Maas ab dem Jahr 1950 zwei „Kommunale Interessengemeinschaften“ (hier im Folgenden mit KIG bezeichnet) als agierende Kollektive benennen: Die KIG Aachen (Mikroebene), von deutscher Seite her nach außen repräsentiert durch das politisch-wirtschaftliche Bünd-

403 4. Verzoek van de Voorzitter van de Kamer van Koophandel voor Noord-Limburg om medewerking te verlenen aan het maken van een studie betr. De Maas-Rijnverbinding (o. Dat., dem Inhalt gemäß erste Hälfte der 1960er Jahre), S. 3, in: Bestand 07.Z07C/108, Rijksarchief Limburg (Maastricht).
404 Protokoll (31.03.1953): anwesend waren Heusch, Bruckner, Lhoest, Aerts, in: Bestand 07.Z07C/103, Rijksarchief Limburg (Maastricht).
405 Poel, J. E. Alb. van de Poel: S. 241.
406 O. Verf.: Kort verslag van de vergadering betreffende het waterwegenvraagstuk in het Stadhuis te Rotterdam op Vriejdag 19. Februari 1954 tussen vertegenwoordigers van Amsterdam, Rotterdam en Limburg. In: Bestand 07.Z07C/104, Rijksarchief Limburg (Maastricht).
407 Gemeint sind die verschiedenen Kohlenreviere und Industriezentren untereinander.

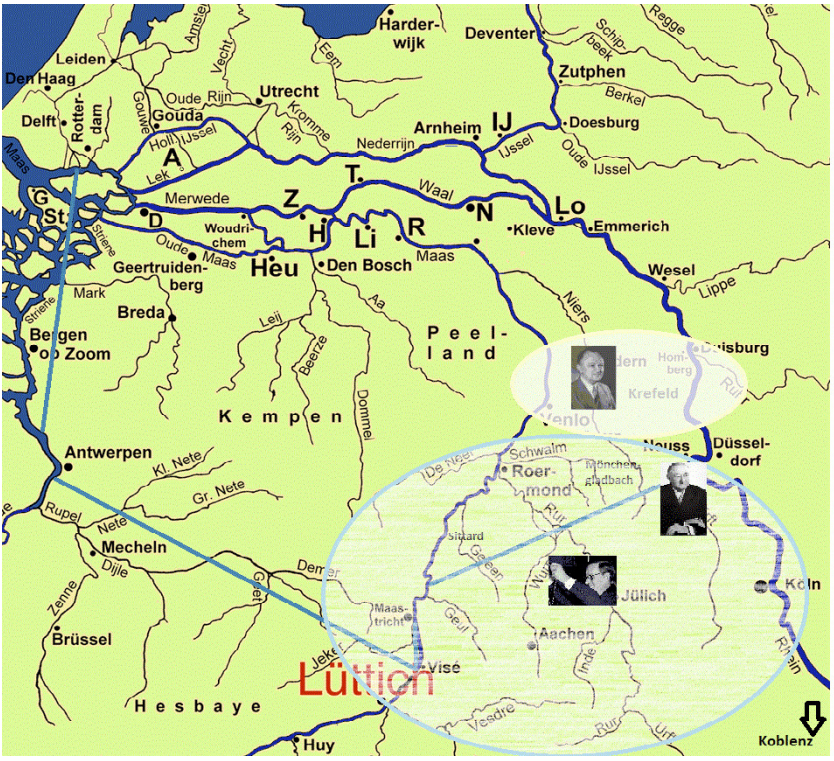


Abb. 25: Die beiden kommunalen Interessengemeinschaften (KIG) ab dem Jahr 1950.

nis Westlandkanal-Verein, favorisierte hierbei zunächst, in Übereinstimmung mit der Provinz Lüttich (Pierre Clerdent – Mesoebene) und den belgischen Interessen, die Südlinie. Zum Initiatorenkreis gehörten dabei Hermann Heusch, Josef Nagel und im Hintergrund Fritz Fleuster. Da die KIG Aachen ernsthaft am Kanalbau als Zelle einer Versorgungsinfrastruktur zur Verbesserung des Wasserstraßennetzes festhielt, verfolgte sie eine aktive «Angriffspolitik», d. h., jegliche Impulse gingen stets von ihr aus. Das «Reaktionsbündnis» KIG Krefeld (Mikroebene), offiziell einer Meinung mit der niederländischen IHK-AG Limburg, sowie inoffiziell und unwissentlich, auch mit der Stadt Köln und der niederländischen Regierung, vertrat vornehmlich die Region des linken Niederrheins und verteidigte pro forma die Nordlinie. Als eigentliche Initiatoren sind hier Bernhard Heun und Wilhelm Böttger festzuhalten.

Auch in dieser Formation sollten sich auf deutscher Seite politische und wirtschaftliche Vertreter wieder finden. Beiden KIG war gemein, dass sich innerhalb dieser mindestens ein «schwarzes Schaf» befand. Während sich in der KIG Krefeld als Reaktionsbündnis mitunter auch ernsthafte Interessenten für die Nordlinie, wie z. B. Moers und Geldern, befanden, verbarg sich in der KIG Aachen mit Köln ein eindeutiger Kanalgegner. Zudem wartete Mönchengladbach als Mitglied der KIG Aachen still und heimlich auf die Durchsetzung der Mittellinie. Auf niederländischer Seite fochten, allerdings mehr zum Schein, die Kamers van koophandel sowie die Binnenschifffahrt um eine gute regionale Lösung.

Politische Strategien zur Durchsetzung des Anliegens

Beide KIG agierten auf der Basis politischer Strategien: erstens, die beschriebene Praxis der «Vorgabe eines Scheininteresses am Projekt» (KIG Krefeld für die Nordlinie, Stadt Köln und Stadt Mönchengladbach hinsichtlich der Südlinie). Dieses, wie die Presserezeption (Kapitel 4.1) belegt, offensichtlich in der Öffentlichkeit ernst genommene Scheininteresse zielte darauf ab, stets unmittelbaren Zugang zu aktuellen Informationen zu haben, sich grundsätzlich alle Chancen offen zu halten oder auch – offen oder verdeckt – die Diskussion zu verschleppen. Der Grundstein dazu wurde mit der Konstruktion und Befürwortung einer reellen Infrastrukturzelle auf dem Papier (Rhein-Maas-Kanal mit Nord-, Mittel- bzw. Südlinie) in den ersten vier Nachkriegsjahren von den entsprechenden Protagonisten gelegt. Als zweite angewandte politische Strategie kann die gezielte «Europäisierung» des Kanalprojekts angesehen werden, d. h. das angedachte Unternehmen wurde explizit unter dem europäischen Blickwinkel betrachtet und propagiert. Regionale Interessen konnten danach nicht mehr ohne Berücksichtigung dieses Aspekts vertreten werden. Denn, so Wilfried Loth, „[w]er politisch Erfolg haben wollte, musste sich […] zum weiteren Ausbau Europas bekennen.“[408] Nur auf diese Weise würden langfristig die Provinz-, Landes- und Staatsregierungen zu bewegen sein, sich ernsthaft für das Projekt einzusetzen, war doch der Kanalbau schließlich in den drei beteiligten Ländern eine nationale Angelegenheit. Zudem war hiermit auch ein vordergründiger Aspekt verbunden, was nämlich die eventuelle Finanzierung anging. Eine zeitnahe Realisierung würde nur mithilfe übergeordneter finanzieller Unterstützung, sprich durch Gelder des Marshall-Plans, der Europäischen Investitionsbank oder der Benelux-Gemeinschaft, erfolgen können.[409] Der politische Nährboden war dazu durchaus günstig, befand sich doch Europa gerade im Aufbruch in Richtung einer gemeinsamen Zukunft. Ein, die nationalen Grenzen überschreitendes Projekt hätte durchaus als Schritt in diese Richtung und sozusagen als Vorzeigeobjekt gelten können. Neben der Gründung der Montanunion im Jahr 1951 ist als diesbezüglich wichtige Institution die im Januar 1953 konstituierte Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT) anzuführen, der im Rahmen der Diskussionen um den Rhein-Maas-Kanal eine bedeutende Rolle zukommen sollte.

Aus dem Verhalten der beiden KIG ist zu schließen, dass sie sich der politischen Bedeutung der aufkeimenden europäischen Bewegung nur zu gut bewusst waren. So wandte sich Hermann Heusch 1949 in einem Schreiben an den nordrhein-westfälischen Ministerpräsidenten Karl Arnold (1947–56) und erklärte: „Die Grenzlage des Aachener Raumes hat es mit sich gebracht, dass sich seine Verkehrsbeziehungen zum rechtsrheinischen Deutschland, insbesondere in der Zeit nach dem ersten Weltkriege, ausserordentlich verschlechtert haben. […] Umso freudiger begrüßt man es daher, dass das Projekt [Rhein-Maas-Kanal] im Hinblick auf die Bestrebungen zur Intensivierung der europäischen Zusammenarbeit auf verkehrlichem Gebiet an Interesse gewinnt. Ein Einblick in die Presse des benachbarten Belgiens zeigt, dass dieses Land

408 Loth, Wilfried: Europas Einigung. Eine unvollendete Geschichte, Frankfurt/New York 2014, S. 115.

409 Brief (01.07.1952) an Heusch, in: Bestand B.02.04.003, Nr.47, Stadtarchiv Neuss; Der Mittag (17.01.1950), in: Bestand: Abt. 1/Nr. 263/6, Wirtschaftsarchiv Köln; Sitzungsprotokoll (09.11.1963) Westlandkanal-Verein, in: Bestand 1d71/13, Bd. 1, Stadtarchiv Mönchengladbach.

den Anschluss an das deutsche Wasserstrassennetz sucht. […] Im Zuge des Ausbaues der europäischen Zusammenarbeit versucht Belgien, Mittel des Marshallplans für den Bau einer Wasserstraßenverbindung von Belgien zum Rhein flüssig zu machen. Die Erfolgsaussichten für einen derartigen Versuch sind offenbar nicht ungünstig, zumal es sich um die Aufwendung von Mitteln für den ersten Plan [Rhein-Maas] handelt, der verkehrlich eine enge Zusammenarbeit der westeuropäischen Länder verwirklichen könnte. Wenn es gelingt, die Mittel für den Ausbau dieser Wasserstraße sowohl auf belgischem wie auf deutschem Gebiet aus dem Marshallplan aufzubringen, würde es kaum verständlich sein, wenn die deutsche Regierung ihrerseits nicht alles daran setzte, auf diese Weise nicht nur den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes zu fördern, sondern darüber hinaus auf dem Gebiete der europäischen Zusammenarbeit bahnbrechend mitzuwirken. Weiterhin würde die deutsche Regierung auf diese Weise in die Lage versetzt, ohne Aufwendung eigener Mittel die Verkehrsnot des Aachener Gebietes grundlegend und dauernd zu verbessern. Sie würde damit einen wirklich tatkräftigen Beitrag zur Behebung der Grenzlandnot leisten. Als einziger wirklich ernsthafter Gegner eines solchen Projektes könnte auf den ersten Blick nur die Eisenbahn angesehen werden, während sich die anderen Gegner des Planes, die sich früher aus mehr oder weniger egoistischen Gründen gegen die Durchführung des Planes gewandt haben, heute anders einstellen dürften. In Wirklichkeit liegen die Dinge aber so, dass auf die Dauer gesehen, die Eisenbahn aus dem Anschluss eines Wirtschaftsgebietes an das europäische Wasserstraßennetz nur Nutzen ziehen kann.“[410]

Verschiedene Zweckhandlungsinfrastrukturen und ihre Zellen

Die dargelegten politischen Strategien müssen als Voraussetzung für die nachfolgende Installation infrastruktureller Zellen zweier Zweckhandlungsnetzwerke angesehen werden, beide dienten der offiziellen Interessenvertretung und ermöglichten und sicherten die zur Projektumsetzung notwendige Kommunikation zwischen den drei Bezugssystemen, in welchen sich einerseits im Makroraum die potentiellen Zellenstifter (die Nationalregierungen, ggf. die EU als Mitfinanzierer), andererseits im Mikroraum die potentiellen Betreiber (Ingenieure, Techniker, Wassertraßenämter etc.) und potentiellen Nutzer (die Städte, Wirtschaftsunternehmen, Kohlenindustrie etc.) befanden. Die einzelnen Zellen wiesen dabei z. T. eine unterschiedliche Hard- und Software auf. Insbesondere das Propagieren und die Verwendung der europäischen Idee sind dabei eng mit der Organisation geeigneter, grenzübergreifender Netzwerkzellen verknüpft.

Als erster Netzwerkzellentyp ist die Institution mit dem Ziel der Steuerungs- und Kontrollfunktion zu benennen. Gegründete Institutionen hatten vorrangig eine Bündelung und Koordinierung der Bestrebungen zum Ziel, was das Vorantreiben der Interessen der Beteiligten sicherstellen sollte. Im weiteren Verlauf wurden auf beiden Seiten mehrere Zellen dieser Art gebildet, z. T. auch wieder aufgelöst, wie noch zu zeigen sein wird. Die ersten derartigen Zellen waren die bereits angeführten Körperschaften Westlandkanal-Verein, die IHK-AG Limburg und die Vertretung der niederländisch-limburgischen Binnenschaffahrt (LCW). Bezüglich dieser spielten geographische Aspekte im Rahmen der Ortswahl des Hauptsitzes und damit des orga-

410 Brief (30.11.1949) Heusch an Ministerpräsident Arnold, in: Bestand B108/1785, Blatt-Nr. 126–129, Bundesarchiv Koblenz.

nisatorischen Zentrums eine Rolle. Die Hardware verkörpern die Geschäftszentralen, welche in bereits bestehenden Liegenschaften, beispielsweise denen der IHK's, untergebracht wurden. Die Software wurde durch die verschiedenen Mitglieder aus Politik und Wirtschaft determiniert.

Zweitens kann der konkrete jeweilige Planungsentwurf der diskutierten Versorgungsnetzwerkzelle Rhein-Maas-Kanal angeführt werden. Die neu zu konstruierende Zelle ergänzte, zumindest auf dem Papier, das bestehende Versorgungsnetzwerk durch die geplante und propagierte Übernahme einer Versorgungs-, Integrations- und Kulturbzw. Wertespeicherfunktion. Sie fungierte zugleich auch als Aktionszelle der jeweiligen Zweckhandlungsinfrastrukturen, ebenfalls verbunden mit einer Speicherfunktion: Der Entwurf einer eigenen Kanaltrasse, wie von den KIG Aachen und KIG Krefeld betrieben, diente einerseits dazu, die eigene Position im Rahmen eines Mitspracherechtes zu manifestieren und über einen längeren Zeitraum aufrecht zu erhalten, damit also zu speichern. Andererseits resultierte aus ihr sozusagen ein Zeitgewinn im Sinne der Verschleppung unerwünschter Lösungen: Solange hinsichtlich der Trassenführung kein allgemeiner Konsens herbeigeführt werden konnte, war an einen Baubeginn nicht zu denken. Vorteilhafterweise wurde für diesen Zellentyp keine nennenswerte Hardware beansprucht, von den angelegten Akten und Planunterlagen abgesehen. Die Zellensoftware resultierte einerseits aus den Vorgaben der Initiatoren, andererseits aus jenen der Betreiber, nämlich den an den Trassenuntersuchungen beteiligten geologischen und technischen Instituten. Auch diese Zelle ließ sich problemlos und vollständig wieder zurückbilden. Lediglich die im Betrachtungszeitraum erwachsenen Bestände an Akten- und Planmaterial haben in diversen Archiven die Jahre überdauert.

Den dritten Typus einer Netzwerkzelle der Zweckhandlungsinfrastrukturen stellte der Rückgriff auf die Medien dar. Diese mit determinierter Hard- und Software bereits verankerte Zelle der gesellschaftlichen Dauerhandlungsinfrastruktur konnte gerade aufgrund ihrer Software von allen Protagonisten problemlos in das entworfene Zweckhandlungsnetzwerk integriert werden, die Gesamtheit der bemühten PR-Funktionen dienten der Vermittlung der Kanal-Debatte gegenüber der Öffentlichkeit und interessierten Fachkreisen. Die Initiatoren bedienten sich hierzu verschiedener Mechanismen und Medientypen, sei es im Rahmen der generellen Diskussion in Fernsehauftritten, bei Tagungen, Hafentagen und Ausstellungen. Die gezielte Darlegung des jeweiligen Standpunkts erfolgte mittels Vorträgen und in diversen Publikationen wie Denkschriften, Zeitungsartikeln oder Zeitschriftenaufsätzen. Auch diese Zelle verursachte keinerlei Rückstände hinsichtlich einer eigenen Hardware.

Im Folgenden werden vorrangig die Handlungsnetzwerke der Aachener und Krefelder Initiatoren untersucht. Da die niederländischen IHK's und die Binnenschifffahrtsvertreter hinsichtlich ihrer Interessenvertretung im Verlaufe der Diskussion durch Den Haag ausgeschaltet wurden, kommt beiden Institutionen in der transregionalen Diskussion nur eine marginale Rolle zu, in der transnationalen dafür eine umso größere, wie das sechste Kapitel noch aufzeigen wird.

4.2.2 Die zweite politische Strategie: regionale Interessen sind europäische Interessen

Erste Initiativen europäischer Bündnispolitik auf regionaler Ebene

Unter der Prämisse des europäischen Gedankens nahmen Vertreter der Städte Düsseldorf, Aachen und Neuss im September 1949, somit noch vor Neugründung des Westlandkanal-Vereins, Fühlung mit Antwerpen bezüglich des Baus einer Verbindung mit dem Rhein auf. Dies stellte einen Alleingang dar, der keineswegs den Beifall von Bund und Land fand. Die Politik auf Bundes- und Landesebene hegte Befürchtungen, dass Belgien erneut auf vertragliche Bedingungen nach dem Konzept der seinerzeit im Versailler Vertrag festgeschriebenen Statuten bezüglich des Kanalbaus zurückkommen und Deutschland dabei vor allem finanziell vor unlösbare Probleme stellen könne.[411] Hierzu kann das Protokoll der 41. Kabinettssitzung des Jahres 1950 unter Punkt zwei zitiert werden: „Im Zusammenhang mit den im Bericht erwähnten Ausbauten von Schiffahrtsverkehrsstrassen wird der Ausbau des Rhein-Maaskanals, der den Anschluß an den Albertkanal in Belgien herstellen soll, besprochen. Der Ausbau dieses Kanals ist Deutschland im Versailler Friedensvertrag zur Pflicht gemacht worden. Neuerdings zeigt Belgien für dieses Projekt Interesse. Der Bundesminister für Verkehr ist der Auffassung, daß die Verwirklichung dieses Planes der Rheinschiffahrt keinen Abbruch tun, dem Ruhrgebiet jedoch gewisse Vorteile bringen würde. Die Kosten des Kanalbaues sind sehr erheblich und werden auf 250–300 Millionen M[ark] veranschlagt. Dieses Kapital könne in Deutschland niemals aufgebracht werden. Er habe deshalb daran gedacht, einer belgisch-deutschen Gesellschaft die Konzession zu übertragen. Der Bundeskanzler [Konrad Adenauer] weist darauf hin, daß ihm das Projekt aus früheren Besprechungen in den Zwanziger Jahren genau bekannt sei; es habe keinen Zweck, es ernsthaft zu verfolgen. Er empfiehlt daher äusserste Zurückhaltung gegenüber den belgischen Anregungen.“[412] Adenauers – für einen Bundeskanzler ungewöhnlich – präzisen Kenntnisse hinsichtlich des regional verorteten Rhein-Maas-Kanalprojektes basierten darauf, dass er von 1917 bis 1933, also in einer Phase, in welcher sich Köln selbst in höchstem Maße für das Projekt interessierte, dortiger Oberbürgermeister war. Sein Sohn Max, später Kölner Oberstadtdirektor (1953–65), sollte sich zu Beginn seiner Amtszeit zunächst noch für das Projekt interessieren, bis sich dann endgültig der ablehnende Kölner Standpunkt durchsetzte.

Vor dem Hintergrund dieser Demarche wird deutlich, wie ernst es den Kanalverfechtern der KIG Aachen war. Ministerialdirektor Leo Brandt vom Verkehrsministerium NRW wertete gegenüber der Presse die Gespräche zwischen den Vertretern aus Antwerpen und deutschen Teilnehmern als von «privater Natur», die zunächst einmal der Verbesserung der – durch den Krieg belasteten – deutsch-belgischen Beziehungen dienen sollten. Verhandlungen seien seiner Meinung nach in Zukunft auf offizieller Ebene zu führen.[413] Der deutschen und der belgischen Tagespresse lassen sich als

411 Beispielsweise wurde im Rahmen des Krefelder Sonderausschusses diese Problematik besprochen: Protokoll (13.03.1947), in: Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld.

412 Auszug aus dem Kurzprotokoll der 41. Kabinettssitzung am 03.02.1950, 10:45 Uhr (datiert auf den 08.02.1950, Nr. 125), in: Bestand B108/1785, Bundesarchiv Koblenz.

413 Allgemeine Kölnische Rundschau (05.09.1949), Rhein-Echo (19.09.1949), Rhein-Echo (20.09.1949), Westdeutsche Zeitung (20.09.1949), in: Bestand 18/156, Stadtarchiv Kre-

Teilnehmer der «rein privaten Gespräche» von deutscher Seite der Neusser Oberstadtdirektor Josef Nagel, welcher zugleich Präsident des Verbandes der deutschen Rheinhäfen und der westdeutschen Wasserstraßen war, der Syndikus der Handelskammer Neuss, R. Schmitz, der Direktor der städtischen Hafenbetriebe Düsseldorf C. Trenkel, sowie der Präsident der Aachener Handelskammer (1945–81) und spätere Oberbürgermeister der Stadt Aachen Hermann Heusch ausmachen. Von belgischer Seite her nahmen der Generaldirektor der Antwerpener Hafenverwaltung Oscar Leemans (1947–64) und der Präsident der Handelskammer zur Förderung der Beziehungen zwischen der belgisch-luxemburgischen Wirtschaftsunion, O. Engels, teil.[414] Gesprächsgegenstand bildeten u. a. die Antwerpener Kernprobleme in Bezug auf den Güterumschlag durch die fehlende Rheinanbindung und in der Konsequenz die Planung zweier konkreter infrastruktureller Versorgungszellen zur Förderung der Mobilität: die Wasserstraße zwischen Rhein und Maas und die Autobahn zwischen Antwerpen und Lüttich mit Anschluss an das deutsche Netz bei Aachen, welche eine direkte Landverbindung zum Antwerpener Hafen ermöglichen sollte. Wenige Wochen zuvor hatte der Lütticher Ingenieur Paul Collignon, der Konstrukteur des Albertkanals, die Pläne für den so genannten «Tunnelplan», den Collignon-Plan, auch Vent-Debout-Kanal, mit einer Linienführung von Visé als Abzweig vom Albertkanal nach Aachen fertig gestellt. Die Länge des deutschen Abschnitts hätte das Dreifache des Belgischen betragen, sollte den Angaben zufolge jedoch billiger sein, da auf deutschem Gebiet bis Aachen keine Schleusen benötigt worden wären. Die Abmessungen des Kanalbetts sollten mit 32 Metern Breite und 5 Metern Tiefe denen des Albertkanals entsprechen. Der deutsche Anteil an den Kosten wurde mit rund 90 Millionen DM veranschlagt.[415]

Über dieses inoffizielle, grenzüberschreitende Gespräch in Antwerpen erfuhr Krefeld mehr oder weniger zufällig aus der Tagespresse.[416] Überhaupt stand die Stadt organisatorisch zunächst im Verhältnis zu den anderen beteiligten Städten ziemlich allein. Während sich die Gegner bereits mit den politischen und wirtschaftlichen Vertretern ihrer jeweiligen Stadt und dem Umkreis abgestimmt hatten, war in Krefeld aus bekannten Gründen noch kein derartiger Schritt erfolgt. Erst im Frühjahr 1950 nahm Böttger mit der örtlichen IHK Fühlung auf, da diese Interesse signalisiert hatte, bei künftigen Planungen miteinbezogen zu werden. Die Krefelder IHK sollte sich jedoch erst Anfang April 1954 konkret zu Wort melden, indem sie die traditionelle, von Krefeld propagierte Nordverbindung Venlo-Ruhrort aufgriff, zugleich jedoch feststellte „dass angesichts der Milliardenaufwendungen, die zur Verbesserung des Verkehrs auf der Bundesbahn und den deutschen Straßen in den nächsten Jahren erforderlich wären,

---

feld; Aachener Zeitung (30.03.1951), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 47, Stadtarchiv Neuss; Schreiben (15.09.1949) von Triebel an Wesemann, in: Bestand: 1d71/10, Stadtarchiv Mönchengladbach.

414 Allgemeine Kölnische Rundschau (05.09.1949), Rhein-Echo (19.09.1949), in: Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld; Regierungsakten, in: Bestand NW 497-1712, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

415 Allgemeine Kölnische Rundschau (05.09.1949), Rhein-Echo (19.09.1949), in: Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld; Allgemeine Zeitung Mainz (20.09.1949), in: Bestand B108/1785, Bundesarchiv Koblenz; Bestand: NW 497-1712; Aachener Nachrichten, (23.02.1949), in: Bestand NW-22 960-964, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland; De Maasbode (19.10.1949), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 49, Stadtarchiv Neuss.

416 Bestand: NW 497-1712, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland; Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld.

es nicht zu vertreten wäre, neue Kanalprojekte zu verfolgen, auch wäre durch eine solche Kanalverbindung eine Verbilligung von Massentransporten kaum zu erwarten."[417] Die IHK schloss sich infolge der Krefeld-Duisburger Position an, die Entwicklung dieser überregionalen Angelegenheit weiterhin aufmerksam zu verfolgen, die Frage aber erst erneut zu diskutieren, wenn sich, etwa im Rahmen der Montanunion, Änderungen bezüglich der Verkehrsströme ergäben. Böttger äußerte sich hinsichtlich des europäischen Gedankens wie folgt: „Die Stadtverwaltung Krefeld hat veranlaßt, daß der Standpunkt der überörtlichen Behandlung in verschiedenen Pressenachrichten vertreten wurde. Die Hafenverwaltung Duisburg hat bei einer kürzlichen Pressebesprechung, die durch die Blätter ging, auf unsere Anregung hin ebenfalls hierauf hingewiesen."[418] Diese Darstellung wurde von der Presse dankbar aufgegriffen, wie beispielsweise in einem Artikel der Deutschen Rundschau vom 29. Juli 1950 zu lesen war: „Diese Frage ist heute wirklich nicht mehr eine Angelegenheit einer oder zwei europäischer Nationen allein, sondern ist nur eine Teilfrage der gesamten wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Aufgaben des westlichen Europas."[419] Mit der Duisburger Hafenverwaltung trat im Frühjahr 1950 ein weiterer, ernst zunehmender Partner auf den Plan. Logischerweise konnte es dieser nicht gleichgültig sein, wenn mit dem Rhein-Maas-Kanal der in den beiden Nachbarländern diskutierte Rhein-Scheldе-Kanal (Moerdijkkanal) eine ernst zunehmende Konkurrenz erhielt, welche ggf. die für den Binnenhafenstandort Duisburg-Ruhrort wichtige Realisation dieser niederländisch-belgischen Nord-Süd-Magistrale gefährden könnte.[420] Es ist auffällig, dass im November 1975, einen Monat nach der Eröffnung des Rhein-Schelde-Kanals, Duisburg bereits 20% Anteil am Binnenschiffsverkehr in Antwerpen hatte, was im Vergleich zu den anderen deutschen Binnenhäfen Düsseldorf (7,6 %), Köln (4,6 %) oder Moers (6,6 %) diesbezüglich die Führungsposition bedeutete und auf eine vorausgegangene längerfristige Planung schließen lässt.[421] Duisburg wandte sich dagegen, das Aachener Kohlenrevier mit einer derartig kostenintensiven Maßnahme zu fördern, da es befürchten musste, dass damit Gelder, die für die Bewältigung eigener Strukturprobleme

417 Stellungnahme (01.04.1954) der IHK Krefeld, in: Regierungsakten Bestand B.02.04.003, Nr. 53, Stadtarchiv Neuss sowie Stellungnahme (18.01.1954). Schriftwechsel (17.02.1958) und Unterlagen des SVR über die verschiedenen Linienführungen des geplanten Rhein-Maas-Kanals, in: Bestand NW 20-1763-4, Wirtschaftsarchiv Köln.

418 Bestand 25/14/23, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland; Mitte Mai 1955 verwies der Industriekurier im Artikel „Ein Großschiffahrtsweg der Montanunion" darauf, dass es in Lüttich, Charleroi, Lothringen und Luxemburg zahlreiche Hüttenwerke gäbe, die dem Westlandkanal erheblichen Nutzen brächte und sich der Bau im Hinblick auf die Wirtschaftskraft der Montanunion unbedingt lohnte. Industriekurier (12.05.1955), in: Bestand NW 450-379, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

419 Deutsche Rundschau (29.07.1950), in: Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld.

420 Sämtliche Überlegungen von West nach Ost wurden als im Betrieb viel zu zeitaufwendig (insbesondere wegen der Schleusenzeiten) und zu kostspielig (Schleusenabgaben, Kanalabgaben etc.) betrachtet. Davon abgesehen spielte Antwerpen ohnehin für die Ruhrindustrie keine große Bedeutung: Übersee-Erze wurden traditionell – in jünger Zeit auch Kohlen – in Rotterdam umgeschlagen und dann über den Rhein in das Ruhrgebiet verschifft, siehe hierzu den in bereits Anmerkung 296 zitierten Hinweis des Thyssen-Krupp Archivs.

421 Binnenschifffahrtsnachrichten (20.11.1975), in: Bestand 20-3323-1 sowie Industriekurier (19.07.1960), in: Bestand 20-1761-1, Wirtschaftsarchiv Köln.

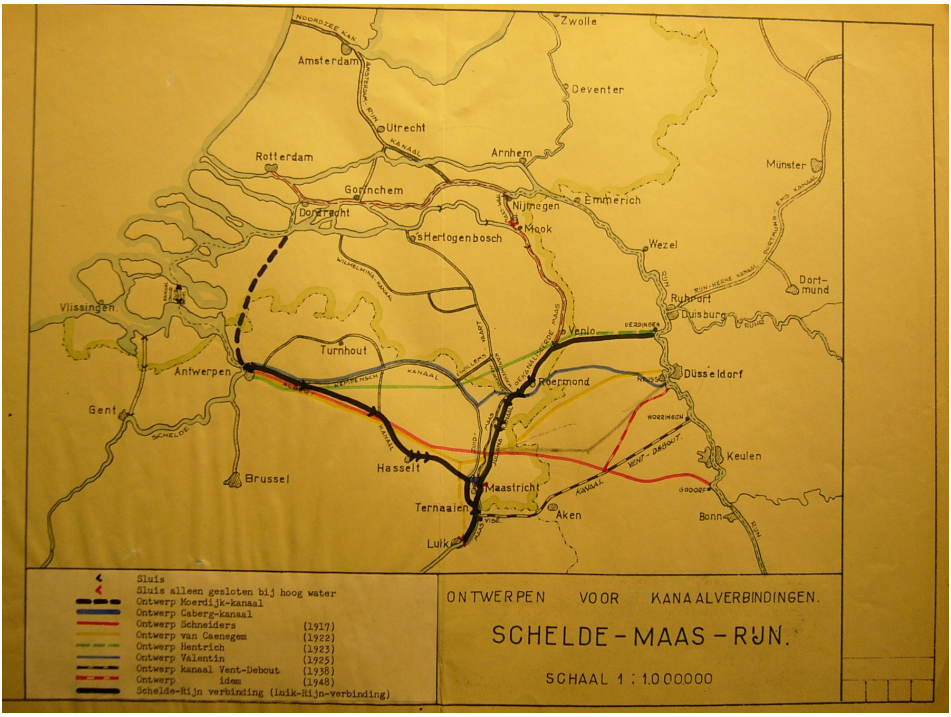


Abb. 26: Die West-Ost-Magistrale und die Nord-Süd-Magistrale in der Diskussion.

benötigt wurden, dann nicht mehr zur Verfügung stünden.[422] Die Duisburg-Ruhrorter Hafen A. G. stellte somit ganz unumwunden fest, dass die Bedeutung des Ruhrreviers der des Aachener Gebiets überlegen und somit in erster Linie auf dessen Interessen Rücksicht zu nehmen sei.[423]

Diese Haltung kam den Anführern der KIG Krefeld sehr gelegen, erhielt damit das Bündnis einen Mitstreiter, der Gehör finden würde. Der Duisburg-Ruhrorter Hafeninitiative, die ja später noch durch die IHK Duisburg erweitert werden sollte, kam wiederum die Krefelder Projekttradition in dieser Angelegenheit sehr zu statten, war doch abzusehen, dass sie allein die engagierten Kämpfer der KIG Aachen nicht in die Knie

422 Bereits vor dem Zweiten Weltkrieg machten sich Strukturwandel und Bedeutungsverlust im Ruhrgebiet bemerkbar. Durch die beiden Kohlenkrisen und der Krise in der Stahlproduktion geriet das Ruhrgebiet auch nach dem Zweiten Weltkrieg immer weiter in die Rezession. „Das Ruhrgebiet hatte […] nicht nur das Problem großer schrumpfender Industriezweige, sondern die ganze Produktionsstruktur, wie sie gewachsen war, war vom Strukturwandel betroffen.“ In: Goch, Stefan: Eine Region im Kampf mit dem Strukturwandel. Bewältigung von Strukturwandel und Strukturpolitik im Ruhrgebiet (Schriftenreihe des Instituts für Stadtgeschichte, Beiträge, Bd. 10), Essen 2001, S. 170 (Zitat) sowie weiter S. 160 ff.; vgl. dazu weiter: Loth, Wilfried: Staaten und Machtbeziehungen im Wandel. S. 23.

423 Die Zeitung „Der Bote“ machte auf die Duisburger Haltung aufmerksam, indem er die Duisburg-Ruhrorter-Hafen AG zitierte: „Aachen-Neuss-Köln bedeutete eine neue Kanalstrecke von über 100 km mit mehr als 22 Schleusen (riesiger Zeitverlust), während eine nördliche Verbindung nur ca. 40 km lang wäre und nur zwei Schleusen benötigen würde.“ Der Bote (09.02.1950), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 48, Stadtarchiv Neuss sowie Schreiben (o. Dat.), Bestand Abt. 1/Nr. 263/6, Wirtschaftsarchiv Köln.

zwingen würde. Des Weiteren war auch der Krefelder KIG recht früh bewusst, dass die reine Darstellung der überörtlichen, europäischen Interessen nicht ausreichen würde, die Aachener Initiative zu stoppen.

In Anbetracht dessen, dass das interne Verhältnis der KIG Krefeld ohnehin nicht sonderlich stabil war, da sich insbesondere die Krefelder und Duisburger IHK wegen anderer Streitigkeiten vorläufig nur schwer an einen Tisch bekommen ließen,[424] konnte die Reaktivierung der diplomatischen Beziehungen zu Venlo eine entscheidende Maßnahme darstellen. Wenn sich auch die niederländischen Kreise an der Debatte beteiligten, die bekanntermaßen mit Belgien hinsichtlich der Wasserstraßenpolitik uneins waren, konnte eine voreilige Festlegung auf eine bestimmte Trassenführung unter Umständen vermieden werden. Venlo hatte sich zudem ja immer für die nördlichen Kanalpläne eingesetzt. Daher bedauerten es die politischen Vertreter Krefelds insbesondere, dass Venlo in den ersten vier Nachkriegsjahren noch kein Interesse signalisiert hatte, mit den deutschen Kreisen bezüglich des Kanalprojekts in Verbindung zu treten. Nur zu gerne hätte Krefeld gewusst, ob die niederländische Stadt eine Verbindung Venlo-Ruhrort unterstützen würde.[425] Venlo konnte jedoch vorerst nicht offiziell aktiv werden, da die niederländische Regierung in Den Haag, die europäischen Interessen hinten anstellend, zentral gelenkt die eigenen, nationalen Vor- und Nachteile gründlich überprüfen ließ. Trotz dieser offiziellen Zurückhaltung, war der Venloer Bürgermeister Bernard M. B. Berger (1945–52) schon frühzeitig damit befasst, sich über das Kanalprojekt ein eigenes Bild zu machen, wie aus einem Dankschreiben vom 13. Juli 1950 hervorgeht, in welchem Berger das ihm zum Studium zur Verfügung gestellte Material der zentralen Limburger Wasserstraßenplanbehörde zurück sandte.[426] Erst nachdem Den Haag, wie noch an späterer Stelle ausführlich erläutert werden wird, entschieden hatte, aus taktischen Gründen die Nordlinie Venlo-Ruhrort zu unterstützen, konnte Venlo sich mit den deutschen Gremien in Verbindung setzten, um sich im «Sinne des europäischen Wohles» zusammen mit den Verfechtern der KIG Krefeld für die Nordlinie einzusetzen.

Das erste, von Krefelder Seite lang ersehnte, grenzübergreifende Treffen fand Mitte April 1950 in Venlo statt. Anwesend waren neben dem einladenden Venloer Bürgermeister Berger und den Krefelder Kanalverfechtern Böttger und Heun von deutscher Seite auch Beauftragte aus Politik und Wirtschaft von Kaldenkirchen, Kempen, Breyell und Mönchengladbach.[427] Bei dieser Zusammenkunft wurde dem gastgebenden Bürgermeister auch die Krefelder Denkschrift von Hubert Hentrich aus dem Jahr

424 Das Verhältnis zwischen den IHK's Krefeld und Duisburg untereinander war ohnehin schon negativ vorbelastet, da es bezüglich der Einzugsbereiche Abstimmungsprobleme gab. Stellungnahme (01.04.1954) der IHK Krefeld, in: Bestand B.02.04.003, Nr. 53, Stadtarchiv Neuss.

425 Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld.

426 Schreiben (13.07.1950) vom Bürgermeister Berger an den C. F. Egelie (Hoofdingenieurdirecteur van de Prov. Waterstraat in Limburg, Maastricht), in: Bestand 397 Burgermeester Berger Venlo 1945–52/125: „stukken betreffende plannen voor de aanleg van een Maas-Rijn-kanaal" (offiziell noch gesperrt, keine Fotos oder Kopien erlaubt), Gemeentearchiv Venlo.

427 Kreis Kempen: Landrat Lambert Maaßen, Kaldenkirchen: Kreisbaurat Bellwinkel, Bürgermeister Schmitz und Stadtdirektor Lenssen, Mönchengladbach: Präsident der IHK Wüllenweber, Breyell: Gemeindedirektor Brückenhaus, in: Rheinische Post (27.04.1950), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 48, Stadtarchiv Neuss.

1940 überreicht.[428] Als die Dreistädtezeitung nach diesem Treffen Berger um eine schriftliche Stellungnahme zur Kanalproblematik bat, antwortete dieser am 29. April 1950: „Eine Publikation von meiner Hand in Ihrer werten Zeitung kommt mir etwas voreilig vor. Ich möchte erst mit meinen Deutschen Collegen [sic.], die sich für diese Angelegenheit interessieren, sowie mit den zuständigen Handelskammern Rücksprache nehmen.“[429] Die Teilnahme eines wirtschaftlichen Vertreters Mönchengladbachs an diesem Gespräch demonstriert erneut das geschickte Vorgehen der Stadt, die auch nach ihrem Eintritt in den Westlandkanal-Verein an beiden KIG zu partizipieren suchte, um später in den 1970er Jahren in dieser Angelegenheit selbst, wie in Kapitel 4.3 noch zu zeigen ist, das «Ruder in die Hand zu nehmen».[430]

Im Rahmen der „Maastrichter Vereinigung für Hafen- und Schiffahrtsinteressen“ fand am 30. November 1950 eine Besprechung zwischen einigen niederländischen Vertretern der IHK Maastricht und den technischen Experten der Aachener Trasse in Maastricht statt. Während des mündlichen Austauschs schlossen sich alle Beteiligten der Auffassung an, dass die Verbindung Neuss-Mönchengladbach-Geilenkirchen-Sittard sowohl den niederländischen, belgischen als auch deutschen Interessen am besten entspräche.[431] Diese Gespräche wurden im folgenden Jahr noch intensiviert und neben der niederländischen IHK Maastricht auch Vertreter der belgischen IHK Hasselt (Provinz belgisch Limburg) einbezogen. Eines der Treffen fand am 5. März 1951 in Maastricht auf Einladung der dortigen IHK statt. Die Teilnehmer vertraten die Ansicht, dass die Kanalfrage einerseits regional gesehen werden müsse, darüber hinaus jedoch auch übergeordnete westeuropäische Bedeutung habe. Allerdings sei das Interesse an einer Verbindung zum Oberrhein größer als an einer Verbindung zum Niederrhein. Bezüglich des Konzepts Vent-Debout wurde festgestellt, dass es letzten Endes nicht zuletzt einen politischen Hintergrund habe, nämlich die Umgehung des niederländischen Territoriums. Im Falle einer Einigung zwischen den Niederlanden und Belgien werde die belgische Regierung wahrscheinlich aber auch die Mittellinie vorziehen, da diese wesentlich kostengünstiger sei.[432]

---

428 Bestand 397 Burgermeester Berger Venlo 1945–52/125: „stukken betreffende plannen voor de aanleg van een Maas-Rijn-kanaal“ (offiziell noch gesperrt, keine Fotos oder Kopien erlaubt): Bestand enthält den dritten Entwurf von Hentrich (16 seitig, Din A4, beidseitig bedruckt), Gemeentearchief Venlo; Westdeutsche Zeitung (21.04.1950), in: Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld.

429 Anfrage (26.04.1950) der Dreistädtezeitung an Berger sowie seine Antwort (29.04.1950), in: Bestand 397 Burgermeester Berger Venlo 1945–52/125: „stukken betreffende plannen voor de aanleg van een Maas-Rijn-kanaal“ (offiziell noch gesperrt, keine Fotos oder Kopien erlaubt), Gemeentearchiv Venlo.

430 1972 kündigte Mönchengladbach an, aus dem Westlandkanal-Verein austreten zu wollen. Bewirkt würde ohnehin nichts, die Mitgliedschaft koste nur unnötig Geld, so die Argumentation. Letzten Endes verblieb die Stadt dann doch im Verein. Schreiben (13.10.1972/16.10.1972), in: Bestand 1d87/5, Stadtarchiv Mönchengladbach.

431 Anwesend waren der Sekretär/Syndikus der IHK Maastricht Aerts (er vertrat den Präsidenten Hr. Lhoest, der spontan verreisen musste), der Präsident der Vereiniging Limburgse Haven- en Scheepvaartbelangen Maastricht Louis Daenen und dessen Sekretär, Dasse, Proetel (Aachen) sowie cand. Ing. Bauer (Aachen). Schreiben (28.12.1950) sowie Abschrift der Besprechung (05.12.1950), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 48, Stadtarchiv Neuss.

432 Anwesend waren: Lhoest (Vorsitzender IHK Maastricht), van Eyseren (IHK Maastricht), Daenen (Vereinigung für Limburger Hafen- und Schifffahrtsbelange), Aerts (Syndikus), Ing. Wiertz (Direktor der Zeche Oranje-Nassau aus dem Bergbaugebiet Heerlem), Direk-

Die Diskussionen zeigen, dass die Mönchengladbacher Berechnungen bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt aufgingen, da die KIG Aachen schon Anfang der 1950er über die Aufgabe der Südlinie nachdenken musste. Gleichzeitig hatte die Interessengemeinschaft, durch die unermüdlichen Aktivitäten ihrer Initiatoren, Heusch und Nagel, mehrheitlich die wesentlichen regionalen Bündnispartner um sich herum versammelt. Mit dieser einerseits deutsch-regionalen, andererseits auch, unter Einschluss niederländischer und belgischer Teilnehmer, transregionalen Kooperation war die Aachener Interessengemeinschaft der KIG Krefeld weit voraus. Es fehlten, da die KIG Aachen die belgische Regierung mit ihrer auf den Hafen Antwerpen ausgerichteten Politik und damit auch Antwerpen selbst hinter sich glaubte, nur noch Vertreter der Provinz Lüttich als direkte Maasanlieger. Die Bestrebung, die gesamte belgische Provinz und nicht nur die Stadt Lüttich zu involvieren, könnte sich dabei als ein besonders geschickter Schachzug erweisen. Auch von belgischer und niederländischer Seite her schien damit zunächst einmal eine optimale Vernetzung erreicht, was das Argument, der Kanal habe eine europäische Bedeutung, nachdrücklich stützte.

Vorstoß in den Makroraum: die nationale Ebene als Brücke zu Europa

Um den Europagedanken für die Umsetzung des Kanalprojekts nutzbar zu machen, war die Einbeziehung der Bundesebene als potentielle Stifterebene erforderlich. Auch auf diesem Gebiet entwickelten die Vertreter der KIG Aachen frühzeitig Aktivitäten. Die führenden Vertreter des Westlandkanal-Vereins fanden sich das erste Mal am 22. Mai 1951 im Bundesverkehrsministerium in Bonn zu einer Besprechung mit dem Ministerialdirigenten Alfred Feyerabend ein. Während dieser Sitzung plädierte Feyerabend wiederholt für die Erschließung des Aachener Raums und verwies darauf, dass die Linie Neuss-Geilenkirchen wahrscheinlich diejenige sei, auf die sich alle Beteiligten einigen könnten – dies hinge jedoch letztlich von der Entwicklung des Verhältnisses zwischen Rotterdam und Antwerpen ab.[433] Nicht erst eine Lösung dieses Problems der Nachbarländer abwartend, wurden die beiden Vorsitzenden des Westlandkanal-Vereins aktiv. Zusammen mit dem stellvertretenden Ministerpräsidenten und Wirtschafts- und Verkehrsminister von NRW, Arthur Sträter (1950–54), und dem nordrhein-westfälischem Innen- und Kommunalminister Adolf Flecken (1950–52) machten sie sich am 4. Oktober 1951 erneut auf den Weg nach Antwerpen. Dort trafen sie sich zu Verhandlungen mit dem Antwerpener Bürgermeister Lode Craeybeckx (1947–76), dem Beigeordneten W. Vrints und wiederholt mit dem Generaldirektor des Antwerpener Hafens Leemans, um das Problem der Wasserstraße erneut zu diskutieren und weitere Kontakte zu knüpfen.[434]

---

tor Egelie (Haupt-Ing. des Provinzamtes für Wasserstraßen, Maastricht), Dujardin (IHK Hasselt), Cornu (IHK Hasselt), Senator Leynen (IHK Hasselt), Theelen (IHK Hasselt), Direktor Dessers (Geschäftsführung IHK Hasselt), Präsident Heusch (IHK Aachen) und Dipl.-Kfm. Clemens Bruckner (IHK Aachen), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 47, Stadtarchiv Neuss.

433 Anwesend waren Heusch, Bruckner, Peter Schroeder (Aachen), Ministerialdirigent Feyerabend (Bonn), Oberregierungsrat Jurisch (Bonn) und Oberregierungs- und Baurat Wiener (Wasser- und Schifffahrtsamt Köln), in: Briefabschrift (23.05.1951), Bestand B.02.04.003, Nr. 47, Stadtarchiv Neuss.

434 Bestand B.02.04.003, Nr. 47, Stadtarchiv Neuss.

Dies war auch nicht das letzte Mal, dass Heusch den Kontakt zu Leemans suchte. Letzterer stellte in einem Schreiben an den belgischen Verkehrsminister Paul Willem Segers (1949–54; 1958–61) anderthalb Jahre später fest:

„Waarscheijnlijk is U wel bekend dat dhr. Heusch, Voorzitter van de „Industrie- und Handelskammer“ te Aken een ijverig en hardnekkig voorstander is van een Rijnverbinding in west-oostelijke richting. […] Dhr. Heusch heeft niet afgehouden, sedert maanden reeds, aan te dringen op nieuwe contacten. Aangezien het mij bleek dat zulks practisch in de eerste tijd toch niet dienstig zou zijn geweest en door allerlei andere omstandigheden verhinderd, ben ik daarop niet ingegaan.“[435]

„Wahrscheinlich ist Ihnen wohl bekannt, dass der Herr Heusch, Vorsitzender der IHK Aachen, ein eifriger und hartnäckiger Verfechter der Rheinverbindung in west-östlicher Richtung ist. […] Herr Heusch hat nicht davon abgelassen, bereits seit Monaten auf neue Kontakte zu dringen. In Anbetracht dessen, dass mir eine solche Vorgehensweise in der ersten Zeit noch nicht als sinnvoll erschien und dies durch alle möglichen anderen Umstände verhindert wurde, bin ich darauf nicht eingegangen.“

Weiterhin geht aus diesem Schreiben hervor, dass die KIG Aachen auch bestrebt war, die sich zu dieser Zeit formierenden europäischen Gremien im Sinne ihrer Interessen anzusprechen. So hatte Heusch, wahrscheinlich im Februar 1953,[436] eine erneute Besprechung mit Feyerabend, in welcher er vorschlug, das Rhein-Maas-Projekt mit in die Liste der Europäischen Verkehrsministerkonferenz aufzunehmen, deren Mitglieder sich im Oktober 1953 in Brüssel zur Beratung zusammensetzen würden. Feyerabend sicherte dies offensichtlich zu.[437]

Aufgrund dieser Zusage kontaktierte Heusch seinerseits nun wieder Leemans in Antwerpen, mit der Zielsetzung, dass auch von belgischer Seite die Aufnahme des Kanalgedankens in die CEMT-Liste vorangetrieben werde. Leemans sagte zu, in dieser Angelegenheit auf den belgischen Verkehrsminister zuzugehen. In dem bereits oben zitierten, an diesen gerichteten Schreiben ließ er anschließend seiner Ansicht freien Lauf, dass „het plan „Vent Debout“ een oplossing is die technisch niet kan verantwoord worden.[438] – der Plan „Vent Debout“ eine Lösung ist, die technisch nicht verantwortet werden kann.“ Im Weiteren schilderte er dem Herrn Minister die gesamte Situation und überließ ihm schließlich die Entscheidung:

---

435 Brief (16.03.1953) Leemans an den belgischen Verkehrsminister P. W. Segers (Brüssel), in: I 215, Bestuur van het Zeewezen (1830–1976): Binnenvaart, 281, Rijksarchief Belgien, Standort Brüssel, S. 1 und S. 2.

436 In Anbetracht dessen, dass sich die CEMT das erste Mal im Januar 1953 traf und Leemans den Brief im März 1953 verfasste, ist anzunehmen, dass das besagte Treffen zwischen Feyerabend und Heusch im Februar stattfand. Leider ist dieser Brief der einzige Hinweis auf das Treffen.

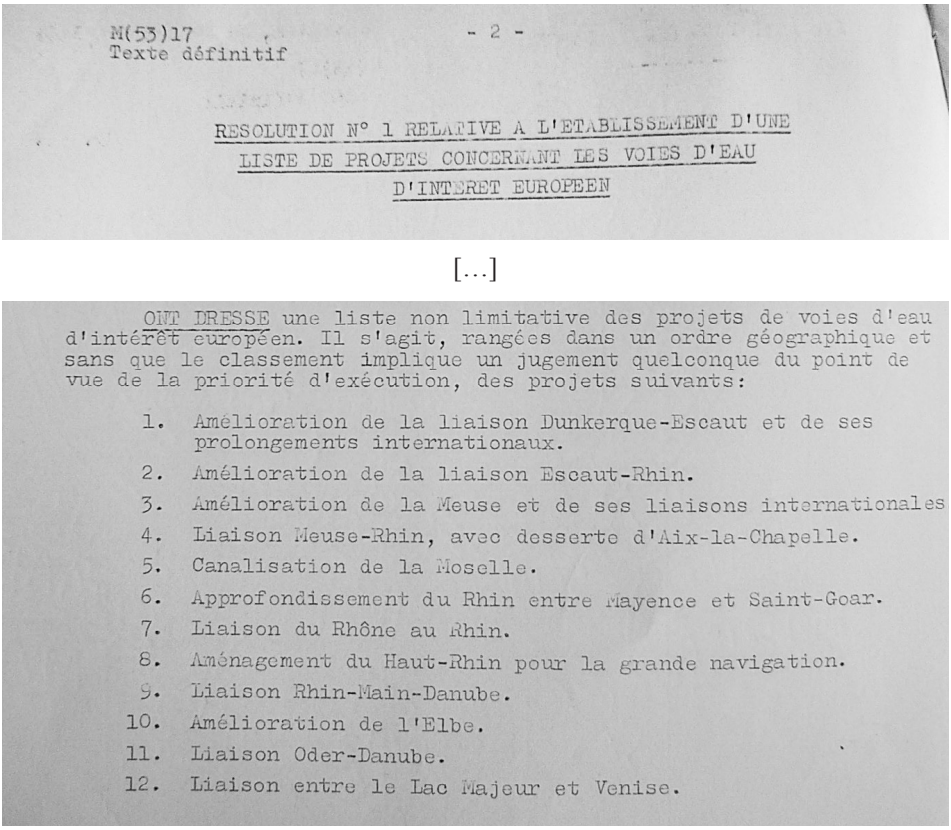
437 Brief (16.03.1953) Leemans an den belgischen Verkehrsminister P. W. Segers (Brüssel), in: I 215, Bestuur van het Zeewezen (1830–1976): Binnenvaart, 281, Rijksarchief Belgien, Standort Brüssel, S. 3.

438 Brief (16.03.1953) Leemans an den belgischen Verkehrsminister P. W. Segers (Brüssel), in: I 215, Bestuur van het Zeewezen (1830–1976): Binnenvaart, 281, Rijksarchief Belgien, Standort Brüssel, S. 1 (Zitat) und S. 3.

„Ik moet aan U overlaten, zeer geachte heer Minister, te oordelen op welke wijze desgevallend gevolg zou kunnen geven worden aan het verzoek van dhr. voorzitter Heusch en of de door hemgewenste démarche eventueel door U te Parijs of althans onder uwe hoede zal kunnen geschieden.“[439]

„Ich muss es Ihnen überlassen, sehr geehrter Herr Minister, darüber zu urteilen, auf welche Weise diesbezüglich Folge geleistet werden kann, den Versuch von dem Herrn Vorsitzenden Heusch und den durch ihn gewünschten Schritt eventuell durch Sie in Paris oder zumindest unter Ihrer Obhut geschehen zu lassen.“

Auf der CEMT-Konferenz in Brüssel vom 13.–17. Oktober 1953, an der Vertreter aus 17 Nationen beteiligt waren, sollte sich zeigen, dass Heusch mit seiner Initiative erfolgreich war: Als zweitwichtigste europäische wasserbauliche Infrastrukturmaßnahme wurde die Rhein-Schelde-Verbindung gefordert, an vierter Stelle erschien die Verbindung von Maas und Rhein und zwar mit dem seitens der KIG Aachen gewünschten Anschluss an das Aachener Revier.[440]



M(53)17 - 2 -
Texte définitif

RESOLUTION N° 1 RELATIVE A L'ETABLISSEMENT D'UNE LISTE DE PROJETS CONCERNANT LES VOIES D'EAU D'INTERET EUROPEEN

[…]

ONT DRESSE une liste non limitative des projets de voies d'eau d'intérêt européen. Il s'agit, rangées dans un ordre géographique et sans que le classement implique un jugement quelconque du point de vue de la priorité d'exécution, des projets suivants:

1. Amélioration de la liaison Dunkerque-Escaut et de ses prolongements internationaux.
2. Amélioration de la liaison Escaut-Rhin.
3. Amélioration de la Meuse et de ses liaisons internationales
4. Liaison Meuse-Rhin, avec desserte d'Aix-la-Chapelle.
5. Canalisation de la Moselle.
6. Approfondissement du Rhin entre Mayence et Saint-Goar.
7. Liaison du Rhône au Rhin.
8. Aménagement du Haut-Rhin pour la grande navigation.
9. Liaison Rhin-Main-Danube.
10. Amélioration de l'Elbe.
11. Liaison Oder-Danube.
12. Liaison entre le Lac Majeur et Venise.

Abb. 27: Auszug aus der Liste der zehn wichtigsten Wasserstraßenprojekte der CEMT (1953).

439 Brief (16.03.1953) Leemans an den belgischen Verkehrsminister P. W. Segers (Brüssel), in: I 215, Bestuur van het Zeewezen (1830–1976): Binnenvaart, 281, Rijksarchief Belgien, Standort Brüssel, S. 4.

440 Bestand 15/96 sowie Bestand 20/962/1-226, Stadtarchiv Krefeld.

Es ist anzunehmen, dass für das Zustandekommen dieses Beschlusses nicht allein Heuschs Bemühungen ausschlaggebend waren. Mit Helmuth Burckhardt, Generaldirektor des Eschweiler Bergwerks-Vereins und zugleich Vizepräsident des Beratenden Ausschusses[441] der Hohen Behörde, besaß die KIG Aachen ein weiteres aktives Mitglied des Westlandkanal-Vereins in einer ausgezeichneten Position.[442] Auch wenn Verkehrsfragen nicht zu den primären Aufgabenstellungen des Beratenden Ausschusses zählten, konnten anderseits soziale und wirtschaftliche Probleme durchaus einen Hintergrund darstellen, um auf die Realisierung von förderlichen Infrastrukturmaßnahmen für betroffene Regionen hinzuwirken. Burckhardt hatte zweifellos aufgrund seiner Position zahlreiche Kontakte, die im Sinne der KIG Aachen nutzbar gemacht werden konnten und es ist zu vermuten, dass dies auch erfolgte. Schriftliche Überlieferungen hierzu ließen sich allerdings nicht finden.

Die CEMT beauftragte jedenfalls 1954 eine deutsch-belgisch-niederländische Dreierkommission mit der Untersuchung des Kanal-Projekts, es sollte ein technisches und ein wirtschaftliches Gutachten erstellt werden. Als Mitglieder der Kommission nahmen 1956 u. a. der belgische E. Valcke (Directeur-Général des Vois Hydrauliques, Brüssel), der niederländische de Wijkerslooth de Weedesteijn (Chefingenieur, Dirktor des Rijkswaterstraat) sowie der deutsche H. M. Knies (Präsident der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Duisburg) ihre Arbeit auf.[443] Die Untersuchung zur Prüfung der grundsätzlichen technischen Umsetzungsmöglichkeit sollte dabei allen weiteren Maßnahmen vorangestellt werden.[444]

Das Comité européen d'aménagement de la Meuse (CEAM) – die Zelle zur kommunikativen Verknüpfung von Mikro- und Mesoraum

Ein weiterer, von der KIG Aachen im Sinne ihrer Taktik angewandter und durchaus erfolgreicher Schachzug erfolgte mit der Beteiligung an der Gründung der zunächst belgisch-deutschen Initiative des Comité européen d'aménagement de la Meuse (CEAM) am 2. Mai 1954 in Lüttich.[445] Damit schuf die KIG Aachen nicht nur eine zusätzliche Partizipation an einem wichtigen Wasserstraßenprojekt und eine Vernetzung mit einem weiteren bedeutenden Organisationsgremium, welches sich für ihr Anliegen einsetzen sollte, sondern unterstützte zugleich auch eine grenzübergreifende, letztlich also europäische Initiative. Beteiligte Wirtschaftsräume waren zunächst Antwerpen, Lüttich und Aachen, jedes der drei Gebiete delegierte fünf Vertreter, der Aachener Oberbürger-

441 Beratender Ausschuss, heute Wirtschafts- und Sozialausschuss: Interessenvertretung durch Arbeitgeber-, Arbeitnehmer- und Verbrauchsorganisatoren. Diskutiert wurden allgemeine Ziele, Sozialprobleme im Allgemeinen wie auch Fragen der sozialen Sicherheit und Berufsausbildung, Lohnfragen und Fragen der Produktivität. In: Friedrich, Carl J.: Politische Dimensionen der europäischen Gemeinschaftsbildung Heidelberg 1968, S. 315.

442 Die Funktion des Vorsitzenden ist ersichtlich aus einer Abschrift des von Burckhardt verfassten Aufsatzes „Ein Großschiffahrtsweg der Montan-Union", in: Bestand B108/1786 (Teil 1), Blatt-Nr. 70, Bundesarchiv Koblenz.

443 Nach dem Ausscheiden Knies' übernahm der Amtsnachfolger Friedrich Ruschenburg den Posten in der Kommission.

444 Vermerk Br/We/4491 sowie Liste (19.12.1956), in: Bestand B108/24572 Bundesarchiv Koblenz.

445 Aachener Volkszeitung/Euskirchener Volksblatt (25.02.1954), in: Bestand 20/962/1-226, Stadtarchiv Krefeld;

meister Heusch sowie der Antwerpener Bürgermeister Craeybeckx wurden zum Vizepräsidenten gewählt, zum Präsidenten ernannten sie den Lütticher Gouverneur Pierre Charles Jean Joseph Clerdent (1953–71). Wie sich aus der Aufzählung der Beteiligten ersehen lässt, stammten die Exponenten auf deutscher Seite allesamt aus dem Westlandkanal-Verein. Auf Antwerpener Seite befand sich bemerkenswerterweise auch Oscar Leemans unter den Mitgliedern.[446] Der Rat des Konsortiums tagte alle drei Monate, einmal im Jahr fand eine allgemeine Versammlung mit allen Mitgliedern statt.[447] Das Komitee wurde mit zwei Mio. bfrs. ausgestattet, 250.000 bfrs. (20.000 DM) wurden allein durch den Westlandkanal-Verein zur Verfügung gestellt. Wie anschließend in einem offiziellen Schreiben an das Verkehrsministerium in Düsseldorf mitgeteilt wurde, rechneten die Beteiligten in nächster Zeit mit dem Hinzukommen weiterer Gebiete, so z. B. mit dem Kohlengebiet von Charleroi, dem Großherzogtum Luxemburg, der niederländischen sowie belgischen Provinz Limburg und dem Kohlengebiet der Campine.[448] Die nach außen hin propagierten Ziele der Vereinigung gehen aus der Satzung hervor: Die Maas und ihre Nebenflüsse sollten wirksamer als bisher ihre Aufgabe als Mittler zwischen den beiden Industriegebieten der Gemeinschaft versehen. Ferner sollte eine unmittelbare Verbindung auf dem Wasserwege zwischen der Maas, dem Aachener Revier und dem Rhein bei Neuss geschaffen werden, alle bestehenden Hindernisse zwischen den schon vorhandenen Verkehrswegen beseitigt, sowie die lothringischen und luxemburgischen Zechen und Fabriken mit dem zu verbessernden Oberlauf der Maas verbunden werden. Ganz im Sinne der KIG Aachen fand die Gründung der Initiative in der deutschen, niederländischen und belgischen Presse weithin Beachtung.[449]

---

446 Von Aachener Seite her waren dies: Nagel in Eigenschaft als stellvertretender Vorsitzender des Westlandkanal-Vereins, Generaldirektor Buckhardt (Eschweiler Bergwerksverein Kohlscheidt), Hermann Falk (Vorstandsmitglied der Stollberger Zink A.G. Aachen), Direktor Henri Meurer (Firma Englebert & Co. GmbH Aachen) sowie Heusch. Vgl. dazu: Aachener Zeitung (04.05.1954), FAZ (04.05.1954), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 53, Stadtarchiv Neuss; Verslag van de vergadering betreffende de waterwegen op Vrijdag 4. Juni 1954 in de vergaderzaal van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Maastricht en Omstreken. S. 3, in: Bestand 07.Z07C/104, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

447 Protokoll (21.02.1958) IHK-AG Limburg, in: Bestand 07.Z07C/107, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

448 Im Juni 1954 wurde Charleroi aufgenommen. Vgl. dazu: Aachener Zeitung (04.05.1954), FAZ (04.05.1954), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 53, Stadtarchiv Neuss.

449 FAZ (04.05.1954), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 53, Stadtarchiv Neuss. Siehe Anhang: Belgische, deutsche und niederländische Zeitungsorgane sortiert nach der Geographie. In den folgenden Monaten und Jahren fanden nun regelmäßige Zusammenkünfte desselben Gremiums statt, in welchem Empfehlungen bezüglich des Maasausbaus – auch im Hinblick auf andere Wasserstraßen – erarbeitet und anschließend ausgesprochen wurden. Am 7. Oktober 1954 fand beispielsweise eine außerordentliche Generalversammlung des CEAM statt. Vertreten wurden die Bezirke Aachen, Antwerpen, Charleroi und Lüttich. Das Komitee befasste sich u. a. auch mit der Moselkanalisierung. Ferner gingen die Teilnehmer davon aus, dass demnächst das niederländische Limburg dem Komitee beitrete, ebenso wie die Häfen von Rotterdam und Amsterdam. Dies wurde als positives Zeichen betrachtet, allein schon, um auch die Position gegenüber Frankreich zu stärken. Ebenso wurde das Interesse erläutert, die Ruhr zu ihren Parteigängern zählen zu können. Da am 5. November eine Versammlung der rheinischen Handelskammer stattfinden sollte, in welcher Vertreter von Antwerpen, Aachen und Neuss anwesend seien, beschloss das CEAM, neben dem angesetzten Hauptthema der Moselkanalisation dazu ferner eine Stellungnahme zur Regulierung der Maas und der Rhein-Maas-Verbindung abzugeben. Weiterhin befürwortete

Mit dieser Institution schafften es die Exponenten der KIG Aachen, neben Antwerpen auch die Provinz Lüttich als mehr oder weniger direkten regionalen Nachbarn, sowohl in Person wirtschaftlicher als auch politischer Vertreter, aktiv in die Diskussionen mit einzubinden, der Lütticher Gouverneur Pierre Clerdent erweiterte somit den Initiatorenkreis.

Auch die Krefelder Seite stützte ihre Argumentation bewußt auf die „europäischen Interessen", wie Böttger im Jahr 1958 im Rahmen eines in Venlo durchgeführten Kongresses wiederholt unterstrich: „Ein Gefühl der Freude und des Dankes beseelt uns, dass unsere Denkschrift [publiziert im September 1957] in so weiten Kreisen Aufmerksamkeit und Anerkennung gefunden hat. Wir glauben deshalb auch, dass diesmal die Notwendigkeit des Kanalbaues diesseits und jenseits der Landesgrenzen einer viel aufgeschlosseneren Würdigung teilhaftig wird als es früher unter engräumiger Interessenabwägung der Fall gewesen ist. Heute sind wir allesamt in der Zielsetzung einig, dass der zu erbauende Kanal das Optimum aller an ihn zu stellenden Anforderungen zu erfüllen hat. Es ist eine wirklich schöne Gemeinschaftsaufgabe, der wir uns verschrieben haben."[450] Julia Obertreis würde diese Formulierung sicher der „Infrastrukturpoesie" zuschreiben.[451]

In den Jahren 1959/60 scheint schließlich das Rhein-Maas-Kanalprojekt auch Eingang in den Katalog der EWG gefunden zu haben.[452]

4.2.3 Die Institution als Netzwerkzelle zur Organisation und Kontrolle

Im eigenen Land und jenseits der Grenzen: die Formierung diverser Institutionen als Handlungszellen der KIG's

Die Aachener Verhandlungen und Vernetzungsbemühungen zur Stabilisierung der KIG waren mit der Gründung des Westlandkanal-Vereins 1950 und des CEAM im Jahr 1954 sehr weit gediehen, wenngleich sie noch lange nicht als abgeschlossen gelten konnten, da die Vorstände beider Institutionen nicht müde wurden, immer neue Verbündete hinzuzuziehen. Die Anzahl der Mitglieder stieg sowohl im Westlandkanal-Verein als auch im CEAM seit ihrer Gründung ständig an.[453] Über die Zusammensetzung und die Rolle des Westlandkanal-Vereins wurde in den vorangegangenen Kapiteln be-

---

das Komitee den Bau des Kanals Clabecq-Charleroi, eine Schleusensperre an der Strecke Neuville-Huy, sowie die Neuerrichtung der provisorischen Brücken über den Albertkanal.

450 Aus Böttgers Rede: Verslag van het op 11 september 1958 te Venlo gehouden congres over de Maas/Rijn-verbinding, S. 27, in: Bestand MA-KAB 1166, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

451 Obertreis, Julia: Karrieren, Patronage und „Infrastrukturpoesie". Dimensionen der Infrastrukturgeschichte am Beispiel des russländischen und sowjetischen Zentralasien, in: Förster, Birte/Bauch, Martin: S. 232–265, hier S. 247 ff.

452 Vertrouwelik: Schreiben (03.10.1960) an die Commissie Scheepvaartbelangen von IHK Rotterdam, in: Bestand 589-01/1218 Gemeentearchief Rotterdam.

453 Z. B. erhöhte sich im Oktober 1950 die Anzahl der dem Westlandkanal-Verein beigetretenen Mitglieder auf sechzehn: Hinzu kamen die Kreise Geilenkirchen-Heinsberg und Erkelenz sowie die beiden IHK's der Städte Köln und Düsseldorf. Protokoll (16.10.1950) Mitgliederversammlung Westland-Kanal-Verein, in: Bestand B.02.04.003, Nr. 48, Stadtarchiv Neuss. CEAM: Nach der Gründung im Mai 1954 traten in den weiteren Jahren Charleroi,

richtet. Ebenso fand das CEAM im europäischen Kontext bereits Erwähnung, im Hinblick auf die Gründungsmitglieder ist bisher jedoch nur auf Aachen näher eingegangen worden. Der Komiteegründung im Mai 1954 gingen auf belgischer Seite seit Februar 1952 zahlreiche Gespräche und Verhandlungen zwischen der Stadt Antwerpen und der Provinz Lüttich voraus.[454] Lüttich kam es hinsichtlich der Maaspolitik zunächst vor allem auf die Beseitigung des «Stopfens von Lanaye» an, für welche es jedoch unbedingt die Zustimmung Antwerpens benötigte, sah doch die belgische Regierung in dem Erhalt des «Stopfens» nach wie vor ein gutes Druckmittel gegenüber der niederländischen Regierung und dem Hafen Rotterdam. Falls Antwerpen jedoch Lüttich explizit im Hinblick auf die Stopfenbeseitigung unterstützen würde, könnte sich auch die nationale Regierung dem Wunsch nicht länger widersetzen.[455] Im Gegenzug verlangte Antwerpen die Zusage Lüttichs zur Unterstützung der eigenen Hafenausbaupläne gegenüber den anderen Provinzen, würde doch ein Großteil des Gesamtetats, welcher für die belgischen Binnenhäfen insgesamt bestimmt war, dafür beansprucht. Beide Verhandlungspartner sagten sich gegenseitig die Unterstützung der jeweiligen Kanalbaupläne Rhein-Maas bzw. Rhein-Schelde zu. Die grundsätzliche Einigung der beiden Parteien am 3. Dezember 1953 ging als „Le Grande Liège“ in die Presse ein, der Weg für die Gründung des CEAM in Maastricht war geebnet, ein endgültiger Vertrag zwischen den beiden Provinzen sollte jedoch erst am 23. Februar 1955 folgen.[456] Mit der Stadt Antwerpen trat dem CEAM somit offiziell ein einflussreicher Bündnispartner bei, der durch seine Partizipation einmal mehr sein großes Interesse an einer direkten Rheinanbindung unterstrich. Für die belgische Provinz Lüttich hingegen war dieses Komitee eine Möglichkeit, ihren eigenen Willen hinsichtlich der belgischen Wasserstraßenpolitik gegen die Bestrebungen der Nationalregierung deutlich zu machen. Unter dem übergeordneten Ziel einer für Belgien vernünftigen, grenzübergreifenden europäischen Maaspolitik konnte dies durch niemanden, nicht einmal durch die belgische Regierung, angekreidet werden. Die niederländische Presse beschwerte sich nach der Komiteegründung am 2. Mai in Lüttich – zu Unrecht – darüber, dass niederländische regionale Vertreter zu diesem Treffen nicht eingeladen worden seien.[457] Diese Beschuldigung traf nicht zu, denn es wurde sehr wohl versucht, zumindest auch das niederländische Limburg zu einer Partizipation zu bewegen. So fanden im Vorfeld gemeinsame Besprechungen statt, bei welcher der Lütticher Gouverneur Clerdent die IHK-AG Limburg in Maastricht besuchte, um mit ihren Mitgliedern das weitere organisatori-

---

Givet, Charleville und Sédan bei. Protokoll (21.02.1958) IHK-AG Limburg, in: Bestand 07.Z07C/107, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

454 Schreiben (07.02.1952) von O. Leemans, directie van het havenbedrijf an den Bürgermeister von Antwerpen, S. 3, Beraadslaging – Proces verbal (15.02.1952), in: Bestand 683#26, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

455 Nota (09.01.1954) voor de heer Burgermeester Lodewick Craeybeckx von O. Leemans, in: Bestand 683#26, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

456 Vgl. Bestand 683#26; Craeybeckx, Lode: „Het Gekibbel rond de Schelde-Rijnverbinding. Een warm beroep op de vurige stede“ (06.10.1964, Volksgazet), in: Bestand MA-KAB 1166, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

457 Vgl. Bestände NW 497-1713 sowie NW 450-379, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland; Rheinische Post Krefeld (04.05. und 05.05.1954), in: Bestand 20/962/1-226, Stadtarchiv Krefeld; Aachener Volkszeitung/Euskirchener Volksblatt (03.05.), Westland-Kanal-Verein: Protokoll (16.03.1954), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 50, Stadtarchiv Neuss.

sche Vorgehen zu beraten.[458] Der Gouverneur der niederländischen Provinz Limburg Frans Houben (1947–64) erklärte jedoch später überraschend, dass er an dem vorgesehenen Gründungstag, dem 2. Mai 1954, terminlich bereits verplant sei.[459] Dies war jedoch nur vorgehalten. Die IHK-AG Limburg hatte sich intern bereits 1954 für einen Beitritt zum CEAM ausgesprochen, dieser Schritt wurde ihr jedoch aus taktischen Gründen von der Provinzregierung Limburg untersagt, wie die folgenden, bereits z. T. in Ausschnitten angeführten, Zitate belegen – das bereits erwähnte Gentlement-Agreement war die Folge.[460]

„[...] het advies van de Minister Algera, dat de Limburgse Kamers zich niet zouden aansluiten bij het Consortium.“[461]

„In verband met de politieke situatie hebben Gedeputeerde Staten de Kamers gevraagd uit tactieke overwegingen achter het project Arcen-Ruhrort te gaan staan.
De situatie werd gecompliceerd, toen in Luik het z. g. Consortium werd opgericht, waarbij het gebied Aken zich aansloot. Na overleg met de Gouverneur en omwille van eenheid van standpunt in Limburg werd een soort gentlement-agreement gesloten. Dit hield in, dat de Kamers van Koophandel in Limburg afzonderlijk niets zullen ondernemen, ofschoon de Kamers van Koophandel voor Maastricht en Omstreken en voor de Mijnstreek wel voor aansluiting bij het Consortium genegen waren.“[462]

„[...] das Anraten des Ministers Algera, dass sich die Limburger Kammern nicht an das Konsortium anschließen sollten.“

„Im Zusammenhang mit der politischen Situation haben die Mitglieder des Provinzialausschusses der Staaten die Kammern gebeten, aus taktischen Überlegungen sich hinter das Projekt Arcen-Ruhrort zu stellen. Die Situation wurde komplizierter, als in Lüttich das sogenannte Konsortium gegründet wurde, an welches Aachen sich anschloss. Nach Rücksprache mit dem Gouverneur und aufgrund des einheitlichen Standpunktes in Limburg wurde eine Art Gentlement-Agreement geschlossen. Dieses beinhaltete, dass die Kammern in Limburg einzeln nichts unternehmen sollten, obwohl die IHK Maastricht und Umgebung sowie die für Mijnstreek sehr wohl für einen Beitritt in das Konsortium waren.“

458 Sitzungsprotokoll (19.01.1953) der IHK-AG Limburg, in: Bestand 07.Z07C/103, Rijksarchief Limburg (Maastricht). Es fand auch ein regelmäßiger Austausch zwischen Lüttich, niederländisch Limburg und belgisch Limburg (Hasselt) statt, wie zahlreiche Protokolle im Bestand 07.Z07C/103-108, Rijksarchief Limburg (Maastricht), darlegen.

459 Schreiben (20.04.1954) Leemann an Craeybeckx (Bürgermeister Antwerpen), S. 4, in: Bestand 683#26, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

460 Afschrift (10.12.1955) „vertrouwelijk“ vom Ministerie van Verkeer en Waterstraat an die IHK-AG Limburg, in: Bestand 07.Z07C/107, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

461 O. Verf.: Korte verslag van het onderhoud in het gebouw van de Rijkswaterstraat te ’s-Gravenhage betreffende het vraagstuk van de waterwegen op maandag 25 november 1957. In: Bestand 07.Z07C/108, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

462 O. Verf.: 4. Verzoek van de voorzitter van de Kamer van Koophandel voor Noord-Limburg om medewerking te verlenen aan het maken van een studie betr. de Maas-Rijnverbinding (o. Dat.). Gemäß dem Inhalt muss das Schriftstück Anfang der 1960er Jahre erstellt worden sein, in: Bestand 07.Z07C/108, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

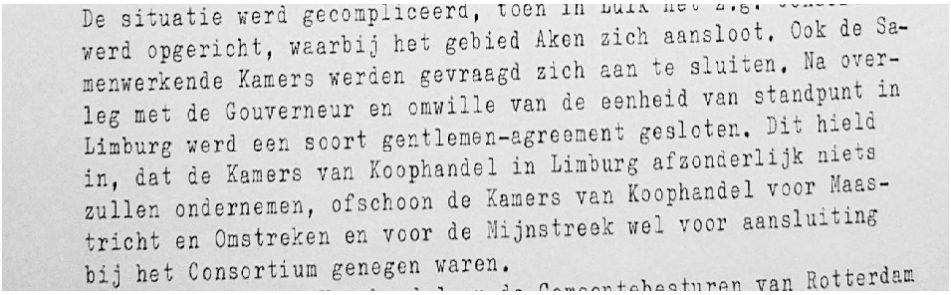

De situatie werd gecompliceerd, toen in Luik het z.g. [illegible]
werd opgericht, waarbij het gebied Aken zich aansloot. Ook de Samenwerkende Kamers werden gevraagd zich aan te sluiten. Na overleg met de Gouverneur en omwille van de eenheid van standpunt in Limburg werd een soort gentlemen-agreement gesloten. Dit hield in, dat de Kamers van Koophandel in Limburg afzonderlijk niets zullen ondernemen, ofschoon de Kamers van Koophandel voor Maastricht en Omstreken en voor de Mijnstreek wel voor aansluiting bij het Consortium genegen waren.
[illegible] van Rotterdam

Abb. 28: Das Gentlement-Agreement zwischen der niederländischen Staatsregierung und der Provinz Limburg (Auszug).

In den folgenden Jahren fanden allerdings auf provinzialer Ebene auch immer wieder Überlegungen statt, sozusagen aus informativen Erwägungen heraus, doch dem CEAM beizutreten: „De Heer Maris [Ir. A. G. Maris: Directeur-Generaal van de Rijkswaterstraat] is van oordeel, dat het inderdaad zijn nut kan hebben indien men een blik kan werpen in het luikje van Luik.[463] – Der Herr Maris [Ing. A. G. Maris: Generaldirektor der Reichswasserstraßen] ist der Ansicht, dass es in der Tat seinen Nutzen haben, wenn man einen Blick in die Fensterluke von Lüttich werfen könne."

Erst im Jahr 1958 gab der Limburger Gouverneur Houben sein Einverständnis zum Beitritt.[464] So diskutierten am 3. März 1958 die Kammern erneut die Teilnahme am Lütticher Konsortium, allerdings mit der Zielsetzung verbunden, dass die Rhein-Maas-Verbindung nicht auf den Mündungshafen Neuss festgelegt werde, im Gegenzug stünden sie auch für eine Diskussion abweichend der Trasse Arcen-Ruhrort zur Verfügung.[465] Es ist zu vermuten, dass der Beitritt hypothetisch blieb, Vertreter der niederländischen Provinz Limburg lassen sich zu keinem Zeitpunkt in den Sitzungsprotokollen finden. Aller Wahrscheinlichkeit nach waren sich die Kammern letztendlich bezüglich der Trassierung nicht einig. Insbesondere Venlo plädierte nach wie vor für die Nordtrasse und die IHK Midden-Limburg war generell an einer Kanalverbindung nicht interessiert.[466] Es steht zu vermuten, dass Antwerpen, Lüttich und Aachen nicht böse über das Fernbleiben der niederländischen Provinz waren, denn „Nederlands-Limburg, zulks is geen geheim, zit daar als eerste observateur voor Rotterdam, streek die ook aan het projekt geinteresseerd is.[467] – Niederländisch Limburg, das ist

463 O. Verf.: Korte verslag van het onderhoud in het gebouw van de Rijkswaterstraat te 's-Gravenhage betreffende het vraagstuk van de waterwegen op maandag 25 november 1957. In: Bestand 07.Z07C/108, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

464 Die schriftliche Bestätigung erfolgte erst am 02.04.1958 vom Directeur-generaal van de Rijkswaterstraat an die IHK-AG Limburg, in: 07.Z07C/103, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

465 Notiz (03.03.1958), Beschluss selbst vom 12.02.1958, Brief (13.10.1958), in: Bestand 07.Z07C/107, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

466 Verslag van de bespreking met de samenwerkende Kamers van Koophandel over Scheepvaartswegen op Mandag, 11. October 1954 om 2 uur n.m. in het Gouvernementsgebouw. S. 2 ff.; Bespreking waterwegenvraagstuk (13.10. 1958), S. 3 f., in: Bestand 07.Z07C/105 bzw. 107, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

467 Schreiben (20.04.1954) Leemann an Bürgermeister Antwerpen, S. 5, in: Bestand 683#26, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

kein Geheimnis, sitzt da als erster Beobachter für Rotterdam, das auch an dem Projekt interessiert ist."

In den ersten zwei Jahren standen im Rahmen des CEAM, sehr zum Ärger der Zweckhandlungsinfrastruktur-Initiatoren Heusch und Nagel, zunächst andere Interessen als die Realisierung des Rhein-Maas-Kanals im Fokus. 1956 beabsichtigte Heusch daher erneut nach Antwerpen zu reisen, um mit Craeybeckx und Leemans persönlich über die West-Ost-Magistrale und das Engagement des CEAM in dieser Angelegenheit zu beraten, zumal Antwerpen im selben Jahr zwar nicht der Moselkanalisierung[468] zugestimmt, sich allerdings auch nicht, im Gegensatz zu Lüttich und Aachen, offiziell dagegen ausgesprochen hatte. Die erste Denkschrift des CEAM zum Rhein-Maas-Kanal erschien demnach auch erst im Jahr 1959.[469]

Die Niederländer durchschauten die belgischen Absichten, die sich hinter der Gründung des Konsortiums verbargen, sehr schnell, wie einer Überschrift eines Presseberichtes in der Gazet van Limburg vom 6. Mai 1954 zu entnehmen ist: „De veranderde betekenis van de Maas. Belgie heeft de steun der Beneluxpartners en van Duitsland nodig.[470] – Die veränderte Bedeutung der Maas. Belgien hat Unterstützung der Beneluxpartner und von Deutschland nötig." Von der Seite des Nachbarlands her erfolgten jedoch zunächst keinerlei institutionelle Gegenmaßnahmen, was aufgrund des Krefelder Engagements für die Nordtrasse auch nicht notwendig zu sein schien.

Actio impliziert reactio: die KIG Krefeld leitet Gegenmaßnahmen ein

Nachdem die Initiatoren der KIG Aachen in dieser Weise vorgelegt hatten, bestand auf der Krefelder Gegenseite großer Nachholbedarf, wenn die eigenen Interessen weiterhin glaubhaft in der Öffentlichkeit vertreten werden sollten. Bereits nach der Neugründung des Westlandkanal-Vereins und der damit offiziellen Formierung der KIG Aachen auf deutscher Seite weitete Krefeld, wenn auch zeitlich versetzt, seine Aktivitäten zur Erlangung weiterer Bündnispartner aus. Auch wenn die Gründung eines gleichwertigen Gremiums zunächst nicht erfolgte, so überstellte Krefeld doch im Verlauf der nächsten Wochen und Monate an verschiedene Städte, Personen und Institutionen Denkschriften, welche den dritten Entwurf von Hentrichs Kanaltrasse propagierten. Diese richteten sich u. a. an die Städte Moers und Viersen, den Krefelder Bundestagsabgeordneten Serres, an die Krefelder IHK und das Amt für Wirtschaft und Verkehr, an das Landesverkehrsministerium in Düsseldorf sowie an das Institut für Verkehrswissenschaft der Universität zu Köln.[471]

1953 strebte die niederländische IHK-AG Limburg die Gründung einer gemeinsamen Studienkommission mit der Niederrheinischen IHK Duisburg-Wesel und der IHK Krefeld an. Beide deutschen IHK's lehnten jedoch ab. Die Deutschen waren sich der Tatsache bewusst, dass der Kanalbau Rhein-Maas eng mit dem Anliegen der Nord-

468 Siehe Glossar sowie Kap. 4.2.4.

469 Schreiben (20.06.1956) vom Leemans an Bürgermeister, in: Bestand 683#26, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

470 Gazet van Limburg (06.05.1954), in: Bestand 683#26, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

471 Moers: Oberkreisdirektor Reintjes und Kreisdirektor Feinendegen, Viersen: Oberstadtdirektor Schaub, in: Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld.

Süd-Magistrale Rhein-Schelde verknüpft war und hielten sich deshalb zurück.[472] Eine weitere Bündelung der Krefelder Interessen erfolgte in der Zeit von Juli-Oktober 1954 in Moers durch die Formierung der bereits in Kapitel 4.1 erwähnten Interessenvertretung-linker-Niederrhein, welche Krefeld, Geldern, Kempen und Moers, zunächst unter Federführung letzterer, vereinte. Die KIG Krefeld war damit erstmals ansatzweise in einem offiziellen Bündnis wie dem des Westlandkanal-Vereins organisiert, eine Erweiterung der Interessengemeinschaft bezüglich Duisburgs und später auch verschiedener ausländischer Partner wurde angestrebt.[473] Die Gründung dieses Bündnisses im Jahr 1954 kann als Reaktion auf die bereits erwähnte Maßnahme der Bundesregierung Ende 1953, ein offizielles Gutachten zur vom Westlandkanal-Verein jetzt propagierten Mittellinie ohne Berücksichtigung der Nordlinie in Auftrag zu geben, angesehen werden (vgl. Kap. 4.2.1). Als Gegenaktion verfolgte die Interessengemeinschaft das Ziel, ein eigenes Gutachten zur Nordtrasse zu erstellen, welches, wie noch zu berichten sein wird, im September 1957 erschien.

Die Niederlande steigen aktiv in die Diskussion ein

Auch auf niederländischer Seite erfolgten, neben dem erwähnten Austausch zwischen deutschen Stellen und der IHK-AG Limburg, sowohl mit dem Gouverneur von Limburg als auch mit wirtschaftlichen und politischen Vertretern von belgisch Limburg zahlreiche Gespräche.[474] So kann beispielsweise als Besprechungsergebnis zwischen der AG und dem Senator Leynen von Hasselt am 16. Februar 1957 festgehalten werden, dass die Linie Born-Geilenkirchen-Erkelenz-Neuss wirtschaftlich den meisten Sinn ergäbe, dass sich der Senator jedoch auch hinter einen Arcen-Ruhrort-Kanal stellen könne: Dieser „acht het Consortium te Luik – al is het dan ook op de eerste plaats gedacht om de lof van Luik te kunnen zingen – een geschikt orgaan om de Maasbelangen gezamelijk te behartigen.[475] – achtete das Konsortium zu Lüttich – es ist an erster Stelle gedacht, um das Leid Lüttichs klagen zu können – als ein geschicktes Organ, um die Maasbelange gesamtheitlich zu bekräftigen.“ Der Vorsitzende der IHK Venlo, Custers, vertrat hingegen in der Nachbesprechung des Wasserstraßenkongresses in Maastricht im Jahr 1957 die Auffassung, dass für die Kamer van Koophandel voor Noord-Limburg die Kanalfrage mehr oder weniger abgeschlossen sei und sie es jetzt als eine Angelegenheit der höheren Gremien betrachte.[476] 1958 regte der Maas-

472 Aktennotiz (07.12.1953), gez. durch Budde über eine Sitzung (02.12.1953) des Schiffahrts- und Hafenausschusses der Niederrheinischen IHK Duisburg-Wesel sowie Schreiben (21.01.1954) von der Duisburger IHK an die IHK Limburg Nord, in Bestand 20-1763-3, Wirtschaftsarchiv Köln; die IHK Krefeld erklärte, keine Notwendigkeit darin zu erkennen, den Venloer Bestrebungen ohne Weiteres beizutreten. Neuss-Aachen, darüber waren sich die Vertreter einig, würde in jedem Fall abgelehnt werden. Schreiben (28.06.1954) von Böttger, in: Bestand 20/962/1-226, Stadtarchiv Krefeld.

473 Vgl. Bestand NW 497-1713, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland sowie Bestand 20/962/1-226, Stadtarchiv Krefeld; Rheinischer Post (28.10.1954), DGH (28.10.1954), in: Bestand 20-1763-3, Wirtschaftsarchiv Köln.

474 Siehe diverse Protokolle, in: Bestand 07.Z07C/107, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

475 Protokoll (16.02.1957) IHK-AG Limburg, in: 07.Z07C/106, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

476 Protokoll (o. Dat.) IHK-AG Limburg, in: Bestand 07.Z07C/106, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

trichter Bürgermeister eine Runde der betroffenen niederländischen Provinzen an, um zur Linienführung einen gemeinsamen Standpunkt zu erarbeiten, die LCW wollte zudem 1958 noch einmal eine neue Empfehlung in Hinsicht auf die Rhein-Maas-Verbindung geben, was jedoch nicht mehr geschah.[477]

Ähnlich wie es zwischen Antwerpen und Lüttich zu einer Kooperation gekommen war, erfolgte dann am 2. November 1960 ein vergleichbarer Schritt in den Niederlanden: Es wurde eine gemeinsame Sitzung in 's-Hertogenbosch einberufen, an der die commissarissen van de Koningin[478] der Provinzen Limburg und Noord-Brabant, Vertreter der Stadt Venlo (u. a. der Bürgermeister Leonard De Gou (1957–69)), Abgesandte von Stadt und Hafen Rotterdam (u. a. der Bürgermeister Gerald van Walsum (1952–65)) sowie Mitglieder der Kammern von Rotterdam, Eindhoven (Noord-Brabant) und Venlo (Nord-Limburg) teilnahmen und über gemeinsame Maßnahmen zur Unterstützung der Nordlinie berieten. Dieses Bündnis soll im Weiteren als «Aktionsbündnis-Nord» bezeichnet werden.

Die Teilnehmer stellten mit großer Besorgnis fest, dass aufgrund der zahlreichen Fürsprecher für die Mitteltrasse die für Rotterdam, Noord-Brabant und Nord-Limburg viel interessantere und zudem von Den Haag vorgegebene Nordtrasse komplett abgeschrieben werden könne. Besonders die Venloer befürchteten, dass das im Auftrag der Nordrhein-Westfälischen Landesregierung von Prof. Predöhl (siehe Kap. 4.2.1) an der Universität Münster erstellte Gutachten den deutschen Standpunkt in der CEMT bestimmen könne. Die Venloer gingen dabei davon aus, dass darin die Mittellinie favorisiert werde, falls denn überhaupt ein Kanalbau befürwortet werden sollte. Als einzige Lösung sahen sie schließlich das Erstellen einer eigenen Studie an, die ebenfalls bei der CEMT eingereicht werden sollte.[479] Ein Auftrag hierfür erging an Prof. Klaassen vom Nederlands Economisch Institut Rotterdam; die Untersuchung sollte den Maas-Rhein-Kanal als Entlastung der bereits viel befahrenen Wasserstraße Rhein vorstellen.[480] Als besonders wichtig wurde erachtet, dass Rotterdam (Stadt und IHK) und die Provinzen gemeinsam «an einem Strang zögen», denn dadurch könne den Argumenten ein ganz anderes Gewicht verliehen bzw. eine größere öffentliche Aufmerksamkeit erzeugt werden.[481] Über Venlo sollte der Kontakt zur KIG Krefeld gewahrt werden, welcher sich das Aktionsbündnis-Nord naturgemäß verbunden sah, wenngleich es eigenständig agierte; zwischen Venlo und Krefeld fand infolge dessen beispielsweise ein weiteres Treffen am 15. November 1960 statt.[482] Die Teilnahme der offiziellen Vertreter der Provinz Limburg an diesem Bündnis erscheint nur auf dem ersten Blick verwunderlich, und ist, auch wenn sich dies nicht eindeutig belegen lässt, wohl im Ein-

477 Notiz (o. Dat.), in: Bestand 07.Z07C/106, Rijksarchief Limburg (Maastricht).
478 Entspricht dem deutschen Ministerpräsidenten.
479 Brief (01.08.1960) vom Venloer Bürgermeister L. De Gou an den Rotterdamer Bürgermeister, in: Bestand 589-01/1218 Gemeentearchief Rotterdam.
480 Vertrouwelijk: Protokoll (02.11.1960), in: Bestand 07.Z07C/107, Rijksarchief Limburg (Maastricht) sowie Bestand 589-01/1218, Gemeentearchief Rotterdam.
481 Vertrouwelijk: Protokoll (02.11.1960), S. 9, in: Bestand 07.Z07C/107, Rijksarchief Limburg (Maastricht) sowie Bestand 589-01/1218, Gemeentearchief Rotterdam.
482 Vertrouwelijk: Protokoll (02.11.1960), S. 9, in: Bestand 07.Z07C/107, Rijksarchief Limburg (Maastricht) sowie Vertrouwelik, Schreiben (03.10.1960) an die Commissie Scheepvaartbelangen von IHK Rotterdam, in: Bestand 589-01/1218 Gemeentearchief Rotterdam.

vernehmen mit Den Haag erfolgt.[483] Am Gentlement-Agreement wurde offiziell nach außen hin nach wie vor festgehalten, um auf diese Weise einem Übertreten der IHK-AG Limburg und der LWC zur «Gegenseite» zuvor zukommen, zumal insbesondere die IHK Maastricht nach wie vor für die Mittellinie plädierte.[484] Die Provinz Limburg selbst trat, von Venlo abgesehen, von daher auch bei Aktionen niemals als offizieller «Mitauftraggeber» in Erscheinung, wenngleich das Gutachten, wie dem Protokoll zu entnehmen ist, vor allem auch auf ihre Initiative zurückzuführen ist.[485]

Zwei Jahre später, im Jahr 1961, bemühten sich die Venloer Kreise schließlich auch um ein konkretes länderübergreifendes Bündnis mit Krefeld, ähnlich wie das des CEAM, zur Interessenvertretung hinsichtlich der Nordlinie Venlo-Krefeld, ein Zustandekommen erfolgte unter niederländischer Federführung jedoch erst im Oktober 1965 (dt.-nl. Interessenvertretung).[486] Da die Organisation der grenzübergreifenden Initiative diesmal auf niederländischer Seite lag, ist zu vermuten, dass die bis dato überwiegend tätigen deutschen Initiatoren der KIG Krefeld als Reaktionsgemeinschaft zu dieser Zeit ihre Aktivitäten bereits zurückgenommen hatten. Es ist somit anzunehmen, dass auch die dafür ursprünglich errichtete Interessengemeinschaft mit Moers mit der Herausgabe der propagierten Gegen-Denkschrift 1957 bereits wieder aufgelöst war, zumal sich keinerlei Hinweise auf spätere Aktionen dieser finden lassen. Dies kann als ein weiterer Indikator dafür betrachtet werden, dass sich die KIG Krefeld tatsächlich nur als Reaktionsgemeinschaft verstand, die nur dann tätig wurde, wenn es unbedingt erforderlich war.

Die Absichten Venlos

An dieser Stelle muss generell die Frage aufgeworfen werden, ob die Venloer Stadtverwaltung und IHK tatsächlich überhaupt an einem Rhein-Maas-Kanal interessiert waren oder ob ihr Engagement für eine nördliche Verbindung ein Scheinbares war in der Absicht, die Mittellinie zu verhindern, für die sich die Südlimburger im Sinne ihres Provinzabschnittes tatsächlich ernsthaft interessierten. Nicht nur die Weigerung zum Beitritt in das CEAM könnte ein Indiz hierfür sein, sondern ebenso die Vermeidung einer aktiven Partizipation an der Krefelder Denkschrift im Jahr 1957,[487] welche die Vorteile der Nordtrasse in den Mittelpunkt rücken sollte, und auf welche noch an späterer Stelle einzugehen sein wird. Im Sinne des Gentlement-Agreement hätte Venlo mit einem aktiveren Part noch nicht einmal gegen die offizielle niederländische Haltung verstoßen. Das oben angeführte zweite Zitat (Fußnote 462) könnte jedenfalls als

483 Concept (10.11.1960) an Zijn Excellentie de Minister van Verkeer en Waterstraat te ’s-Gravenhage; Vertrouwelik: Schreiben (03.10.1960) an die Commissie Scheepvaartbelangen von IHK Rotterdam. Beides in: Bestand 589-01/1218 Gemeentearchief Rotterdam.

484 Verslag van de bespreking met de samenwerkende Kamers van Koophandel over Scheepvaartswegen op Mandag, 11. October 1954 om 2 uur n. m. in het Gouvernementsgebouw, S. 7 sowie Vergadering Bestuur de Kamer (12.10.1954), in: Bestand 07.Z07C/105, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

485 Notulen (22.02.1962) Commissie Verkeer Kamer, in: Bestand 07.Z07C/108, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

486 Aktennotitz (o. Dat.), in: Bestand 20-1761-1, Wirtschaftsarchiv Köln.

487 12. Rondvraag (o. Dat., dem Inhalt nach zu schließen muss das Dokument aus der ersten Jahreshälfte 1957 stammen), in: Bestand 07.Z07C/106, Rijksarchief Limburg (Maastricht), siehe Anhang.

ein Hinweis auf eine mögliche Uneinigkeit der Kammern der niederländischen Provinz Limburg gewertet werden, werden doch nur zwei von den insgesamt vier Kammern der AG benannt, die offensichtlich für einen Beitritt plädierten.

Konkurrenz um regionale Bundesgenossen

Es liegt auf der Hand, dass der Konkurrenzkampf der KIG um die Gunst diverser Institutionen, Städte und Gemeinden sehr intensiv geführt wurde. Beispielsweise wandte sich im März 1950 die Stadt Viersen, in Person des Oberstadtdirektors Carl Schaub,[488] an die Stadt Krefeld mit der Bitte um ein Gespräch. Dabei kam zu Tage, dass der Westlandkanal-Verein die Stadt Viersen ersucht hatte, dort Mitglied zu werden,[489] die Stadt aber die Nützlichkeit der Aachener Trasse für den eigenen Raum zu Recht bezweifelte.[490] Ein weiteres Beispiel ist die Offensive beider Kanalfraktionen gegen Ende des Jahres 1957. So fand am 30. Oktober ein Treffen zwischen der Duisburger IHK und der Aachener IHK statt – anwesend waren Heinrich Kost (Präsident IHK Duisburg: 1944–47 und 1954–62), Nagel, Heusch und Clemens Bruckner (IHK Aachen) – bei welchem, so berichtete der Krefelder Oberstadtdirektor Bernhard Heun anschließend nach seinem Gegenbesuch bei Kost am 22. November 1957 in einem Vermerk, die Aachener Fraktion „einen gewissen Eindruck in Duisburg hinterließ."[491] Wie Heun mit einer gewissen Befriedigung feststellte, gelang es ihm mit Hilfe der aktuellen Krefelder Denkschrift (1957) offensichtlich, Kost ebenfalls von „den Krefelder Gedanken zu beeindrucken."[492] Es wurde für die Zukunft festgehalten, dass zur Aussprache der IHK Duisburg, Aachen und Neuss nicht nur die Krefelder Stadtverwaltung, sondern auch Kost persönlich hinzugezogen werden sollte.[493]

Diverse Wirtschaftszweige und die Industrie als künftige Netzwerkzellennutzer der potentiellen Versorgungszelle

Ein weiteres Ziel der Initiatoren beider Interessengemeinschaften war die Vereinnahmung der verschiedenen Industriezweige als potentielle Nutzer der geplanten Versorgungsnetzwerkzelle. Je mehr sich von diesen für die eigene Idee gewinnen ließen, desto gewichtiger würden die Argumente der jeweiligen KIG ausfallen, erhöhte sich doch damit der Nutzerkreis der Netzwerkzelle. Im Gegensatz zu den politischen Gremien und den IHK's konnten die einzelnen wirtschaftlichen Zweige offen, deutlich und ohne außenpolitische Rücksichtnahme ihre Meinung kundtun.

Wie schon im Protokoll der 1947 stattgefundenen Krefelder Sonderausschusssitzung dokumentiert, hatte das Speditions- und Umschlagsgewerbe kein Interesse an einer Kanalverbindung. Auch die Wirtschaftsvereinigung Eisen und Stahl lehnte im Jahr 1955 den Bau des Rhein-Maas-Kanals aus Gründen der Unwirtschaftlichkeit offiziell ab.[494]

---

488 Regierungsdauer ließ sich nicht ermitteln.
489 Dies war in Bezug auf die Satzung eigentlich nicht statthaft, bestenfalls grenzwertig.
490 Vgl. Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld.
491 Vgl. Bestand 20/996, Stadtarchiv Krefeld.
492 Vgl. Bestand 20/996, Stadtarchiv Krefeld.
493 Vgl. Bestand B.02.04.003, Nr. 56, Stadtarchiv Neuss.
494 Schreiben (17.01.1955), in: Bestand 20-1763-3; Niederschrift (03.03.1958) gefertigt von der Kammer Krefeld über die Besprechung (03.02.1958) der Ruhrsiedlungskammern, in:

Die Braunkohlenindustrie wurde von beiden Parteien massiv umworben. Diese stellte sich jedoch, anders als die Aachener Steinkohlenindustrie, als ein schwieriger Verhandlungspartner heraus, da sie ihre Einschätzung hinsichtlich der Kanalnützlichkeit und der Machbarkeit der Trasse mehrfach änderte. Dieser Umstand machte den Aachenern naturgemäß mehr zu schaffen, als den Krefeldern, die ja ohnehin nur in Aktion traten, wenn es notwendig wurde, einen Aachener Erfolg zu verhindern. Bereits die Diskussionen im Rahmen des Krefelder Sonderausschusses ließen die ablehnende Haltung der Kohlenindustrie deutlich werden. Diese Position wurde im Juni 1949 erneut bestätigt: „Wenn auch nach Umschlagsplätzen des geplanten Kanals ein Vorlauf mit Hafen- oder Privatbahnen notwendig ist, so würde der Kanal für den Brikettverkehr nach Süddeutschland keinerlei Bedeutung haben. Es kommt nicht darauf an, ob Braunkohlebriketts nun einige Kilometer weniger oder mehr mit der Bahn befördert werden müssen. Man würde sicherlich an dem zukünftigen Kanal keine neuen Umschlagsanlagen errichten, solange die Anlagen in Wesseling noch leistungsfähig sind. Ich möchte jedoch noch kein endgültiges Urteil abgeben, bevor ich mich mit den maßgeblichen zuständigen Herren des Reviers in Verbindung gesetzt habe.“[495] Eine weitere Stellungnahme erfolgte dann im Mai 1950: „Im übrigen ist der Rheinische Braunkohlebergbau an der Erstellung des Aachen-Rhein-Kanals grundsätzlich in keiner Weise interessiert. Sollte der Bau des Kanals jedoch aus uns nicht bekannten Gründen nicht zu vermeiden sein, so kann nur eine Linienführung in Frage kommen, die das Braunkohlengebiet umgeht, so daß Kohleverluste und Abbaustörungen ausgeschaltet werden.“[496] In einem weiteren Schreiben wurden zudem erneut die überaus günstigen Bedingungen für die Braunkohlenverschiffung in Wesseling hervorgehoben, die Entfernung vom Abbaugebiet für die Beförderung über den Wasserweg betrage nur 15–17 km. „Die in Wesseling-Rheinwerft konzentrierten Umschlagsanlagen arbeiten infolge ihrer starken Auslastung so billig, daß neue Anlagen wohl kaum den Vergleich aushalten werden.“[497]

Josef Nagel, welcher neben den bisher erwähnten Ämtern ebenso als Aufsichtsratsmitglied der RWE und der Rheinischen Braunkohle fungierte, hatte eine Erklärung für das Desinteresse der Braunkohlenindustrie: „Die Braunkohle verdiene an ihren Brikettransporten nach Wesseling auf ihrer eigenen Bahn so ausserordentlich gut, dass sie bestrebt sei, auf diese Einnahme auch bei dem Verschieben des Braunkohlebergbaues nach Norden nicht zu verzichten. Sie werde daher alles tun, um möglichst lange den Versand auf diesem Weg zu erhalten. Er, Dr. Nagel, habe kürzlich den Baron von Oppenheim auf dieses Problem aufmerksam gemacht und versucht, ihn für das Projekt zu erwärmen. Der Aachen-Rhein-Kanal-Verein habe bewusst in den letzten Monaten jede

---

Bestand 20-1763-4; Überblick (erstellt am 13.05.1958) über den gegenwärtigen Stand der Kanalfrage Rhein-Maas vom 01.05.1958, S. 2, in: Bestand 20-1763-5, alle Dokumente stammen aus dem Wirtschaftsarchiv Köln.

495 Vermerk (22.10.1949) Abt. Binnenschiffahrt, Nr. 140; Twiehaus, Schreiben (29.06.1950) von Dr. Wilhelm Geile (Direktor der Reederei „Braunkohle“ GmbH) an Dr. Seiermann (Verwaltung für Verkehr, Abt. Binnenschifffahrt), in: Bestand B108/1785, Bundesarchiv Koblenz.

496 Abschrift (26.05.1950) vom Verein Rheinischer Braunkohlenbergwerke e.V. an die IHK Aachen, in: Bestand B108/1785, Bundesarchiv Koblenz.

497 Schreiben (29.06.1950) von Geile an Seiermann (Verwaltung für Verkehr, Abt. Binnenschifffahrt), in: Bestand B108/1785, Bundesarchiv Koblenz.

Tätigkeit vorübergehend eingestellt, um die innerpolitische Entwicklung in Deutschland abzuwarten. Er werde aber voraussichtlich gegen Ende dieses Jahres erneut an die Öffentlichkeit treten."[498] In der optimistischen Erwartung, die Braunkohlenindustrie doch noch umzustimmen und sie für sein Projekt interessieren zu können, lud der Westlandkanal-Verein ihre Vertreter nicht nur einmal zu gemeinsamen Planungsgesprächen nach Aachen ein, wie z. B. am 26. September 1950 sowie in den Jahren 1953 und 1954, was sich jedoch, längerfristig gesehen, als erfolglos erweisen sollte.[499] Denn nachdem dieser Industriezweig zunächst seine Zustimmung kundtat, revidierte er diese Meinung, für den Westlandkanal-Verein völlig überraschend, später wieder. Es hieß dann in weiteren Verhandlungen im Jahr 1960, dass es zwar 1953 und 1954 tatsächlich eine Einigung gegeben habe, sich jedoch mittlerweile die Verhältnisse geändert hätten. Im Folgenden wurde erwogen, den östlichen Abschnitt der Mittellinie weiter nördlich anzulegen, wodurch die Braunkohlenindustrie erklärte, dass damit ihre Bedenken behoben seien. Die neue Variante müsse nun durch das Wasser- und Schifffahrtsamt geprüft werden.[500] Aber auch dieses Zugeständnis wurde im weiteren Verlauf wieder zurückgenommen. Die KIG Aachen konnte am Ende nur auf ein politisches Machtwort in dieser Angelegenheit hoffen.

Deutsche Schifffahrtskreise waren für die Idee eines Rhein-Maas-Kanals letztlich nicht zu gewinnen. Wie sich in den Niederlanden ein Ausschuss der Binnenschifffahrtsvertretung LCW mit dem Projekt befasste, erfolgte ein ähnlicher Schritt in Deutschland im Jahr 1949 durch die Hauptverwaltung für Binnenschifffahrt in Offenbach.[501] Es sollten allerdings fünf Jahre vergehen, ehe sich die Binnenschifffahrt wieder mit dem Kanal auseinandersetzte. Anfang Juni 1954 meldete sich der Binnenschifffahrtsausschuss des Deutschen Industrie- und Handelstages Duisburg zu Wort. Er stellte das Interesse der belgischen und niederländischen Regierung am Kanal heraus und merkte kritisch an, dass zum erwartenden Verkehrsaufkommen der neuen Wasserstraße bis dato noch keine Berechnungen vorlägen. Dies sei jedoch eine unverzichtbare Voraussetzung, vor allem in Hinblick auf die Tatsache, dass 80% der Bau- und Unterhaltungskosten von der Bundesrepublik aufgebracht werden müssten. Dies müsse wiederum mit der aktuellen Neuordnung im Rahmen des Schuman-Plans in Einklang gebracht werden. Der Binnenschifffahrtsausschuss sah abschließend in seiner Zusammenfassung keine Dringlichkeit in der Bearbeitung des Projektes.[502] An dieser Position

498 Vermerk (22.10.1949) Abt. Binnenschiffahrt, Nr. 140, Twiehaus, in: Bestand B108/1785, Bundesarchiv Koblenz.

499 Am 26. September 1950 fand im Beratungszimmer der IHK Aachen eine Aussprache zum Thema „Planungen bezüglich der Linienführung des Westlandkanals im deutschen Abschnitt zwischen Aachen und Neuss" statt, eingeladen wurden vorerst nur die maßgebenden Vertreter des Steinkohlebergbaus sowie von der Braunkohleindustrie Herr Prof. Bille bzw. Herr Baum, neben den Professoren der Technischen Hochschule Aachen. Aktennotiz (o. Dat.), in: Bestand Abt. 1/Nr. 263/6, Wirtschaftsarchiv Köln; Kölnische Rundschau (10.01.1950), in: Bestand NW-22 960-964, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland; Schreiben (05.04.1951), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 47 und Nr. 48, Stadtarchiv Neuss.

500 Vgl. Bestand D.04.N.01, Nr. 3, Stadtarchiv Neuss.

501 Aktennotiz (03.06.1949) über eine Besprechung mit Oberregierungsbaurat Heim (Wasserstraßenamt Köln), in: Bestand Abt. 1/Nr. 263/6, Wirtschaftsarchiv Köln.

502 Stadt und Hafen Duisburg (05.06.1954) sowie Rheinische Post Krefeld (16.06.1954), in: Bestand 20/962/1-226, Stadtarchiv Krefeld.

sollte sich auch im Verlauf der weiteren Jahre nichts ändern.[503] Eine explizite Stellungnahme belgischer Schifffahrtskreise lässt sich nicht ermitteln. Es ist jedoch anzunehmen, dass die belgische Binnenschifffahrt aus politischen Gründen mit der Regierung in Brüssel konform gegangen sein dürfte.

Konkurrenz durch Betreiber alternativer Netzwerkzellen der Versorgungsinfrastruktur

Dass die staatlich gestützte Deutsche Bundesbahn das Projekt ablehnte, ist angesichts der unmittelbaren Konkurrenz zwischen Schiene und Wasserweg selbstverständlich.[504] Hier zeigen sich die in Kapitel 1.3.2 angestellten Charakterisierungen von Versorgungsnetzwerkzellen und Wirtschaftsunternehmen im Hinblick auf die Koppelung von Infrastruktur mit Arbeitsplätzen: Dadurch, dass neben dem resultierenden, allgemeinen gesellschaftlichen Nutzen insbesondere für die Betreiber- und Nutzerkreise in der Rolle der Arbeitnehmer immer auch Arbeitsplätze mit einer Infrastrukturzelle verbunden sind, ist eine Netzwerkveränderung und die daran oftmals auch gekoppelte Umstrukturierung bzw. der Wegfall von Arbeitsplätzen diesen Kreisen logischerweise nicht gleichgültig. Auch dieser Umstand ist für eine gewisse Dynamik verantwortlich.

Beratende Institutionen und ihre Haltung zum Rhein-Maas-Kanalprojekt

Der Vollständigkeit halber müssen an dieser Stelle noch ergänzende Bemerkungen zu einigen Körperschaften erfolgen, die in der Kanalangelegenheit eine beratende Funktion ausübten. Zu nennen ist zunächst der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk Essen, der im Jahr 1968 zwei Gutachten zur Kanalfrage in Auftrag gab, die Conference permanente pour l'Amengagement des regions de l'europe du nord-ouest sowie die

503 Am 13. Januar 1970 hieß es in einer Stellungnahme, diesmal der Unterkommission „Binnenwasserstraßenverkehr", zum Rhein-Maas-Projekt: „In allen Untersuchungen findet die durchgehende Rhein-Maas-Verbindung keine aus überregionalen Interessen abgeleitete Befürwortung. Im wesentlichen [sic.] sind es die im Wirtschaftsraum des Aachener Länderdreiecks zusammenstoßenden Wirtschaftsgruppen Belgiens (Lüttich), Hollands (Süd-Limburg) und des deutschen Aachen-Wurm-Bereichs (überwiegend ARBED-Interessen), deren Massenguttransporte mit weit mehr als 60% in Richtung Westen gehen, die immer wieder den baldigen Bau dieser Verbindung fordern. Diese regionalen Wünsche könnten aber auch durch einen Stichkanal zur Maas voll erfüllt werden." In: Bestand NW 450-710, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland; ferner wurde festgehalten, dass diese Verbindung zum damaligen Zeitpunkt nicht mehr aus historischer Sicht betrachten könne. Die Aufnahme der Rhein-Maas-Verbindung in den Europa-Katalog 1953 (findet im Weiteren noch Erläuterung) sei wahrscheinlich nie zustande gekommen, wenn damals schon die Aussicht auf die niederländisch-belgische Einigung über die Rhein-Schelde-Verbindung bestanden hätte, da diese Verbindung dann für alle Seiten wesentlich wirtschaftlicher als ein schleusenreicher Rhein-Maas-Kanal sei. Zusammengefasst gesagt bestünde am Bau einer Rhein-Maas-Verbindung weder seitens des Landes NRW noch seitens des Bundes ein Interesse, ebenso wenig seitens der deutschen Binnenschifffahrt. Vgl. Stadt und Hafen (20.04.1960), in: Bestand B108/9747, Bundesarchiv Koblenz.

504 Sitzungsprotokoll (13.07.1960) Westlandkanal-Verein, in: Bestand D.04.N.01, Nr. 3, Stadtarchiv Neuss; die DB betonte, dass sie alle Transporte bisher spielend bewältigt habe und ihnen – auch bei Zunahme des Frachtaufkommens – in Zukunft gewachsen sein werde. In: Bestand NW 450-710, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland sowie Stadt und Hafen (20.04.1960), in: Bestand B108/9747, Bundesarchiv Koblenz.

Rheinkammer-Union. Besonders durch die letzteren beiden Institutionen erhofften sich die Vertreter der KIG Aachen, ganz im Sinne ihrer auf Europa ausgerichteten politischen Strategie, eine zusätzliche Unterstützung.

In beiden letztgenannten länderübergreifenden Institutionen wurde das Rhein-Maas-Kanalprojekt im Zusammenhang mit der von belgischer Seite angedachten Maaskanalisierung dauerhaft zum Tagesordnungspunkt, allerdings ohne weitere Konsequenzen für den allgemeinen Diskussionsverlauf. Im Rahmen der Conference permanente sorgte Josef Nagel als ständiges Mitglied für eine entsprechende Beachtung des Projekts,[505] in der Rheinkammer-Union sah die KIG Aachen hingegen in Clemens Bruckner, u. a. Mitglied des Westlandkanal-Vereins sowie der IHK Aachen, und den Abgeordneten der IHK Antwerpen, G. B. A. Bal und Fréderic Osterrieth, die Vertreter ihrer Interessen.

Der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk Essen lehnte im Grunde das Rhein-Maas-Kanalprojekt ab, fühlte sich aber zum diplomatischen Vorgehen in dieser Sache verpflichtet. In der Folge partizipierte er somit an beiden KIG, indem er mal die eine, mal die andere Partei unterstützte. So gelang es dem Westlandkanal-Verein einerseits schon sehr früh, den Direktor des Siedlungsverbands, den Architekten Sturm[ius] Kegel (1951–57), für diverse Vorträge bei öffentlichen Tagungen zur Bedeutung des Aachener Wirtschaftsraumes und dessen Förderung durch eine Kanalanbindung zu gewinnen. Andererseits verhielt sich Kegel in vorliegender Angelegenheit durchaus zwiespältig. So heißt es in einem von Kegel signierten Schreiben vom 31. Januar 1959 an eine anonyme, mit „A“ bezeichnete Adresse: „Der Unterzeichnete [sic] regt an, die Angelegenheit in der am 03.02. ds. Js. in Krefeld stattfindenden Sitzung der Ruhrgebietskammern mit dem Ergebnis zu behandeln, dass die vom Bundesverkehrsministerium in die Wege geleiteten Untersuchungen auch auf die Trasse Venlo-Niederrhein ausgedehnt werden. Es dürfte nicht zweckmässsig sein, die Kanalfrage in dem Sinne abzutun, dass ein Maas-Rhein-Projekt wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen sei, weil die Untersuchungen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz so oder so weitergeführt werden. Wenn der Kanal Venlo-Niederrhein nicht in der Debatte bleibt, besteht die Gefahr, dass andere Projekte beschlossen werden.“[506] Unter der Schirmherrschaft des Siedlungsverbandes erschienen 1968 in rascher Folge zwei Kanal-Gutachten der Professoren Seidenfus und Linden mit unterschiedlichen Bewertungen. Während sich Seidenfus in seiner Studie kritisch gegenüber der Wirtschaftlichkeit eines Rhein-Maas-Kanals unabhängig von seiner Trassierung positionierte und die besten aller schlechten Ergebnisse noch der Mittellinie bescheinigte,[507] folgerte Linden zwei Monate später hingegen, dass die regionale Wirtschaft insbesondere durch einen Kanal Ruhrort-Venlo wesentlich gestärkt werde.[508]

505 Sitzungsprotokoll (12.10.1957) Conference permanente pour l’ Amengagement des regions de l’europe du nord-ouest, S. 2, in: 07.Z07C/37, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

506 „A vorlegen!“ (31.01.1959, II/Ke), in: Bestand 20-1763-4, Wirtschaftsarchiv Köln.

507 Vgl. Gutachten Seidenfus, Helmuth: Untersuchung der Notwendigkeit einer neuen Eisenbahn- und Wasserstraßenverbindung zwischen den beiden Wirtschaftszentren Ruhrgebiet und Antwerpen/Rotterdam. Essen 1968.

508 Plädiert für Rhein-Maas-Kanal Krefeld-Uerdingen nach Venlo (23.07.1968, Neue Ruhr-Zeitung); Doch Kanal zur Maas ab Krefeld-Uerdingen? (24.07.1968, Neue Ruhr-Zeitung).

4.2.4 Der Krefelder Kanaltrassenvorschlag: eine Zelle zur Manifestierung des Mitspracherechts

Die Konsequenzen der Infrastrukturpolitik von Bundes- und Landesregierung

Bereits sehr früh erkannten beide KIG, dass sie mit der Umsetzung ihrer Ziele auf deutscher Seite auf sich allein gestellt waren. Bundesregierung und Landesregierung NRW nahmen, wie dargelegt (vgl. Kap. 4.2.1), bezüglich des Projektes eine eher kritische Haltung ein. Dies gründete einerseits in der allgemeinen knappen Finanzlage der jungen Bundesrepublik,[509] andererseits wuchs das Bewusstsein, dass das Interesse der betroffenen Nachbarländer in Bezug auf die Realisierung der West-Ost-Magistrale sehr stark vom Verlauf des seit Jahrzehnten geführten niederländisch-belgischen Konfliktes um die Nord-Süd-Magistrale abhängen werde. Die Landesregierung NRW stimmte sich, wie aufgezeigt, dabei schon früh mit der Bundesregierung ab und versuchte dann auf ihre Weise, die Debatte zu steuern, wie an späterer Stelle noch zu zeigen sein wird.[510] Sie stellte in den Nachkriegsjahren zunächst allen an der Diskussion Beteiligten das Recht auf Mitsprache in Aussicht, sobald die Realisierung konkret werde, wovon jedoch in naher Zukunft aufgrund der finanziellen Situation nicht ausgegangen werden könne.[511] Das Land Nordrhein-Westfalen und die Bundesregierung waren sich bekanntermaßen bereits im Frühjahr des Jahres 1952 darüber einig, dass eine Rhein-Maas-Wasserstraße in keiner Weise rentabel und eine Realisation kaum denkbar sei, zumal zunächst die verfügbaren Mittel vorrangig in die Sanierung der Bundesbahn fließen mussten. Bund und Land konnten sich dabei auf die verschiedenen Gutachten,

509 Die Feststellung, dass kein Geld vorhanden sei, wurde bereits an verschiedener Stelle erläutert.

510 In Anbetracht dessen, dass sich die Situation immer weiter zuspitzte, schrieb der Verkehrsminister von NRW am 11.12.1949 an den Bundeskanzler Adenauer mit der Bitte um Stellungnahme zur Rhein-Maas-Kanal-Frage. Er führte in seinem Schreiben aus, dass die Beziehungen zwischen den Niederländern und Belgiern zur Zeit nicht sehr glücklich seien, da sich die Niederlande weigerten, die notwendige Verbindung zwischen Schelde und Waal (Moerdijkkanal) zu bauen, sich die Belgier daher sehr für einen Kanal zum Rhein über das Aachener Gebiet einsetzten, es aber auch die Krefelder- und eine Kölner Linie gäbe. Der Verkehrsminister bat im Weiteren um eine Stellungnahme, da er dem Bundeskanzler nicht vorweg greifen wollte. Eine Antwort ist leider im Bestand nicht enthalten. In: Bestand: NW 497-1712, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

511 Das Ministerium sicherte seinerseits im Juni 1949 der Stadt Mönchengladbach zu, dass „...das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen in Zusammenarbeit mit der Landesplanungsbehörde beim Herrn Ministerpräsidenten bei endgültiger Festlegung der Linienführung des Kanals die Interessen aller unmittelbar Beteiligten sorgfältig im Auge behalten und dabei selbstverständlich auch die der Stadt Mönchengladbach gebührend berücksichtigt werden wird.“ Schreiben (03.06.1949), in: Bestand NW 497-1712, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland bzw. Bestand 1d71/10, Stadtarchiv Mönchengladbach. Zugleich erklärte es in einem Schreiben (10.11.1949) vom Regierungsrat Kloss an den Oberstadtdirektor der Stadt Krefeld, Bernhardt Heun, dass sich das Ministerium bisher an den Verhandlungen über den Bau einer Kanalverbindung mit Belgien nicht beteiligt habe und derzeit auch überhaupt keine Mittel zur Verfügung stünden, ein solches Projekt zu verwirklichen. In: Bestand: NW 497-1712, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

zuletzt die Empfehlungen des Wissenschaftlichen Beirats, stützen.[512] Ministerialdirektor Brandt vom Verkehrsministerium NRW hatte schon Anfang November 1950 in einer Stellungnahme die Meinung vertreten, dass „der Kanal [...] für das deutsche Gebiet zwar verkehrsverlagernd, aber nicht verkehrserschöpfend..." sei.[513] Aus Rücksicht auf die Nachbarländer, solle jedoch zunächst keine offizielle Ablehnung erfolgen.[514]

Die vorherrschende Stimmung auf Bundes- und Landesebene wurde seitens des Westlandkanal-Vereins nicht als endgültiges Nein, sondern eher als Vertagung interpretiert.[515] Die Gegenpartei sah sich jedoch dadurch in ihrer definitiven Ablehnung, wie sie in dem erwähnten Krefeld-Duisburger Treffen zum Ausdruck kam, bestärkt.

Dennoch ist ab diesem Zeitpunkt – dies mag zunächst irritieren – ein stärkeres Engagement der KIG Krefeld festzustellen, welches vermutlich auf die Haltung von Bundes- und Landesregierung zurückzuführen ist. Dadurch, dass diese sich zunächst aus außenpolitischer Rücksichtnahme eine passive Rolle auferlegt hatten, zugleich jedoch die KIG Aachen unbeirrt ihr Wirken fortsetzte, sah sich Krefeld dazu gezwungen, die Sache im eigenen regionalen Interesse selbst in die Hand zu nehmen.[516] Dies sollte nun durch das offizielle, nachdrückliche Festhalten an der «über Jahrhunderte» propagierten Nordtrasse geschehen und war zugleich der Grundstein für die neue, später erfolgte Ausarbeitung und Verbreitung einer Krefelder Trassenführung via Denkschrift im Jahr 1957.

Gutachten, Planungsausgang und Vorgehen

Ein grundlegender erster Schritt für alle potentiellen Kanalmündungshäfen bestand in der Festschreibung der Mündung im Leitplan der jeweiligen betroffenen Stadt. In Krefeld war dies bereits mit dem Anlegen des Hafens 1906 und einem hierfür eigenen Becken durch den Oberbaurat Hupert Hentrich geschehen. Eine nach dem Ingenieur benannte Straße verweist noch heute auf dessen Engagement in dieser Sache. In Neuss

---

512 Im September 1949 bestätigte der Ministerialdirektor Brandt vom Verkehrsministerium NRW der Presse, dass zurzeit kein Geld für derartige Projekte (gemeint war der Rhein-Maas-Schelde-Kanal) vorhanden sei, da vorrangig die Sanierung der Bundesbahn anstünde. Vgl. dazu auch Allgemeine Kölnische Rundschau (05.09.1949), Rhein-Echo (19.09.1949), Rhein-Echo (20.09.1949), Westdeutsche Zeitung (20.09.1949), in: Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld; Aachener Zeitung (30.03.1951), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 47, Stadtarchiv Neuss, Schreiben (15.09.1949) von Triebel an Wesemann, in: Bestand: 1d71/10, Stadtarchiv Mönchengladbach.

513 Vgl. Bestand NW 497-1712, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

514 Schreiben (24.02.1952) vom Wissenschaftlichen Beirat (Berkenkopf) an den Bundesverkehrsminister Seebohm, in: Bestand 20-1763-3, Wirtschaftsarchiv Köln.

515 Schreiben (11.03.1953) des Westlandkanal-Vereins an Nagel, in: Bestand B.02.04.003, Nr. 50, Stadtarchiv Neuss.

516 Siehe Besprechung (14.03.1952) der Stadt Krefeld, des Hafens Krefeld sowie der Duisburger IHK: Es wurde hierbei, wie bereits erwähnt, beschlossen, dass „obgleich man also dem Projekt ablehnend gegenüber stand, die Entwicklung der Kanalfrage aufmerksam zu verfolgen wäre, um ggf. mit der Forderung, ihn möglichst weit nördlich zu legen, ein wirksames taktisches Gegenmittel gegenüber südlichen Plänen in der Hand zu halten." Aktenvermerk (18.03.1952) über eine Besprechung (14.03.1952) zwischen Böttger, dem Krefelder Hafendirektor Strumps sowie Duisburger Vertretern, in: Bestand 20-1763-3, Wirtschaftsarchiv Köln.

erfolgte ein solcher Schritt wahrscheinlich im Jahr 1951.[517] Für die Ausarbeitung einer eigenen Trassenführung stellte die Stadt Duisburg 1953 einen Betrag von 10.000 DM für einen geeigneten Gutachter für die Vorplanungen zur Verfügung. Die Überlegungen zielten darauf ab, die Angelegenheit von verkehrswissenschaftlicher Seite anzugehen. Böttger verwies in diesem Zusammenhang auf die Veröffentlichung seines Aufsatzes „Antwerpen und das deutsche Hinterland" in der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, der als Vorstudie zu den Untersuchungen angesehen werden könne und bekräftigte damit offiziell das große Interesse Krefelds. Die für die KIG Krefeld handelnden Protagonisten waren sich zu diesem Zeitpunkt jedoch noch nicht wirklich sicher, ob das Hintanstellen der die Hardware entscheidenden Faktoren ein sinnvolles Vorgehen sei. Sie hofften, dass der Westlandkanal-Verein der Bundesregierung noch kein technisches Gutachten vorgelegt habe.[518]

Um den Westlandkanal war es jedoch zunächst einmal still geworden.[519] Neben den Untersuchungen zur Realisierung einer eigenen Trassenführung, welche sowohl technisch als auch geographisch allen Ansprüchen genügen sollte, waren vor allem die bereits erwähnten Abstimmungen mit der Wirtschaft, insbesondere der Kohlenindustrie, erforderlich. So fand bereits am 26. September 1950 auf Einladung der IHK Aachen hin ein Treffen mit Ingenieuren, zu nennen ist hier insbesondere Prof. Hermann Proetel vom Institut für Verkehrswasserbau, Grundbau- und Bodenmechanik Bonn, sowie Repräsentanten der Kohlenindustrie statt.[520] Eine weitere Konferenz folgte am 10. November desselben Jahres, um die bisher theoretisch angedachte Hardware des Kanals hinsichtlich der technischen Machbarkeit und der Finanzierung zu erörtern. Zum Ende erging der Beschluss, dass sich Professor Proetel mit den Maastrichter Kreisen ins Benehmen setzen sollte, um zu erfahren, welche Wünsche der Bündnispartner in dieser Angelegenheit habe, was am 30. November 1950 im Rahmen der „Maastrichter Vereinigung für Hafen- und Schiffahrtsinteressen" erfolgte.[521] Für den 25. November organisierte der Westlandkanal-Verein eine Besprechung mit der Landesplanungsgemeinschaft Düsseldorf. Die Aachener baten die Düsseldorfer dabei um Unterstützung für ihren Plan und argumentierten mit ihrer, durch die Grenzlandsituation mitbedingten,

---

517 Vgl. Bestand B.02.04.003, Nr. 47, Stadtarchiv Neuss.

518 Die IHK Duisburg-Wesel plädierte dafür, zuerst die verkehrswirtschaftlichen Voraussetzungen zu klären und dann die technischen. Schreiben (14.10.1953) vom Böttger an Heun und Antwortschreiben derselben (17.10.1953), in: Bestand 20/962/1-226, Stadtarchiv Krefeld.

519 Niederschrift (o. Dat.) über eine Besprechung (21.10.1953) zwischen Heun und dem Bürgermeister von Venlo van Roy, in: Bestand 20/962/1-226, Stadtarchiv Krefeld; Aktennotiz (07.12.1953), gez. durch Budde über eine Sitzung (02.12.1953) des Schifffahrts- und Hafenausschusses der Niederrheinischen IHK Duisburg-Wesel, in: Bestand 20-1763-3, Wirtschaftsarchiv Köln.

520 Schreiben (05.04.1951), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 47 und Nr. 48, Stadtarchiv Neuss.

521 Anwesend waren: der belgische Generalinspekteur Léon Bonnet, von der Aachener technischen Hochschule Breddin, Proetel und Schultze und vom Westlandkanal-Verein Heusch, Bruckner und Schroeder, Protokoll der Besprechung (13.11.1950) mit Herrn Generalinspekteur Bonnet, in: Bestand B.02.04.003, Nr. 48, Stadtarchiv Neuss; Treffen in Maastricht: Anwesend waren der Sekretär/Syndikus der IHK Maastricht Aerts (er vertrat den Präsidenten Lhoest, der spontan verreisen musste), der Präsident der Vereiniging Limburgse Haven- en Scheepvaartbelangen Maastricht Louis Daenen und dessen Sekretär Dasse, Proetel sowie cand. Ing. Bauer (Aachen). Schreiben (28.12.1950) sowie Abschrift der Besprechung (05.12.1950), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 48, Stadtarchiv Neuss.

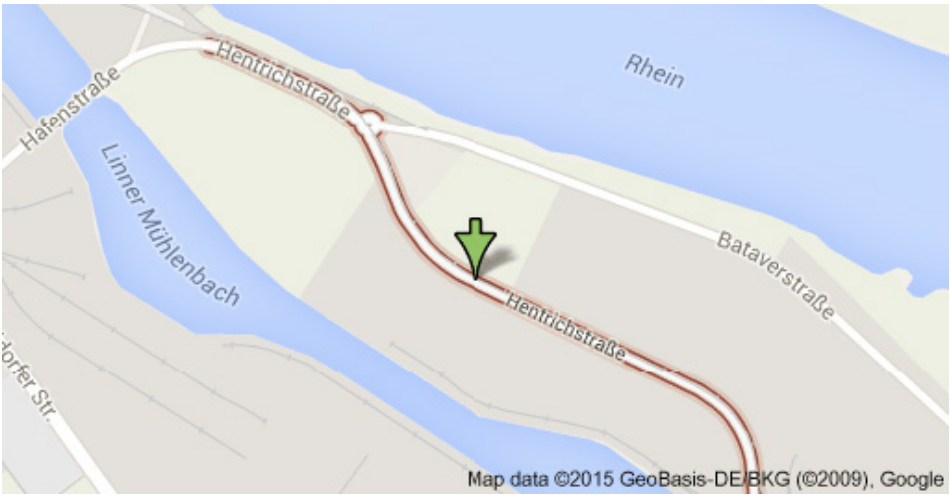


Abb. 29: Hentrichstraße im Krefelder Hafenbereich.

defizitären wirtschaftlichen Situation.[522] Schließlich beauftragte der Westlandkanal-Verein Anfang des Jahres 1951 die Herrn Schulze und Proetel sowie Breddin vom geologischen Institut mit der Planung eines Großschifffahrtsweges zwischen Gemmernich-Aachen und Neuss, der wesentlich nördlicher verlaufen sollte, als bisher geplant. Die Kosten für Proetels Gutachten (3.210,21 DM) wurden zum größten Teil vom Westlandkanal-Verein getragen.[523]

Mönchengladbachs Berechnungen schienen damit immer mehr aufzugehen und die Initiatoren der KIG Aachen waren damit wieder einmal den Krefeldern meilenweit voraus. Mitte August 1952 erschien Proetels Gutachten mit dem Titel „Frühere und gegenwärtige Kanalpläne im Schelde-Maas-Rheingebiet“. Darin heißt es, dass „vom Standpunkt der Landesplanung die Anlage neuer Verkehrswege nur dann zu vertreten ist, wenn sie ein echtes zusätzliches Verkehrsbedürfnis befriedigt und sich gleichzeitig als siedlungsfördernde Maßnahme auswirkt.“[524] Die Verfasser folgerten weiter, dass, wenn das Ergebnis lediglich eine Verlagerung gleich bleibender Gütermengen von der Schiene auf die Wasserstraße darstelle und damit bestenfalls eine Frachtverbilligung verbunden sei, stünden die aufzubringenden Mittel für die Hard- und Software in keiner Relation zum allgemeinen volkswirtschaftlichen Nutzen der Infrastrukturzelle.[525] Außerdem plädierten die Gutachter für die Kanalverbindungen Visé-Aachen-Neuss (deutsche Teilstrecke: Kosten: ca. 545 Mill. DM) oder Born-Geilenkirchen-

522 Vom Westlandkanal-Verein nahmen Heusch, Nagel und Bruckner teil, von Düsseldorfer Seite die Herren Prager und Ley. Niederschrift (27.11.1950), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 48, Stadtarchiv Neuss.

523 Rheinischer Merkur (27.01.1951), in: Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld; vgl. Bestand NW 132, Nr. 933, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland; Schreiben (12.07.1952), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 47, Stadtarchiv Neuss.

524 Proetel, Hermann: Frühere und gegenwärtige Kanalpläne im Schelde-Maas-Rheingebiet. Gutachten vom 23.08.1952, S. 273, in: Bestand B.02.04.003, Nr. 47, Stadtarchiv Neuss.

525 Proetel, Hermann: Frühere und gegenwärtige Kanalpläne im Schelde-Maas-Rheingebiet. S. 273.

Mönchengladbach-Neuss (Kosten: ca. 451 Mill. DM).[526] Die KIG Aachen hatte zwar damit bereits Mitte 1952 ein eigenes technisch-ökonomisches Gutachten, allerdings war das Ergebnis längst nicht so eindeutig und befriedigend, um damit werbungstechnisch überzeugend aufzutreten. Außerdem brachte zeitgleich die AG-IHK Limburg in einer Denkschrift zur Born-Neusser Trasse eine weitere Möglichkeit zur Diskussion, nämlich eine Linienführung nicht über Geilenkirchen, sondern über Vlodrop.[527] In der Begründung hieß es, dass für diese Linienführung weniger Schleusen erforderlich seien. Die KIG Aachen, die schließlich sehr eng mit den Vertretern der Südlimburgischen IHK's zusammenarbeitete, konnte diesen Aspekt unmöglich unberücksichtigt lassen.

Eine andere Erklärung für die «Ruhephase» bei der KIG Aachen könnte jedoch auch in der anstehenden Konferenz der CEMT zu finden sein, von welcher sich die Vertreter der KIG Aachen schließlich nach all der Vorarbeit konkrete Ergebnisse und damit ein wirkungsvolles Argument gegenüber dem Gegner erhoffte. Diese Rechnung sollte aufgehen. Denn als mehr oder weniger unmittelbare Reaktion erfolgte zum Entsetzen der Initiatoren aus Krefeld am 16. Juli 1954 besagter Erlass des Bundesverkehrsministeriums, nach welchem die Wasser- und Schifffahrtsämter Duisburg und Köln gemeinsam einen Vorentwurf für den auf deutschem Gebiete liegenden Teil eines Rhein-Maas-Kanals mit Anschluss des Aachener Raumes ausarbeiten sollten. Als vorläufige Linienführung stand nun die in Kap. 4.2.1 beschriebene Variante der Mittellinie zur Diskussion, das Projekt Venlo-Ruhrort wurde als von europäischer Seite nicht vorrangig gewünscht verworfen. Die Bundesregierung sah sich offensichtlich durch die Ergebnisse der CEMT 1953 sowie die Gründung des CEAM 1954 dazu veranlasst, zumindest einstweilen die passive Haltung aufzugeben. Die Befürchtung, dass sich schließlich tatsächlich noch die KIG Aachen durchsetzen könne, war von Krefelder Seite her folglich nicht unberechtigt.[528]

Die Krefelder Gegenmaßnahme

Rasche und effektive Krefelder Gegenmaßnahmen waren also angesagt. Dies konnte einerseits durch eine gebündelte Formulierung der linksrheinischen Interessen hinsichtlich einer Trasse Arcen-Ruhrort, andererseits durch das Vorantreiben einer eige-

526 Proetel, Hermann: Frühere und gegenwärtige Kanalpläne im Schelde-Maas-Rheingebiet. S. 281.

527 Gazet van Limburg (17.04.1952), in: Bestand Buitenlandse Zaken 1945–54: 2.05.117, 9326, Rijksarchief Den Haag; Rheinische Post (18.04.1952), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld; Mittag (13.05.1952), in: Bestand Abt.1/Nr.263/5, Wirtschaftsarchiv Köln.

528 Die Untersuchung basierte auf dem Erlass BVM, W2-30 Dsb 54 II vom 16.07.1954. Vgl. WSD Duisburg/Köln: Überschlägiger Vorentwurf für einen Rhein-Maas-Kanal mit Anschluß des Aachener Raumes. Erläuterungsbericht (hg. März 1956), S. 11, in: Bestand B108/1785, Bundesarchiv Koblenz; vgl. ferner Bestand 20/962/1-226, Stadtarchiv Krefeld; Sitzungsprotokoll des Westlandkanal-Vereins (05.06.1957), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 56, Stadtarchiv Neuss; Anlage 3 Bericht im Rahmen der Mitgliederversammlung des Westlandkanal-Vereins (21.05.1957), in: Bestand: 1d71/12, Stadtarchiv Mönchengladbach; Schreiben (19.07.1954) vom Siedlungsverband an den Minister der Wirtschaft und Verkehr von NRW, in welchem es heißt: „Trotz der ablehnenden Einstellung der infrage kommenden deutschen Dienststellen wird das Kanalprojekt Rhein-Maas im Ausland weiterbetrieben." In: Bestand NW 497-1713, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

nen Linienführung im Rahmen einer separaten Untersuchung und Darstellung dieser in einer entsprechenden Veröffentlichung bewirkt werden.[529] Wenn auch das folgende Zitat aus dem Jahr 1960 stammt, belegt es die generellen Absichten der Exponenten der KIG Krefeld treffend: „Es könnte der Fall eintreten, daß der Kanal gebaut würde, ohne daß die Ruhr- und niederrheinische Industrie ihn wünschte und daß der Kanal eine Trasse haben würde, die in einem sehr starken Gegensatz zu den Belangen des Niederrhein-Ruhrgebietes stehen könnte. Sollte es nicht möglich sein, den Kanal verhindern zu können, so sollte er jedenfalls eine Linienführung haben, die den Interessen des Rhein-Ruhrgebietes am wenigsten zuwiderläuft und ihm vielleicht doch noch einige Vorteile verkehrswirtschaftlicher und wettbewerbsmäßiger Art bringen könnte.“[530] Zur Verwirklichung der Zielsetzung wurde einen Tag nach Bekanntgabe des Vorhabens der Bundesregierung in Moers besagte links-niederrheinische-Interessenvertretung gegründet – zunächst ein rein politisches Bündnis. Auch der Kreis Moers bekundete in der Folge gegenüber dem Verkehrsministerium von NRW seine Ambitionen hinsichtlich eines Rhein-Maas-Kanals.[531] Die Verhandlungen bezüglich der Organisation der Interessenvertretung konnten am 23. Oktober als erfolgreich abgeschlossen gelten: Die Stadt Krefeld wollte sich im Rahmen dieser Gemeinschaft finanziell an den Planungen beteiligen, die Kreisverwaltung Moers fungierte zunächst als Zellenbetreiber und übernahm die allgemeine Federführung; sie wurde dann jedoch im Oktober 1955 durch die Stadt Krefeld abgelöst.[532] Moers sollte in nächster Zeit auf kommunaler Ebene eine Besprechung mit Geldern, Kempen und Krefeld herbeiführen – nach weiterer Bearbeitung des Projekts in diesem Kreis sollte Venlo hinzugezogen und erst danach Verhandlungen mit den Handelskammern, dem Bergbau und der Schifffahrt aufgenommen werden.[533] Am 1. Dezember traten so nach Plan die IHK’s Duisburg und Krefeld der Interessenvertretung bei, die KIG Krefeld war damit erstmals ansatzweise in einem offiziellen Bündnis vergleichbar dem des Westlandkanal-Vereins organisiert. Das erklär-

---

529 Für die Gestaltung der Denkschrift wurden folgende Personen vorgeschlagen: Oberregierungsrat Rogmann vom Landesverkehrsministerium, Geschäftsführer Budde von der Niederrheinkommission Prof. Seidenfus vom Verkehrsinstitut Köln. Für die Finanzierung eines Gutachtens stellte das Amt 76 der Stadt Krefeld einen Etat von 5.000 DM bereit, die Landkreise sollten aufgefordert werden, sich ebenso an der Finanzierung zu beteiligen. Es gelang durch Walther Föhl vom Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland, an Auszüge aus ihnen bislang nicht bekannt gewesenen Akten zu gelangen, die der Denkschrift förderlich sein sollten, allerdings war es bisher noch nicht gelungen, einen namhaften Wissenschaftler für die Federführung zu gewinnen. Vgl. diverse Schreiben in: Bestand 20/996, Stadtarchiv Krefeld.

530 Stand des Kanalprojektes Rhein-Maas, 23.09.1960, (o. Verf.), S. 5, in: Bestand 20-1761-1, Wirtschaftsarchiv Köln.

531 Vermerk (Tw/Sta 08.02.1955), in: Bestand /1786 (Teil 1), Bundesarchiv Koblenz.

532 Der Wechsel erfolgte, da der bisher federführende Moerser Kreisbeigeordnete Karl-Wilhelm Jans sein Amt wechselte. In: Bestand 20/996, Stadtarchiv Krefeld.

533 Einen Tag später anwesend in Moers waren u. a. der Kreisbeigeordnete Jans (Kreisverwaltung Moers), Direktor Pickartz (Moerser Verkehrsbetriebe) und der Beigeordnete Böttger. Vgl. Bestand 20/962/1-226, Stadtarchiv Krefeld; ferner, ca. zehn Tage nach der Gründung des CEAM, bekundete der Kreis Moers gegenüber dem Verkehrsministerium von NRW seine Interessen bezüglich eines Rhein-Maas-Kanals. Vgl. Bestand NW 497-1713, in: Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland, Bestand 20/962/1-226, Stadtarchiv Krefeld; Rheinischer Post (28.10.1954), DGH (28.10.1954), in: Bestand 20-1763-3, Wirtschaftsarchiv Köln.

te Ziel war nun die Durchsetzung der Forderung nach einer Untersuchung der nördlichen Trassierung durch das Bundesverkehrsministerium, dieses sollte mittels einer eigenen Denkschrift erreicht werden.[534] Der Bund zeigte sich im Weiteren gegenüber dem Vorhaben der Stadt Krefeld, ein eigenes Gutachten zu erstellen, aufgeschlossen, was den Optimismus der Krefelder Initiatoren steigerte.[535] Den Vorgaben der CEMT gedachte die KIG Krefeld in Form einer zusätzlichen, direkten Nachbarzelle, einem Stichkanal von Born in den Aachener Raum, gerecht zu werden, die dadurch zusätzlich entstehenden Kosten dafür wurden demnach stets separat aufgeführt, so dass der Eindruck entstehen musste, die nördliche Verbindung Arcen-Ruhrort sei in jedem Falle die finanziell günstigste.[536] Im September 1957 konnte diese angekündigte Trassierung, und damit die optimal an die Topo- und Geographie angepasste Hardware der befürworteten Infrastrukturzelle der Versorgungsinfrastruktur, schließlich mittels einer Denkschrift präsentiert werden. Die Werbeschrift war offensichtlich so überzeugend ausgearbeitet, dass sie die KIG Krefeld wieder ins Gespräch brachte, den Aachener Bemühungen einen empfindlichen Schlag versetzte und die Krefelder in dem Bewusstsein, der Erreichung ihrer Ziele bedeutend näher gekommen zu sein, zu weiteren Anstrengungen anspornte. Zu Anfang des Jahres 1958 bemühten sich daher die Krefelder Kreise um eine endgültige Festlegung ihrer propagierten Trasse, während sie zugleich auf einen Widerspruch gegen ihre Denkschrift seitens des Westlandkanal-Vereins warteten. Die Herausgabe einer solchen Gegendarstellung war vor allem deshalb zu erwarten, weil derartige Schachzüge auf beiden Seiten zum strategischen Repertoire gehörten. Wann und von welcher Seite auch immer ein Gutachten zur Be- oder Widerlegung einer Linienführung publiziert wurde, es fanden sich kurz darauf Einwände von mindestens einem Widersacher.[537]

Es galt als unverzichtbar, dass eine technisch denkbare Trassenführung unter allen Umständen die Belange des Kohlenbergbaus berücksichtigen musste. Ein Krefelder Vorschlag sah in dieser Hinsicht vor, den Kanal zweckmäßigerweise am südlichen Rand des Kohlenabbaugebietes vorbei zu führen und etwa in Höhe von Essenberg trotz genehmigter Autobahnbrücke mit dem Rhein zu verbinden. Hierfür sollte der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk Fühlung mit dem Ruhrbergbau aufnehmen, um anschließend die konkreten Pläne einer Linienführung Venlo (Arcen)-Niederrhein in Angriff zu nehmen. Wie intensiv die Aktivitäten des Westlandkanal-Vereins nach wie vor beobachtet wurden, zeigen Krefelder Diskussionen darüber, ob auf der Brüsseler Weltausstellung die Vorstellung des Krefelder Vorhabens als Gegengewicht zur Westlandkanal-Strategie erforderlich sei.[538]

---

534 Vgl. Bestand 20/962/1-226, Stadtarchiv Krefeld.

535 Vgl. Bestand 20/996, Stadtarchiv Krefeld.

536 Protokoll (11.05.1959) Westland-Kanalverein, Anlage 2, S. 4 f., in: Bestand 1d71/12, Stadtarchiv Mönchengladbach.

537 In der Mitgliederversammlung vom 28. Januar 1952 lehnte der Westlandkanal-Verein beispielsweise die Ausarbeitung von Gaspers Gutachten ab. Dieses ginge nach Meinung der Mitglieder zu sehr von privat- bzw. betriebswirtschaftlichen Gründen aus. Es wurde demnach beschlossen, vom eigenen Verein aus ein Gutachten durch einen namhaften und kompetenten Experten ausarbeiten zu lassen. Vgl. Protokoll (28.01.1952), in: Bestand B.02.04.003, Nr.47, Stadtarchiv Neuss.

538 Vgl. Bestand 20/996, Stadtarchiv Krefeld.

Die Moselkanalisierung – das Aus für den Rhein-Maas-Kanal?

Im Juni 1956 gab die Bundesregierung ihre Zustimmung zur – übernational angestrebten – Moselkanalisierung. Die Stadt Aachen und die dortige IHK reagierten umgehend mit einer an Bonn gerichteten Entschließung, die als «Protestnote» bezeichnet werden kann: „Wenn auch die politische Bedingtheit der Zustimmung der Bundesregierung zur Kanalisierung der Mosel von uns nicht verkannt wird, so hat die Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer für den Regierungsbezirk Aachen es doch für dringend notwendig erachtet, die in der Anlage beigefügte Entschließung zu fassen.“[539] Im Inhalt wird von der IHK ausgeführt, dass „durch den Ausbau dieses Schifffahrtsweges eine erhebliche Verschiebung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den einzelnen Schwerpunkten der Montanunion eintreten wird. Hierdurch wird das Aachener Wirtschaftsgebiet ganz besonders benachteiligt. Dieses Gebiet, das seit vielen Jahrzehnten um eine Verbesserung seiner Verkehrsbedingungen kämpft, bleibt als einziges Erzeugungsgebiet der Montanunion auch in Zukunft ohne jede Wasserstraßenverbindung. Die Kammer ist der Auffassung, daß es nicht die Absicht der am Vertrag der Montanunion beteiligten Länder sein kann, Voraussetzungen zu schaffen, die die Wettbewerbsfähigkeit eines der zugehörigen Wirtschaftsgebiete auf die Dauer in Frage stellen. […] Die Kammer bittet dringend, alle an der Lösung dieser Frage beteiligten Stellen, diesen Vorschlägen [bezogen auf die verschiedenen Denkschriften des Westlandkanal-Vereins und des CEAM] folgend, der sonst durch die Kanalisierung der Mosel eintretenden Wettbewerbsverschiebungen vorzubeugen und dadurch den für die gefährdete Wirtschaft des Aachener Grenzlandes unbedingt erforderlichen gerechten Ausgleich zu schaffen. Derartige Maßnahmen würden gleichzeitig den berechtigten Ansprüchen der belgisch-luxemburgischen Wirtschaft dienen.“[540]

Von Krefelder Seite erfolgte hierzu offenbar keine Erklärung, ein weiterer Hinweis darauf, dass es der um diese Stadt herum konstituierten KIG nach wie vor um die Verhinderung der Wasserstraße Rhein-Maas-Kanal ging.

4.2.5 Die Medien – ein weiterer Netzwerkbaustein zur Übertragung der Debatte in die unterschiedlichen Räume

Die Werbung für die jeweils im eigenen Interesse entwickelte Kanaltrasse wurde durch die Initiatoren der kommunalen Interessengemeinschaften Aachen und Krefeld nunmehr gezielt und ausdauernd betrieben. Beide Seiten griffen dazu auf eine im Gesellschaftssystem bereits installierte Dauerhandlungsnetzwerkzelle zurück: Sie bedienten sich einer großen medialen Bandbreite, um auf sich und ihr Anliegen aufmerksam zu machen. Neben zahlreichen Pressemitteilungen, einem Fernsehauftritt, Teilnahmen an öffentlichen Tagungen, Hafentagen oder Ausstellungen im In- und Ausland erschienen auch immer wieder verschiedene Publikationen wie Denkschriften, Zeitungsartikel oder Zeitschriftenaufsätze.

---

539 Anschreiben (07.07.1956) zur Entschließung, unterzeichnet von Heusch und Bruckner, in: Bestand B108/1786 (Teil 1), Bundesarchiv Koblenz, siehe Anhang.

540 Entschließung (Nr. 128) vom 06.06.1956 der IHK Aachen anlässlich der Zustimmung der BRD zur Moselkanalisierung, in: Bestand B108/1786 (Teil 1), Bundesarchiv Koblenz.

Beide Interessengemeinschaften verfügten für das publizistische Genre über einen talentierten Mitstreiter: auf der Krefelder Seite war dies Prof. Dr. rer. pol. Dr. jur. Wilhelm Böttger, für Aachen Dr. Josef Nagel. Als gelerntem Juristen war Böttger das plädoyerhafte Vertreten von Interessen bestens geläufig, aus seiner Feder stammen diverse Aufsätze, die sich vor allem mit wirtschaftlichen Fragen in der Rhein-Maas-Region befassen. Von Nagel sind zahlreiche Aufsatzmanuskripte, die sich schwerpunktmäßig mit verkehrswirtschaftlichen Fragen unter besonderer Berücksichtigung der Hafenstrukturen sowie der Zubringerfunktion der natürlichen Flussläufe und der künstlichen Wasserstraßen befassen, erhalten.[541]

Gutachten und Denkschriften

Auf die verfassten Gutachten der Landes- und Bundesregierung wurde bereits in Kap. 4.2.1 eingegangen. Nach Angaben aus der deutschen Presse wurden zum Rhein-Maas-Kanal-Projekt bis zum Jahr 1957 auf deutscher Seite insgesamt mindestens 26 Denkschriften verfasst.[542] Allein nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden länderübergreifend 13 solcher Dossiers.[543] Diese Denkschriften wurden zunächst landesintern den einschlägigen politischen und wirtschaftlichen Exponenten und Gremien überstellt, so z. B. den Verkehrsministerien der Landes- und Bundesregierung, diversen wissenschaftlichen Verkehrsinstituten, der Landesplanungsbehörde oder auch den Schaltstellen der Kohlenindustrie. Sie dienten vor allem zur Manifestierung und Abgrenzung der eigenen regionalen Ansprüche. Ab dem Jahr 1957 entstanden auch länderübergreifende Schriften, welche aus der Zusammenarbeit mit den entsprechenden ausländischen Kommunen und Wirtschaftskreisen resultierten.[544] Bezüglich deren Erstellung waren die Auftraggeber jeweils darum bemüht, namhafte und kompetente Fachleute als Autoren zu gewinnen. Beide Seiten waren diesbezüglich sehr aktiv: Laut Regierungsdokumentation war bereits 1950 von Krefelder Seite eine kleine Denkschrift herausgegeben worden, die vermutlich auf Hentrichs letzten Entwurf aus dem Jahre 1940 basierte.[545] Sowohl in Aachen als auch in Krefeld erschien dann in der ersten Jahreshälfte 1951 eine weitere Publikation dieser Art. Der Titel der Krefelder Schrift war nicht ermittelbar, der Westlandkanal-Verein publizierte die seine unter der Überschrift „Der Westlandkanal und seine Bedeutung“. In dieser wurde eine rein belgisch-deutsche Trasse, beginnend bei Visé über Aachen, Erkelenz, Rheydt bis Neuss, propagiert.[546] Im April 1952 gab das LCW als Vertretung der niederländischen Binnen-Schifffahrtsin-

541 Manuskripte Nagels siehe: Stadtarchiv Neuss, Bestände D.OH.N.O1, Nr. 5 und Nr. 6; siehe Literatur- und Quellenverzeichnis; siehe auch Schröder, Lina: Böttger contra Nagel – Krefeld gegen Neuss. Der Kampf um die Montanachse Rhein-Maas-Schelde 1946–62, in: Niederrhein-Magazin. H. 19 (2015), S. 3–12.

542 Die Angaben der einzelnen Presseorgane variieren zwischen 26 und 27 Denkschriften. Vgl. DGA (11.09.1957), Rheinische Post (11.09.1957), Grenzland-Kurier (11.09.1957), Neue Rhein-Zeitung (11.09.1957), Westdeutsche Zeitung (11.09.1957), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld; WZ (13.09.1957), in: Bestand 11517, Kreisarchiv Viersen.

543 Siehe Anhang: Die Denkschriften sind *kursiv* gekennzeichnet.

544 Vgl. hierzu: Bestand NW 132, Nr. 933, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

545 Die Krefelder planten bereits Anfang des Jahres 1950 eine neue Denkschrift. Vgl. Bericht vom Hafenamt vom 13.01.1950, in: Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld.

546 Bestand NW 497-1713, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland; Bestand B.02.04.003, Nr. 47, Stadtarchiv Neuss.

Abb. 30: Werbeplakat zum Rhein-Maas-Kanal.

teressen eine Denkschrift mit dem Titel „Die Schelde-Maas-Rheinverbindungen durch Niederrheinisch-Limburg [sic.]/De Schelde-Maas-Rijnverbindingen door Nederlands Limburg" heraus. Diese beleuchtete drei für die dortige Schifffahrt und Wirtschaft essentielle Themenbereiche: Erstens ging sie auf die mangelhafte Verbindung zwischen dem Albert- und Julianakanal ein («Stopfen von Lanaye») – mit dieser installierten Netzwerkzelle unterband und blockierte die belgische Nationalregierung nach wie vor zielgerichtet den niederländischen Handel in das eigene sowie französische Hinterland, zweitens thematisierte sie die Maas-Rhein-Verbindung und behandelte drittens den direkten Weg vom Rhein zur Schelde (Moerdijkkanal). Zum Rhein-Maas-Kanal heißt es wörtlich:

547 De Schelde-Maas-Rijnverbinding door Nederlands Limburg (behoort bij het rapport, uitgebracht door de LCW op 11.04.1952), S. 8, in: 121 Bestuursarchief Born Periode 1938–81, Bestand 614, Stadtarchiv Sittard; Die Schelde-Maas-Rheinverbindungen durch Niederrheinisch-Limburg/De Schelde-Maas-Rijnverbindingen door Nederlands Limburg. 1953, in: Bestand B.02.04.003, Nr. 47, Stadtarchiv Neuss; Buiten het Moerdijkkanaal zijn nog andere mogelijkheden (Zeitungsartikel: Organ und Datum unbekannt), in: Bestand Buitenlandse Zaken 1945–54: 2.05.117, 9326, Staatsarchiv Den Haag; vgl. ferner Bestand 15/96 sowie Bestand 20/962/1-226, Stadtarchiv Krefeld; Westdeutsche Zeitung (21.05.1953), in: Bestand 1d23/29 Stadtarchiv Mönchengladbach.

„Verbindingen tussen Maas en Rijn, even zuidelijk van Venlo, blijken niet meer economisch verantwoord, omdat de progressie in de kosten daarvan – wegens de grotere lengten en de hoogteverschillen – niet op vervoerkosten in het doorsneden gebied of door meer nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden aldaar.“[550]

Verbindungen zwischen Maas und Rhein südlich der Höhe von Venlo erscheinen nicht mehr ökonomisch verantwortbar, die größeren Kosten hierfür – bedingt durch die größere Länge und die Höheunterschiede – können nicht über Transportkosten in dem durchschnittenen Gebiet oder durch dortige neue Entwicklungsmöglichkeiten [kompensiert werden].

Auch diese Einschätzung entsprach keinesfalls den tatsächlichen Bestrebungen der LCW, sondern war vielmehr ein Ergebnis der Den Haager Vorgaben und der notgedrungen gleichlautenden Politik der Provinz. Diese Tatsache unterstrich die LCW in einem Schreiben an die Provinzialregierung noch einmal deutlich: „In de brief aan het Provinciaal Bestuur wil de Commiesie nog eens uitdrukkelijk vastlegen, dat de Kamers alleen op grote aandrang van het Provinciaal Bestuur tot wijziging van haar standpunt zijn overgegaan. [548] – In einem Brief an die Provinzialregierung möchte die Kommission noch einmal ausdrücklich feststellen, dass die Kammern allein aufgrund des nachdrücklichen Drängens der Provinzialregierung zu ihrem Standpunkt gelangt sind.“

Am 23. August 1952 erschien die bereits erwähnte Werbeschrift des Westlandkanal-Vereins unter dem Titel „Frühere und gegenwärtige Kanalpläne im Schelde-Maas-Rheingebiet“, der Verfasser Herrmann Proetel sprach sich für eine Wahl zwischen der Südlinie Visé-Aachen-Neuss und der Mittellinie Born-Geilenkirchen-Neuss aus, wobei er die wirtschaftliche Rentabilität beider Projekte allerdings grundsätzlich in Frage stellte.[549] Am 27. März 1953 schloss sich die niederländische IHK-AG Limburg vor dem Hintergrund des Gentlement-Agreement[550] in einer Resolution offiziell der LCW an, in der sie sich ebenfalls für einen Kanal Venlo-Ruhrort aussprach: „Die Arbeitsgemeinschaft, den praktischen Voraussetzungen für eine baldige Verwirklichung einer besseren Maas-Rheinverbindung Rechnung tragend, ist zur Schlussfolgerung gekommen, dass der Bau eines Kanals von Venlo nach Ruhrort machbar ist und daher den Vorzug verdient.“ [551] Dieses Statement wurde auch von den deutschen Presseorganen aufgegriffen. Zugleich kann der niederländischen Presse entnommen werden, dass die IHK-AG Limburg, wenn auch in zweiter Wahl, offensichtlich ebenso eine Verbindung Born-Geilenkirchen-Neuss in Betracht ziehen konnte. Und nicht nur das, es wur-

548 Protokoll (31.01.1953) der LCW, in: Bestand 07.Z07C/103, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

549 Proetel, Hermann: Frühere und gegenwärtige Kanalpläne im Schelde-Maas-Rheingebiet. Gutachten (23.08.1952), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 47, Stadtarchiv Neuss.

550 Protokolle (27.03.1953/10.07.1953) der IHK-AG Limburg, in: Bestand 07.Z07C/103, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

551 Aachener Volkszeitung/Euskirchener Volksblatt (17.04.1952); Rheinische Post (18.04.1952), in: Bestand 1d23/29 Stadtarchiv Mönchengladbach; Zusammenfassendes Schreiben (12.10.1953) über die Diskussionen um den Rhein-Maas-Schelde-Kanal durch das Krefelder Hafenamt, in: Bestand 20-1763-3, Wirtschaftsarchiv Köln; Bestand NW 497-1713, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

de sogar aufgrund der geringeren Anzahl notwendiger Schleusen, also einer Reduzierung zusätzlicher, zum Betrieb notwendiger strukturell gekoppelter Nachbarzellen, eine weitere Trasse in die Diskussion miteinbezogen, nämlich die besagte Linie Born-Vlodrop-Rheydt-Neuss.[552]

Im November 1954 erschien ein weiteres Proetel-Gutachten im Auftrag des Westlandkanal-Vereins, betitelt „Niederländische Schiffahrtsstraßen und Häfen und ihre Bedeutung für die Wasserstraßen im Lande Nordrhein-Westfalen und für die westdeutsche Wirtschaft".[553] Hierin untersuchte der Verfasser die damals aktuellen niederländischen Pläne mit Berufung auf einen Bericht der Limburger Kommission, welche die drei Trassierungen Venlo-Ruhrort, Born-Vlodrop-Neuss sowie Born-Geilenkirchen-Erkelenz-Neuss vorstellte. Die ersten beiden Linien seien nach Proetel aus deutscher Sicht abzulehnen.

Ende Januar 1955 erfolgte die Krefelder Gegenreaktion in Form einer neuen Denkschrift,[554] welche Anfang Februar an die niederländischen Behörden, aber auch an das Bundesministerium für Verkehr versandt wurde. Dieses ließ jedoch durchblicken, dass vorerst andere Kanalpläne dringlicher seien, als der Rhein-Maas-Kanal – die Krefelder vermuteten, dass nach wie vor die Pläne des Westlandkanal-Vereins im Ministerium im Vordergrund stünden. Dieser übergab am 4. Januar 1957 dem Bundesverkehrsministerium eine neue Denkschrift, erstmals länderübergreifend angelegt und dreisprachig verfasst. Unter dem Titel „Die Bedeutung einer Rhein-Maas-Verbindung für den Westeuropäischen Grossraum/La liaison Meuse-Rhin"[555] wurde hier naturgemäß erneut die Süd- bzw. Mittellinie fokussiert.

Anfang Mai 1957 kursierten Gerüchte, dass eine neue, durch die KIG Krefeld veranlasste Denkschrift in Bälde zu erwarten sei. Mehrere Presseorgane berichteten, dass Krefelder und Venloer Kreise gemeinsam an dieser Denkschrift arbeiteten und diese nach Fertigstellung dem Bundesverkehrsministerium zugestellt werden sollte.[556] Die gemeinsame Arbeit verlief jedoch längst nicht so positiv, wie sie nach außen hin dargestellt wurde. Die niederländische Seite vermied es, wie bereits angedeutet, handfeste Zahlen, Daten und Fakten vorzulegen. Die diesbezügliche, offizielle Begründung gegenüber Krefeld lautete stets, dass es, angesichts des augenblicklichen Strukturwandels schlichtweg unmöglich sei, zu klaren Prognosen zu gelangen. Der tatsächliche Hintergrund war natürlich, dass die niederländische Seite versuchte, so wenig wie möglich in die Diskussionen verstrickt zu werden, wie die bereits zitierte Aussage Custers be-

552 Gazet van Limburg (17.04.1952), in: Bestand Buitenlandse Zaken 1945–54: 2.05.117/9326, Rijksarchief Den Haag; Rheinische Post (18.04.1952), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld; Mittag (13.05.1952), in: Bestand Abt.1/Nr. 263/5, Wirtschaftsarchiv Köln.

553 Proetel, Herrmann: Niederländische Schiffahrtsstraßen und Häfen und ihre Bedeutung für die Wasserstraßen im Lande Nordrhein-Westfalen und für die westdeutsche Wirtschaft. Gutachten (27.11.1954), in: Bestand 1d71/11, Stadtarchiv Mönchengladbach.

554 Manuskript zur Denkschrift, in: Bestand 20/996, Stadtarchiv Krefeld.

555 Putzeys, A. (Abgeordneter der C. I. des Pieux Armés Frankignoul): Die Bedeutung einer Rhein-Maas-Verbindung für den Westeuropäischen Grossraum/La liaison Meuse-Rhin. In: Bestand B108/9747, Bundesarchiv Koblenz; Sitzungsprotokoll (05.06.1957) Westlandkanal-Verein, in: Bestand B.02.04.003, Nr. 56, Stadtarchiv Neuss.

556 Rheinische Post (09.05.1957), Westdeutsche Zeitung (09.05.1957), Neue Rhein-Zeitung (09.05.1957), in: Bestand: ZA 927, Stadtarchiv Krefeld.

legt.[557] In einer Sitzung Anfang Juni 1957 entschloss sich der Westlandkanal-Verein im Sinne der KIG Aachen, in Erwartung der Krefelder Denkschrift, ebenfalls eine weitere Schrift zur Befürwortung der Mittellinie herauszugeben. Hierzu bemühten sich die Exponenten erneut um einen namhaften Verkehrswissenschaftler. Es sollte sich jedoch zeigen, dass ein solcher schwer zu finden war.[558]

Rechtzeitig zum internationalen Wasserstraßenkongress in Maastricht erschien nun die besagte Krefelder Denkschrift mit dem Titel „Um den Maas (Arcen)-Niederrhein-Kanal". Sie sollte großes Aufsehen erregen und wurde in einer Pressekonferenz der Stadtverwaltung Krefeld zahlreichen deutschen und niederländischen Journalisten übergeben. Vertreter von rund vierzig deutschen und niederländischen Presseorganen vom Niederrhein und aus den niederländischen Provinzen bis Rotterdam und Amsterdam waren der Einladung gefolgt.[559] Der Zeitpunkt für die Publikation und das damit verbundene Pressespektakel war selbstverständlich bewusst gewählt. Es stand ja zu vermuten, dass besonders auf dem im selben Monat anstehenden Wasserstraßenkongress in Maastricht anlässlich des 25-jährigen Bestehens der Limburger Schiffahrtsvereinigung für die Aachener Planungen bzw. ersatzweise für die Trasse Born-Geilenkirchen-Neuss geworben werde. Auch wenn in der Einleitung betont wurde, dass diese Denkschrift nicht als Konkurrenzprojekt zu verstehen sei, sondern lediglich auf die Gesamtbreite der Möglichkeiten hinweisen wollte, so handelte es sich doch, schon dem Titel nach zu urteilen, um eine eindeutige Kampfschrift für die nördliche Trassierung.[560] Dem Anliegen der CEMT, die Anbindung des Aachener Industriegebiets an die Wasserstraße, gedachte Krefeld mit einem zusätzlichen Stichkanal zu entsprechen, der jedoch kostentechnisch separat aufgeführt wurde.

Die Diskussionen erreichten, vor allen Dingen in der Presse, ein bisher nicht gekanntes Ausmaß: So lassen sich allein für den 11. September 1957 insgesamt 19 Artikel in deutschen und niederländischen Tageszeitungen ausmachen, die sich mit der Denkschrift und dem Wasserstraßenkongress in Maastricht befassen (vgl. Kap. 4.1). Der Krefelder Kanalplan wird dabei, je nach regionaler Interessenlage, unterschiedlich kommentiert. Besonders an diesem Beispiel wird deutlich, dass die Presse ihrer Verpflichtung der neutralen und unabhängigen Berichterstattung nicht immer nachkam. Tendenzen lokalpatriotischer Natur sind klar erkennbar. Während die Krefelder Zeitungen die Denkschrift förmlich bejubelten, wurde sie seitens der Aachener Volkszeitung als „eilfertig vorgelegte Denkschrift, welche utopisch und eilfertig statt gründlich zusammengestellt wäre und vieles verschweigen würde"[561] abqualifiziert. Das Bundesverkehrsministerium beurteilte die Krefelder Vorlage dagegen als „eine sehr gründli-

557 12. Rondvraag (o. Dat.), dem Inhalt nach zu schließen muss das Dokument aus der ersten Jahreshälfte 1957 stammen), in: Bestand 07.Z07C/106, Rijksarchief Limburg (Maastricht), siehe Anhang.

558 Sitzungsprotokoll (05.06.1957) Westlandkanal-Vereins, in: Bestand B.02.04.003, Nr. 56, Stadtarchiv Neuss.

559 DGA (11.09.1957), Rheinische Post (11.09.1957), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld.

560 Vgl. Inhalt der Denkschrift: Um den Maas (Arcen)-Niederrhein-Kanal. Krefeld 1957. Grenzland-Kurier (11.09.1957), Neue Rhein-Zeitung (11.09.1957), Westdeutsche Zeitung (11.09.1957), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld.

561 Aachener Volkszeitung (11.09.1957). Weitere Kommentare in: Grenzland-Kurier (11.09.1957), Rheinische Post (11.09.1957), Dagblad voor Noord Limburg (11.09.1957), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld.

che Arbeit“[562] und als brauchbare Basis für die Sachverständigenuntersuchungen im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz. Die vergleichsweise magere Aufarbeitung der Krefelder Denkschrift in der regionalen belgischen Tagespresse weißt erneut darauf hin, dass im Nachbarland die Diskussion vor allem auf nationaler Ebene geführt wurde.

Die Antwort des Westlandkanal-Vereins ließ nicht lange auf sich warten. Anfang März 1958 legte dieser dessen Denkschrift „Die Rhein-Maas-Verbindung als nationaler und internationaler Verkehrsweg“ vor. Sie verstand sich als Gegendarstellung zur Krefelder Untersuchung. Die Verfasser waren nach eigenen Angaben um absolute sachbezogene Neutralität bemüht. Deren Ausführungen zufolge sollte die Hardware der geplanten Infrastrukturzelle nun insgesamt rund 500 Mio. DM kosten (Linie Born-Geilenkirchen-Neuss). Veranschlagt wurde hinsichtlich des Nutzerkreises bzw. der Nutzungsfrequenz ein Güteraufkommen von rund 13,5 Mio. Tonnen, wobei 5,5 Mio. Tonnen aus dem Kanaleinzugsgebiet und 8 Mio. aus dem internationalen Durchgangsverkehr stammen würden. Zur Finanzierung sollte eine Kanalabgabe von 1,9 Pfennig je Tonne und Kilometer erhoben werden, was jährlichen Einnahmen von 16,7 Mio. DM entspräche.[563] Im August 1959 wurde diese Denkschrift durch das CEAM in drei Sprachen – deutsch, niederländisch und französisch – publiziert, ein Ergebnis der länderübergreifenden Bündnispartnerorganisation.[564]

Im März 1960 veröffentlichte das CEAM schließlich selbst eine Denkschrift, in welcher ebenfalls die Trasse Born-Geilenkirchen-Neuss befürwortet wurde. In der Begründung hieß es, dass die Besiedlung und wirtschaftliche Erschließung neuer Gebiete für den Bau einer jeden Wasserstraße gelte und keineswegs auf die Trasse Ruhrort-Arcen beschränkt sei. Eine Rhein-Maas-Verbindung diene insbesondere der Verbesserung der Verkehrswege mit Belgien und Frankreich, was bei der Linie Ruhrort-Arcen nicht der Fall sei. Außerdem fordere die CEMT ausdrücklich die Anbindung des Aachener Raums. Der Kanal sei als Großwasserstraße der Montanunion sowie als das letzte Teilstück des „europäischen Mittellandkanals“ zu sehen. Der Westlandkanal-Verein schloss sich, wie nicht anders zu erwarten, diesen Auffassungen an, von den Limburgern wurde diese wiederum naturgemäß auf das Schärfste kritisiert.[565] In einer Stellungnahme des nordrhein-westfälischen Verkehrsministers Hans Lauscher (1958–62) hieß es anschließend prompt, dass eine Realisierung in weiter Ferne läge. So lange sich der Aachener Raum für den Westlandkanal einsetze und die Krefelder und Ruhrorter Wirtschaft für einen Kanal Arcen-Ruhrort plädierten, käme es sicher nicht zu einer für alle Beteiligten akzeptablen Lösung in der Trassenfrage.[566] Im selben Jahr meldete sich der Rheinische Braunkohlenbergbau mit einer Denkschrift zu Wort, in der das Desinteresse dieses Industriezweigs am Rhein-Maas-Kanal erneut unterstrichen wurde. Darüber

562 Rheinische Post (18.09.1957), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld.

563 Vgl. Bestand B.02.04.003 Nr. 58, Stadtarchiv Neuss. Sitzungsprotokoll (11.05.1959) Westlandkanal-Verein, in: Bestand B.02.04.003 Nr. 58, Stadtarchiv Neuss.

564 Sitzungsprotokoll (13.07.1960) Westlandkanal-Verein, in: Bestand D.04.N.01, Nr. 3, Stadtarchiv Neuss.

565 Schreiben (11.01.1960) von J. E. ALB. van de Poel an Bürgermeister Onland Born, in: Bestand 121 Bestuursarchief Born Periode 1938–81, 614, Stadtarchiv Sittard.

566 Rheinische Post (08.03.1960), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld; Kölnische Rundschau (02.04.1960), Die Zeit (21.10.1960), in: Bestand NW-22 960-964, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

hinaus wurde darauf hingewiesen, dass die Linie Born-Geilenkirchen-Neuss direkt durch das Abbaugebiet verliefe. Durch die damit verbundene Blockierung des Abbaus müssten ca. 1.570 Mill. Kubikmeter Kohle aufgegeben werden. Außerdem bestünde die Gefahr der Beeinflussung der Grundwassersituation durch die Wasserführung des Kanals. Der rheinische Braunkohlenbergbau wolle „den in letzter Zeit in verschiedenen Denkschriften herausgestellten angeblichen Vorteilen des Kanal-Projektes für die rheinische Braunkohle auf diese Weise entgegentreten."[567]

Auch auf niederländischer Seite wurde im Jahr 1960 eine weitere dezentrale Untersuchung verschiedener Kanaltrassen veranlasst und zwar durch das erwähnte Aktionsbündnis-Nord und somit an der IHK-AG Limburg und der LCW vorbei. Anhand einer erhaltenen Rechnung für das sogenannte Klaassen-Gutachten vom 5. Juli 1963 lassen sich die beteiligten offiziellen Auftraggeber der Studie im Einzelnen benennen: die Kommune Rotterdam, die Provinz Noord-Brabant, die Samenwerkende Kamers van Koophandel en Fabrieken in Noord-Brabant, die Kammer Rotterdam sowie die Kommune Venlo.[568] Das Gutachten untersuchte die Nordvarianten Arcen-Orsoy und Venlo-Uerdingen, beide beinhalteten wiederum drei unterschiedliche Stichkanalvarianten, nämlich Born-Niederbusch, Born-Geilenkirchen bzw. Born-Siersdorf, sowie die Mittellinie Born-Stürzelberg. Die Verbindung Visé-Neuss wurde, wegen der zahlreichen erforderlichen strukturell gekoppelten Nachbarzellen in Form von Schleusen, als unrentabel verworfen. Wie nicht anders zu erwarten, wurden bei Fertigstellung des Dossiers im Jahr 1962 aus finanziellen Gründen die beiden Nordlinien, kombiniert mit einem Stichkanal Born-Geilenkirchen, befürwortet.[569] Es steht zu vermuten, dass erste Ergebnisse des Gutachtens den einschlägigen Stellen bereits schon Mitte des Jahres 1961 bekannt waren. Die Kammern von Noord-Brabant bemängelten nämlich schon sehr früh, dass das Klaassen-Gutachten nicht, wie im Auftrag festgeschrieben, die ökonomischen Konsequenzen eines Rhein-Maas-Kanals für diese Provinz untersucht habe.[570]

Nach dem Erscheinen eines ersten Entwurfs im Dezember 1961 wurde das Gutachten zunächst von den verschiedenen Auftraggebern und ihren Institutionen separat besprochen.[571] Der kritischen Stellungnahme Noord-Brabants schloss sich daraufhin ebenfalls die Kammer Rotterdam an. Sie stellte fest, dass der Bericht kaum die strukturellen Probleme der Provinzen Limburg und Noord-Brabant, die ein möglicher Kanal durchschnitte, berücksichtige und dementsprechend auch keine konkrete Verbesserungen durch einen Kanal aufgezeigt worden seien. Ferner werde ebenfalls zu wenig auf die unterschiedlichen Investitionen für die einzelnen Trassenvorschläge eingegan-

567 Rheinische Post (27.03.1960), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld; Bestand D.04.N.01, Nr. 3, Stadtarchiv Neuss sowie Stadt und Hafen (20.04.1960, Duisburg), in: Bestand B108/9747, Bundesarchiv Koblenz.

568 Rechnung (05.07.1963), in: Bestand 589-01/1218, Gemeentearchief Rotterdam.

569 Klaassen-Gutachten: Een onderzoek naar de economische merites van een Maas-Rijnkanaal. Rotterdam 20.02.1962, S. 4, in: Bestand 07.Z07C/108, Rijksarchief Limburg (Maastricht) bzw. Bestand 589-01/1218, Gemeentearchief Rotterdam.

570 Schreiben (30.08.1961) der Kamers an die Provinz Noord-Brabant, den Bürgermeister von Venlo, den Bürgermeister von Rotterdam sowie die IHK Rotterdam, in: Bestand 589-01/1218, Gemeentearchief Rotterdam.

571 Klaassen-Gutachten: Een onderzoek naar de economische merites van een Maas-Rijnkanaal. Rotterdam Dez. 1961; Abschrift (16.02.1962) an das Nederlandsch Economisch Instituut (NEI), erstellt durch die IHK Noord-Brabant, in: Bestand 589-01/1218, Gemeentearchief Rotterdam.

gen.[572] Diese Kritik führte schließlich zu einem erneuten Treffen zwecks Besprechung des weiteren Vorgehens in 's-Hertogenbosch am 17. April 1962. Teilnehmer waren neben einigen Herren des Nederlandsch Economisch Instituut (NEI, Rotterdam) die zum Aktionsbündnis-Nord zählenden Vertreter der Provinz Noord-Brabant, der Gemeinde Venlo, der IHK Noord-Brabant sowie Vertreter von Stadt, IHK und Hafen Rotterdam.[573] Hierbei wurden offensichtlich Überarbeitungen beschlossen, denn es kam nun zu einem zweiten Entwurf, welcher bereits im August 1962 vorlag, jedoch erst im Oktober desselben Jahres publiziert wurde. Die allgemeinen Überlegungen des bemängelten Erstentwurfs wurden in diesem mehr oder weniger komplett übernommen. In einem angefügten zweiten Teil ging das Gutachten nun speziell, wie gewünscht, auf die provinzialen Belange ein. Aber auch jetzt noch blieb die Untersuchung defizitär. Unter Ignorierung des in der Kanaldebatte stets betonten Europagedankens stellte das Klaassen-Gutachten nur den Nutzen einer Maas-Rhein-Verbindung für die Niederlande heraus, ließ aber die Vor- und Nachteile, die sich aus den empfohlenen Trassierungen für die beiden betroffenen Nachbarländer ergeben hätten, gänzlich außer Acht.[574]

Aus jeder Denkschrift folgt eine Gegendarstellung

Wie schon mehrfach angesprochen, versuchten die verschiedenen Patizipanten der Kanaldebatte stets, die jeweiligen aktuellen Darstellungen des Gegners sozusagen druckfeucht zu erhalten, um deren Inhalt einer genauen Prüfung zu unterziehen und unmittelbar anschließend in den Medien dagegen Stellung zu beziehen. Im Dezember 1949 hatte beispielsweise Josef Nagel in der renommierten Schifffahrtszeitschrift HANSA einen Artikel publiziert, der neben einem ausführlichen historischen Abriss des Projektes einen südlichen Trassenverlauf propagierte, ohne die zur Debatte stehenden Alternativen sowie die allseits bekannte Krefelder Kanaltradition überhaupt zu erwähnen. Der Zeitschrift blieb nichts anderes übrig, als im folgenden Jahrgang eine entsprechende Gegendarstellung – die sofortige Antwort der Gegenseite – zu veröffentlichen.[575]

In einem anderen Beispiel entwarf der Westlandkanal-Verein 1954 eine Pressemitteilung, der sich entnehmen ließ, dass lediglich zwei mögliche Trassenvarianten für den Rhein-Maas-Kanal in Frage kämen: eine Lösung mit den Niederländern und eine ohne diese, die Krefelder Pläne blieben hierbei ganz unbeachtet. Wenn die Niederlande mit einbezogen werden sollten, hieß es weiter, könne dies nur mit einer Trasse geschehen, welche am Julianakanal südlich von Born beginne, dann weiter über Mönchengladbach, Erkelenz, Geilenkirchen und nördlich vom Sittard verliefe und bei Neuss ende. Das Aachener Kohlenrevier könne dann durch einen Stichkanal angeschlossen werden. Sollten die Niederländer nicht kooperieren, sei eine Linienführung von Gei-

572 Abschrift (20.02.1962) von IHK Rotterdam an Het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, in: Bestand 589-01/1218, Gemeentearchief Rotterdam.

573 Brief (26.03.1962) von H. Gaarlandt (IHK Rotterdam) an Gemeente Rotterdam, in: Bestand 589-01/1218, Gemeentearchief Rotterdam.

574 Brief (24.08.1962) vom Nederlandsch Economisch Instituut (NEI) an C. G. van Leeuwen, Onderdirecteur vom Hafenbetrieb Rotterdam, in: Bestand 589-01/1218, Gemeentearchief Rotterdam.

575 Schifffahrtszeitschrift HANSA: Neusser Aufsatz Dez. 1949 sowie Krefelder Gegendarstellung Februar 1950, Nr. 5.

lenkirchen aus nördlich an Aachen und Visé vorbei in den Albertkanal denkbar.[576] Die Stadtverwaltung Krefeld reagierte auf diese Pressedarstellung unmittelbar und kontaktierte einen technischen Experten, Prof. Dr. Most aus Duisburg, um die Realisierbarkeit der durch die Gegenseite angekündigten Linienführung überprüfen zu lassen.[577] Sehr deutlich wird die Befürchtung vor einer derartigen Gegenaktion erneut in einer Aussage Heuschs, der in einem Brief an den Lütticher Gouverneur Clerdent 1964 mitteilte: „Von den deutschen Sachverständigen war zunächst erwogen worden, das Gutachten der Wissenschaftler [gemeint ist das Predöhl-Gutachten 1961/62] für eine breite Diskussion in der Öffentlichkeit freizugeben. Von diesem Vorhaben will man neuerdings jedoch offenbar absehen, um der Gefahr vorzubeugen, daß das fragliche Gutachten einer dem Projekt nicht wohlmeinenden und daher nicht förderlichen Kritik ausgesetzt wird."[578]

Die Tagespresse – ein Informationsmedium für Initiatoren, Betreiber, Nutzer und Beobachter zugleich

Die Tageszeitung wurde in allen drei Ländern einerseits als Medium genutzt, um den eigenen Standpunkt immer wieder darzustellen und durch die regelmäßige Berichterstattung der Öffentlichkeit die fortwährende Aktivität in dieser Angelegenheit zu vermitteln, wie das bereits erwähnte Zitat Böttgers demonstriert: „Die Stadtverwaltung Krefeld hat veranlaßt, daß der Standpunkt der überörtlichen Behandlung in verschiedenen Pressenachrichten vertreten wurde. Die Hafenverwaltung Duisburg hat bei einer kürzlichen Pressebesprechung, die durch die Blätter ging, auf unsere Anregung hin ebenfalls hierauf hingewiesen."[579] Die Tatsache, dass sich der Verlauf der Kanaldebatte, zumindest in großen Zügen, bereits durch die zu diesem Thema verfassten Presseartikel rekonstruieren lässt, belegt den intensiven Gebrauch des Mediums.

Zugleich ermöglichte die Presse eine erste, auch grenzübergreifende, Information über die Pläne und Absichten der übrigen Kanalinteressenten. Die Anstreichungen und Marginalien in den archivierten Zeitungsartikeln geben hierzu einen eindrucksvollen Hinweis.

---

576 Vgl. Bestand 20/962/1-226, Stadtarchiv Krefeld.

577 Vgl. Bestand 20/962/1-226, Stadtarchiv Krefeld.

578 Brief (05.02.1964) von Heusch an Clerdent, in: Bestand A.E.L. Individus. FDS Pierre Clerdent, 850, Rijksarchiv Lüttich.

579 Vgl. Bestand 25/14/23, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland; Mitte Mai 1955 verwies der Industriekurier in einem Artikel überschrieben mit „Ein Großschiffahrtsweg der Montanunion" darauf, dass es in Lüttich, Charleroi, Lothringen und Luxemburg zahlreiche Hüttenwerke gäbe, die dem Westlandkanal erheblichen industriellen Nutzen brächte und sich der Bau im Hinblick auf die Wirtschaftskraft der Montanunion unbedingt lohne. Industriekurier (12.05.1955), in: Bestand NW 450-379, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland; vgl. Schreiben (11.01.1960) von van de Poel an den Bürgermeister Onland (Born), in: 121 Bestuursarchief Born Periode 1938–81, Bestand 614, Stadtarchiv Sittard.

Tagungen und Kongresse – die Debatte wird institutionalisiert

Neben den verschiedenen Möglichkeiten der Publikation spielte auch die Teilnahme und Wortmeldung bei unterschiedlichen, insbesondere die Binnenschifffahrt betreffenden, Tagungen und Veranstaltungen eine bedeutende Rolle. Diese wurden allerdings mehrheitlich in den Niederlanden und Belgien durchgeführt. Ende September 1950 fand in der Universität Lüttich unter der Leitung des belgischen Ministeriums für Arbeit eine Tagung statt, an der auch der belgische Generalinspekteur und Ingenieur León Bonnet, Leemans und Nagel teilnahmen. Letzterer stellte dort erneut die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Maas-Kanalprojekts für Neuss heraus.[580] Vom 22. bis zum 24. Oktober 1952 fanden in Antwerpen die Hafentage statt, zu denen Nagel und Heusch gemeinsam anreisten, um auch dort das Kanal-Projekt in ihrem Sinne zu vertreten. Ein weiteres Treffen, welches ausschließlich dem Rhein-Maas-Kanal gewidmet wurde, war der Studientag „Tussen Schelde en Rijn" am 18. September 1954 im belgischen Hasselt, veranstaltet durch den Limburgse Economische Raad.[581]

Zum mehrfach erwähnten Maastrichter Kongress im September 1957 kamen Vertreter aus Deutschland, den Niederlanden, Belgien und Frankreich zusammen, auch Böttger, Heusch und Nagel nahmen hieran teil. Die allgemeine Stimmung tendierte, wie erwähnt, eher zu einem Kanalbeginn bei Born, wobei sich die Teilnehmer auch bei dieser Variante noch nicht auf einen kompletten Trassenverlauf einigen konnten: Während beispielsweise der Direktor von Van Driels Stoomboot- en Transportonderneming, K. F. H. Wolters, betonte, dass die beste Kanalverbindung von Born über Vlodorp nach Neuss sei, da sie nur eine Schleuse als strukturelle Nachbarzelle benötige und dabei eine Verkürzung von fast 200 km brächte, sprachen sich belgische Vertreter, z. B. der Kommissar der Lütticher Metallwerke Frankignoul A. Putzeys, für die Variante Born-Geilenkirchen-Neuss mit einem Stichkanal, als direkte Nachbarzelle, nach Aachen aus. Ebenso dachte die Mehrheit der anwesenden deutschen Vertreter, etwa der Generaldirektor der Gruben in Kohlscheidt N. Burckhardt. Die Krefelder Planungen erhielten bei diesem Kongress nicht eine Stimme, ebenso wurde die Linie Visé-Aachen-Neuss für utopisch erklärt.[582] Eine abschließende Conclusio erbrachte die Tagung jedoch nicht, da die Kongressteilnehmer über die erste Stufe, die Diskussion über die Verkehrsbedingungen, nicht hinausgelangt waren. Die Konferenz ventilierte also weder den Aspekt der Rentabilität noch setzte sie sich mit der grundlegenden Finanzierung auseinander. Gegenüber der Presse wurde argumentiert, dass dies auch nicht die Zielsetzungen der Tagung gewesen seien.[583] Krefelder und Limburger Kreise kritisierten, dass Böttger auf dem Kongress kein Rederecht zugestanden worden war und konstru-

580 Vgl. Bestand B.02.04.003, Nr. 47, Stadtarchiv Neuss; Rhein-Echo (03.11.1950), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 48, Stadtarchiv Neuss.

581 Vgl. Bestand I 215, Bestand van het Zeewezen (1830–1976): Binnenvaart, 6139, Rijksarchief Brüssel.

582 Anwesende der Krefelder KIG: Böttger, Hafendirektor Strumps, dessen Vorgänger Thora, Bohnen (IHK Krefeld), Kreisbeigeordneter Schorn (Kreiverwaltung Kempen), von niederländischer Seite u. a. Custers, in: Het vrije Volk (11.09.1957), Dagblad voor Noord-Limburg (12.09.1957), De Telegraf (12.09.1957), Westdeutsche Zeitung Krefeld (14.09.1957), Der Hafenkurier (19.09.1957), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld.

583 Maas- en Roerbode (13.09.1957), Der Hafenkurier (19.09.1957), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld; Sitzungsprotokoll vom Westlandkanal-Verein (11.05.1959), in: Bestand B.02.04.003 Nr. 58, Stadtarchiv Neuss.

ierten hieraus den Vorwurf, dass der Kongress von vorne herein den Zweck verfolgte, das Projekt Born-Geilenkirchen-Neuss zu stärken.[584]

Vom 9.–12. Juli 1958 fand in Lüttich das internationale Kolloquium „Europa und die Wirtschaftsräume" statt, auch dort konnte sich der Westlandkanal-Verein durch einen Vortrag von Sturm Kegel über die „Rhein-Maas-Verbindung als internationaler Verkehrsweg" artikulieren.[585] Am 11. September desselben Jahres fand anlässlich der Ausstellung „V58" ein Kongress unter dem Motto „In zake de Maas-Rijnverbinding" im Venloer Rathaus statt. Diese Veranstaltung war offensichtlich als Gegenveranstaltung zum Maastrichter Kongress vom Vorjahr gedacht und fand in Krefelder Zeitungen, besonders in den Ausgaben vom 9. bis zum 13. September, großen Widerhall. Eine im Stadtarchiv Rotterdam erhaltene Aktennotiz kommentierte die Zielsetzung der Tagung aus Sicht der niederländischen Hafenstadt „als propaganda voor de meest noordelijke der geprojecteerde Maas-Rijn-tracés, n.l. [namelijk] Arcen-Ruhrort[586] – als Propaganda für die am meisten nördlich projektierte Maas-Rhein-Trasse, nämlich Arcen-Ruhrort." Dementsprechend kamen hier diejenigen Personen und Institutionen zu Wort, die in Maastricht keine Gelegenheit zum Vortrag erhalten hatten. Wie aus dem im Stadtarchiv Venlo erhaltenen Konvolut an Einladungskarten geschlossen werden kann, waren offensichtlich weder Nagel noch Heusch eingeladen, dafür nahmen ranghohe politische Vertreter Mönchengladbachs teil, was als weiterer Hinweis auf die Doppelrolle dieser Stadt zu werten ist. Neben den üblichen Verfechtern aus Krefeld wie Böttger und Heun befand sich auch je ein Vertreter aus Duisburg und Kleve, sowie des Bundesverkehrsministeriums und der Landesregierung in Düsseldorf unter den Teilnehmern. Von den beiden Nachbarländern sandten folgende Städte und Provinzen politische und wirtschaftliche Vertreter nach Venlo: niederländisch Südlimburg (Maastricht), niederländisch Nordlimburg, Noord-Brabant, Rotterdam, Den Haag (Zweite Kammer), belgisch Limburg und Antwerpen.[587] Während der Veranstaltung wurde wiederholt die Bedeutung der Verbindung Arcen-Ruhrort betont, Noord-Brabant und die

584 Dagblad voor Noord Limburg (17.09.1957), Rheinische Post (18.09.1957), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld.

585 Sitzungsprotokoll vom Westlandkanal-Verein (11.05.1959), in: Bestand B.02.04.003 Nr. 58, Stadtarchiv Neuss.

586 Notities (12.09.1958) inzake Congres over Maas-Rijn-verbinding te Venlo op 11 september 1958 von C. G. van Leeuwen, in: Bestand 589-01, 1218, Gemeentearchief Rotterdam.

587 Anmeldebestätigungskarten, die in diesem Zusammenhang wichtigsten Teilnehmer am Kongress in Venlo 1958: Krefelder Oberbürgermeister Josef Hellenbrock, Oberstadtdirektor Heun, H. M. Knieß (als Präsident der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Duisburg und zugleich als Vertreter des Herrn Bundesministers für Verkehr (Bonn), F. J. Willems (Consul Generaal van Belgie), zahlreiche deutsche, belgische und niederländische Zeitungen, L. P. M. H. Lhoest, P. C. H. Aerts (Maastricht), J. Löns (Ambassadeur der BRD), Jan H. Maenen (Lid Tweede Kamer der S.G.), Oberbürgermeister Mönchengladbach Wilhelm Maubach, Frédéric Osterrieth, Oberregierungsrat Rogmann (Düsseldorf), Oberstadtdirektor C. Schaub, Seidenfus, Direktor Franz Strumps (amtierender Hafendirektor Krefeld), Stadtvertretungen aus Moers, Kleve, Eindhoven, Breda, Roermond, Tegelen, Hasselt, Maastricht, Reusel, L. J. E. Daenen, C. F. Egelie, H. Gaarlandt (Sekretär Kamer van Koophandel Rotterdam), van Getruyen (Antwerpen), P. L. Muller (Adjunct Sekretär Kamer van Koophandel Amsterdam), Rederei Antwerpen, IHK Krefeld (Ewald Bohnen), Böttger, Hafendirektor Hermann Bumm, L. H. A. G. Custers, Wilhelm Thora (ehemaliger Hafendirektor Krefeld), K. F. H. Wolters, (Rotterdam), Oberstadtdirektor Fleuster, Ing. Lehmann (Landesplanungsgemeinschaft Rheinland Düsseldorf), J. A. L. M. Loeff, Landrat Maassen, W.

Wirtschafts- und Schifffahrtskreise aus Antwerpen zeigten sich an dieser Verbindung interessiert.[588] Die IHK Duisburg-Wesel hielt als Ergebnis der Tagung fest, dass sich erstens Maastricht jetzt offiziell für eine Verbindung zwischen Born-Geilenkirchen-Erkelenz-Neuss einsetze, während Venloer Kreise einen Kanal Arcen-Ruhrort forderten. Zweitens plädierten bemerkenswerterweise die Verantwortlichen für den Antwerpener Hafen – im Gegensatz zu ihrer früheren Zurückhaltung – nun auch mit Nachdruck für eine nördliche (!) Maas-Rhein-Verbindung.[589] Drittens gäbe es noch weitere belgische Interessenten für eine Verbindung Arcen-Ruhrort. Viertens stellte sie fest, dass der Vertreter der niederländischen Binnenschifffahrt Wolters nach wie vor gegen Arcen-Ruhrort eingestellt sei, da sein Interesse insbesondere den Kohlentransporten nach Süddeutschland gälte, er einen größeren Schiffsverkehr auf der Maas verhindern und einen kürzeren Transportweg der niederländischen Kohle nach Süddeutschland herbeiführen wolle.[590]

Auf dem Europäischen Maastag in Lüttich am 10. Juni 1960 hielt Heusch wiederum einen Vortrag über die Maas-Rheinverbindung.[591] Drei Jahre später machte der Westland-Kanalverein anlässlich der französisch-belgischen Maas-Schifffahrtstagung vom 6.–7. Mai 1963 erneut Werbung für die Mittellinie.[592] Am 8. und 9. Juli des gleichen Jahres unterhielt das CEAM in gemeinsamer Planung mit dem Westlandkanal-Verein einen Informationsstand auf dem Internationalen Binnenschiffahrtstag in Köln.[593] In den folgenden Jahren war die Häufigkeit derartiger Werbeaktionen bei einschlägigen Veranstaltungen allerdings deutlich rückläufig.

Der Rhein-Maas-Kanal im Fernsehen

Ein publizistisch interessantes Streiflicht stellt eine Livesendung des damals noch jungen Mediums Fernsehen dar. In einer Ausgabe der Sendereihe „Hier und Heute" vom 28. April 1960 diskutierten Heusch, der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Hans Lauscher (1958–62) sowie Böttger die möglichen Trassenführungen eines Rhein-Maas-Kanals.[594] Lauscher betonte in der Diskussionsrunde, dass nicht die Baukosten,

---

L. Vries (Directeur-Generaal van Scheepvaart), Eschweiler, in: Bestand 141 Gemeentesecretarie Venlo, Inv.nr 4816, Gemeentearchief Venlo.

588 Rheinische Post (09.09.1958), Westdeutsche Zeitung (09.09.1958), Rheinische Post (12.09.1958), Westdeutsche Zeitung (12.09.1958), Rheinische Post (12.09.1958), Neue Rhein-Zeitung (13.09.1958), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld; Sitzungsprotokoll Westlandkanal-Verein 11.05.1959, in: Bestand B.02.04.003 Nr. 58, Stadtarchiv Neuss; Westdeutsche Zeitung (12.09.1958), in: Bestand 20-1763-5, Wirtschaftsarchiv Köln.

589 Wird in Kap. 6 noch eingehend zu diskutieren sein.

590 Aktennotiz (22.09.1958) der IHK Duisburg-Wesel, in: Bestand 20-1763-5, Wirtschaftsarchiv Köln.

591 Inhaltsangabe des Vortrags, in: Bestand A. E. L. Individus. FDS Pierre Clerdent, 859, Rijksarchief Lüttich.

592 Protokoll (09.09.1963) Westlandkanal-Verein, in: Bestand B.02.04.003, Nr. 175, Stadtarchiv Neuss.

593 Schreiben (28.03.1963, 11.04.1963, 08.07.1963, 24.07.1963) IHK Aachen-CEAM, in: Bestand A.E.L. Individus. FDS Pierre Clerdent, 864, Rijksarchief Lüttich.

594 Kanalbau-Projekt im Fernsehen (29.04.1960, Rheinische Post), Auftrag an Verkehrswissenschaftliches Institut der Universität Münster (30.04.1960, Rheinische Post). Leider wurde der Verfasserin nicht gestattet, die Sendung im Archiv anzuschauen. Ein käuflicher Erwerb schied aufgrund der damit verbundenen hohen Kosten aus.

sondern die Linienführung der entscheidende Faktor sei und in dieser Angelegenheit die Landesregierung mitreden wolle.[595] Auf der Basis dieses Gesprächs erfolgte dann die Bestellung des bereits vorgestellten Predöhl-Gutachtens. Die Presse wertete diesen Verlauf als Indiz dafür, dass es nun endlich zu einer Realisierung des Kanalprojekts kommen werde.[596] Auch der Westlandkanal-Verein war im Jahr 1963 davon überzeugt, dass der Kanalbau nunmehr in Angriff genommen werde. Bestärkt wurden dessen Mitglieder durch die wiederholten Empfehlungen seitens der EWG in den Jahren 1961 und 1962, die in diesem Sinne an Belgien, die Niederlande und die Bundesrepublik gerichtet wurden. Laut Heusch attestiere das durch die deutsch-niederländisch-belgische Dreierkommission 1962 veröffentlichte Gutachten die technische Machbarkeit der Linie Born-Stürzelberg und beurteile zudem diese Trasse als volkswirtschaftlich vorteilhaft (eine Eigenwirtschaftlichkeit wurde nota bene keiner der untersuchten Trassen bescheinigt). Darüber hinaus sei ferner das Ansehen des Projekts bei den europäischen Mitgliedsländern, wie die Empfehlungen der EWG zeigten, gestiegen. In seiner Rede wies der erste Vorsitzende zudem auf „erfreuliche Übereinstimmungen zwischen landesplanerischen Erfordernissen und internationalen Notwendigkeiten“[597] hin, wo immer er diese auch abgelesen haben mag, und betonte, dass das Projekt für das südliche niederländische Limburg von hervorragender Bedeutung sei und auch nordfranzösische Kreise großes Interesse zeigten.

4.3 Von der Montanunion auf dem Weg zur EU: der Verlauf der Debatte 1964–85

Wie auch an der Quantität der Presseberichterstattung deutlich wird, konnte zwar in den folgenden Jahren die Diskussion um den Rhein-Maas-Kanal aufrechterhalten werden, sie nahm aber in ihrer Intensität insgesamt ab. Hierfür greifen mehrere Erklärungen: Erstens waren nun seit Kriegsende bald 20 Jahre vergangen, ohne dass die Aktionen der KIG Aachen Wirkung gezeigt hätten, Mönchengladbach feierte im Jahr 1969 das «goldene Jubiläum» der Pläne um den Rhein-Maas-Kanal, demnach konnte Krefeld auf eine noch viel längere Tradition zurückschauen.[598] Besonders auf Aachener Seite dürfte die Enttäuschung über den Misserfolg der Maßnahmen groß gewesen sein, während hingegen die Initiatoren der KIG Krefeld ihr Ziel, den Kanal in kein bauwürdiges Stadium treten zu lassen, bisher erreicht hatten.

Ein zweiter Grund war das allmähliche Ausscheiden hinsichtlich des Anliegens engagierter Initiatoren, begonnen mit der Pensionierung Josef Nagels zum 31. März 1960, der allerdings nach seinem Eintritt in den Ruhestand in einer Sitzung des Westlandkanal-Vereins vom 13. Juli 1960 zum Ehrenmitglied des Vereins ernannt wurde. Es sollten ihm jedoch nur noch zweieinhalb Jahre bleiben, in welchen er seinem

595 Rheinische Post (29.04.1960), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld.
596 Rheinische Post (30.04.1966), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld, Westdeutsche Zeitung (30.04.1966), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld.
597 Protokoll (09.09.1963) Westlandkanal-Verein, in: Bestand B.02.04.003, Nr. 175, Stadtarchiv Neuss; Aachener Volkszeitung (14.09.1963), in: Bestand NW-22 960-964, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.
598 Rheinische Post (14.03.1969), in: Bestand 1d71/13, Bd. 2, Stadtarchiv Mönchengladbach.

Verein aktiv beistehen konnte, da er am 6. Februar 1963 verstarb.[599] Wilhelm Böttger ging zum 31. Mai 1962 in den Ruhestand.[600] Krefelds Oberstadtdirektor Bernhard Heun wurde Ende August 1964 pensioniert. Lediglich Hermann Heusch blieb noch fast zehn Jahre als Oberbürgermeister an der Spitze Aachens, seine Pensionierung erfolgte am 16. August 1973. Die Tatsache, dass im Gegensatz zu Josef Nagel das Engagement Wilhelm Böttgers bezüglich des Rhein-Maas-Kanals mit seinem Amtsaustritt endete, belegt nachdrücklich, dass die KIG Krefeld nur eine «Reaktionsgemeinschaft» darstellte. Ähnlich verhielt es sich auch mit Heusch und Heun: Während sich Heusch auch nach seinem Eintritt in den Ruhestand weiterhin ehrenamtlich im Westlandkanal-Verein betätigte sowie weiterhin das Amt des Präsidenten der IHK Aachen bekleidete, verschwand Bernhardt Heun von der politischen Bühne.[601]

Die nachfolgenden Ämterinhaber verfolgten einerseits vorrangig andere politische Ziele, die West-Ost-Magistrale Rhein-Maas war für sie als Infrastrukturzelle längst nicht so bedeutend wie für ihre Vorgänger, andererseits bekleideten sie auch ihre Ämter keinesfalls über derart lange Zeiträume wie diese. Die Unternehmungen beider KIG sanken zum jeweiligen Zeitpunkt des Ausscheidens jener prominenten Köpfe deutlich, die Konturen der KIG schienen sich im Verlaufe der Jahre aufzulösen. Bereits Ende der 1950er Jahre gab es die ersten, jedoch offensichtlich wenig erfolgreichen Bemühungen der KIG Aachen, mit der Gegenseite in Kontakt zu treten, um die „bedauerliche Spaltung der linksrheinischen Interessenten zu beseitigen und ein allseitigem Vorteil dienendes gemeinsames Vorgehen zu ermöglichen.“[602] Der Prozess des «Verschwindens der Konturen» wurde ferner noch von der Tatsache unterstützt, dass sich auf deutscher Seite die verschiedenen IHK’s ab Mitte der 1970er Jahre neu strukturierten. Im Jahr 1977 vereinten sich, unter dem Vorsitz des Mönchengladbacher Ober-

---

599 Sitzungsprotokoll (13.07.1960) Westlandkanal-Verein, in: Bestand D.04.N.01, Nr. 3, Stadtarchiv Neuss.

600 Krefelder Stadtpost (20.06.1962), in: Bestand 11517, Kreisarchiv Viersen.

601 An dieser Stelle danke ich Sabine Weber vom Stadtarchiv Krefeld, der ich diese Informationen zu verdanken habe.

602 Mitte Mai 1959 fand eine Sitzung des Westlandkanal-Vereins statt, die letzte Versammlung war nun schon fast zwei Jahre her. Es wurde am Ende beschlossen, mit den Interessenten des Projektes Arcen-Ruhrort in Kontakt zu treten, insbesondere mit der Stadt Krefeld. Das Treffen wurde für den 19. Oktober 1959 zwischen Heusch, Nagel und Heun vorgesehen, aufgrund einer plötzlichen Verhinderung eines der Gesprächspartner musste dieser Termin jedoch verlegt werden, die Sitzung wurde auf den 5. November 1959 verschoben. Belegt kann ein gemeinsames Treffen schließlich für den 28.04.1960 werden. Auszugsweise Abschrift aus dem Wochenbericht Nr. 18 (02.05.1960) an den Herrn Minister, in: Bestand B108/9747, Bundesarchiv Koblenz. Ferner gelang es dem Westlandkanal-Verein, mit der IHK Krefeld, namentlich Selbach, in Kontakt zu treten und diese davon zu überzeugen, dass gemeinsam bekundet werden müsse, dass eine Rhein-Maas-Verbindung für die deutsche Wirtschaft in Zukunft unentbehrlich sei. Dies wurde in einem Schreiben (27.05.1960) dem Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes NRW gemeinschaftlich mitgeteilt mit der Bitte, das Ministerium möchte sich dafür nun einsetzen. Sitzungsprotokoll (11.05.1959) Westlandkanal-Verein, in: Bestand B.02.04.003 Nr. 58, Stadtarchiv Neuss sowie Bestand 1d71/12, Stadtarchiv Mönchengladbach sowie Bestand 20-1763-5, Wirtschaftsarchiv Köln; Brief (19.10.1959) von Ministerialdirigent Beine vom Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes NRW an Nagel, Heusch und Heun sowie Brief (10.11.1959) von Heusch an Beine, in: Bestand B.02.04.003 Nr. 58 und Bestand D.04.N.01, Nr. 3, Stadtarchiv Neuss.

stadtdirektors Helmut Freuen (1968–94)[603], die wirtschaftlichen Vertreter der Städte Düsseldorf, Krefeld, Neuss, Viersen und Mönchengladbach zur IHK Mittlerer Niederrhein.[604] Dies sollte nicht zuletzt auch Mönchengladbachs Ambitionen zur Durchsetzung der Mittellinie entgegenkommen.

Drittens hinzukommend schien sich die Mittellinie als Kompromisslösung immer mehr durchzusetzen, was vor allem auf die sich rasant ändernden technischen und ökonomischen Bedingungen zurückzuführen ist. Viertens führten endlich die Fortschritte hinsichtlich der Konstitution eines gemeinsamen Europas zu einer veränderten Form des Dialogs der europäischen Länder untereinander, was sich ebenfalls auf die Kanaldebatte auswirken sollte. Die letzten drei angeführten Gründe werden im Folgenden näher erläutert.

Vom Wo zum Wie: Mönchengladbach übernimmt auf deutscher Seite die Führung

Die Favorisierung der Mittellinie auf deutscher Seite, die wiederholten Empfehlungen der CEMT aus den Jahren 1961/62 an die drei Länder, die Untersuchungen hinsichtlich des Rhein-Maas-Kanals abzuschließen, sowie die Ergebnisse des technischen Gutachtens der CEMT im Jahre 1962, welches von vier untersuchten Trassen die Linienführung Born-Geilenkirchen-Baal-Erkelenz-Rheydt-Neuss[605] als die technisch sinnvollste Lösung ermittelte, da schließlich der Aachener Raum – wie von der CEMT angeordnet – mitberücksichtigt werden musste, dürfte mit ausschlaggebend für die Gründung eines länderübergreifenden Bündnisses der KIG Krefeld Ende Oktober 1965 gewesen sein. Erste Bestrebungen waren, wie dargelegt, auf niederländischer Seite bereits im Jahr 1961 vorausgegangen. Das Bündnis setzte sich unter Venloer Federführung im Sinne des europäischen Gedankens grenzübergreifend für die Förderung eines Kanals von Venlo nach Krefeld ein. In dieser Allianz fanden sich die Vertreter der Stadt Krefeld, des Landkreises Kempen-Krefeld, der Stadt Venlo, der Kamer van Koophandel en fabrieken voor Noord-Limburg, inoffiziell der Provinz Limburg sowie der Stadt Rotterdam zusammen. Das Bündnis fungierte auf der Basis des Aktionsbündnisses-Nord und kann als erneute transregionale Gegenmaßnahme verstanden werden, die Nordlinie im Gespräch zu halten. Dass diese niederländisch-deutsche-Interessenvertretung nicht mehr unter Krefelder Leitung erfolgte, ist wahrscheinlich auf die Pensionierung Böttgers und Heuns zurückzuführen. Ihre Amtsnachfolger schätzten die Re-

603 Freuen war von August 1968 bis 1975 zunächst Oberstadtdirektor der selbstständigen Stadt Rheydt, nach der kommunalen Neugliederung im Jahr 1975, an der er maßgeblich beteiligt war, dann der gesamten Stadt Mönchengladbach. Vgl. Bürgerzeitung Mönchengladbach und Umland (14.11.2008).

604 Porschen, Dieter: 200 Jahre Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein (Schriften zur rheinisch-westfälischen Wirtschaftsgeschichte). Köln 2004, S. 47 ff. Ein erklärtes Ziel bestand im Verkehrs-Netzausbau, es sollte ein sogenanntes Ost-West-Entwicklungsband geschaffen werden. Leitlinien für die Entwicklung eines Aktionsprogramms Mittlerer Niederrhein. S. 4, in: Bestand 29b/10 Bd. 2, Stadtarchiv Mönchengladbach.

605 Neuss: Baggersee bei Nievenheim bei Stürzelberg (Silbersee), in: Beratungsvorlage, Anhang (S. 4), Brief (21.05.1969) Freuen an Bundesverkehrsminister, B108/24572, Bundesarchiv Koblenz.

alisationschancen des Kanals vermutlich weniger hoch ein und überließen daher den Niederländern den aktiven Part.

Dies war zugleich der Moment, in welchem nach dem Ausscheiden der früheren Initiatoren mit dem Mönchengladbacher Oberstadtdirektor Helmut Freuen eine neue Führungsfigur auftrat und damit Mönchengladbach auf deutscher Seite die entscheidende Rolle in der Kanaldebatte einnehmen sollte. In seiner Amtszeit musste sich Freuen nun zwar nicht mehr vordergründig um die richtige Trassenführung streiten, dafür jedoch um den generellen Sinn des Gesamtunternehmens Rhein-Maas-Kanal. Denn spätestens seit Mitte der 1970er Jahre wurden die Diskussionen um die Trassenführung nun offiziell durch die Debatte über die tatsächliche Notwendigkeit des Kanals abgelöst. Am Ende standen Aachen und Umgebung sowie Mönchengladbach mehr oder weniger als alleinige Kanalbefürworter dar. Mittlerweile war es auch möglich, die wirtschaftliche Sinnhaftigkeit des Vorhabens, also die Frage nach Nutzungsfrequenz und Nutzerkreis der propagierten Zelle, zu hinterfragen, ohne damit als Europagegner stigmatisiert zu werden, wie die weiteren Ausführungen zeigen werden.[606] Eine Einigung der beiden Nachbarländer zum Bau der Nord-Süd-Magistrale Rhein-Schelde-Kanal am 19. März 1962,[607] vertraglich fixiert am 13. Mai 1963, durch die niederländischen Kammern am 12. Februar 1965 sowie durch die Belgischen am 17. März 1965 ratifiziert,[608] hatte wesentlich dazu beigetragen.[609]

Mönchengladbach hielt nun seine Zeit für gekommen. Als ob es nie eine Kooperation zwischen Aachen und Mönchengladbach gegeben hatte und die Stadt alleiniger Urheber des Kanalprojekts sei, übernahm Mönchengladbach nun die Führung. Gleichzeitig nahmen die Aktivitäten des Westlandkanal-Vereins stetig ab. Die Frequenz der Sitzungen wurde immer geringer, z. T. verstrichen zwei Jahre ohne Zusammenkunft mit der Begründung, dass es nichts Wesentliches zu berichten gäbe. Auch wurden die Mitgliederbeiträge deutlich gesenkt bzw. in einigen Jahren überhaupt nicht erhoben. Da kaum Aktionen stattfanden, gab es auch nichts zu finanzieren.

Wandelnde technisch-ökonomische Bedingungen als unsichere Planungsbasis

Eine weitere generelle Schwierigkeit ergab sich aus der rasanten Änderung der technischen und ökonomischen Grundbedingungen. Dazu gehörten etwa das Aufholen der Straße als Transportmedium ab Mitte bzw. Ende der 1950er, die Nutzung der Atomenergie ab den 1960er Jahren und der damit einhergehende Bedeutungsverlust des Energieträgers Kohle, die Entstehung der Containerschifffahrt und damit verbundenen neuen Standards im Frachtversand ab den 1968er Jahren sowie die erste «Ölpreiskrise» im Jahre 1973. Besonders der Straßentransport stellte sowohl für das Schiff als auch für die Eisenbahn durch die hohe Netzbildungsfähigkeit und die Individualität

606 Z. B. formulierte 1964 Voigt (Beigeordneter Krefeld) den Krefelder Standpunkt: „Krefeld fordert nicht den Kanal. Aber Krefeld verlangt seine angemessene Berücksichtigung, wenn der Kanal gebaut wird.“ Rheinische Post (02.07.1964), in: Bestand 11517, Kreisarchiv Viersen.

607 Geheim: Schreiben (31.12.1962) vom Miniterie van Buitenlandse Zaken, in: Bestand MA-KAB 1166, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

608 Schelde-Rijnverbinding 23 september officieel (17.09.1975, Het Volk), Bestand MA-KAB 1092, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

609 Auch diese Tatsache bedarf in Kap. 6 noch einer näheren Erläuterung.

(z. B. Unabhängigkeit von Fahrplänen) eine zunehmende Konkurrenz dar – auch hier dokumentiert sich erneut der Konflikt zwischen der Netzwerkzelle als Arbeitsplatzgarant einerseits und ihrer gesamtgesellschaftlichen Versorgungsfunktion andererseits.[610] Die bereits in der unmittelbaren Nachkriegszeit begonnene Diskussion um die Nützlichkeit von Wasserstraßen im Allgemeinen wurde lebhaft geführt, was sich in etlichen Publikationen niederschlug, ein Beispiel dafür, wie etwaige Netzwerkbeobachter über die Publizistik Einfluss auf die Debatte nahmen. So fragte 1949 die Kölner Rundschau „Ist der Kanalbau heute wertlos?" und verwies dabei darauf, dass um die Jahrhundertwende in den USA die Eisenbahngesellschaften unrentable Kanäle aufkauften und sie anschließend zum großen Teil zuschütteten, weshalb in den fortschrittlichen USA künstliche Wasserstraßen weitgehend bedeutungslos seien.[611]

Weitere einschlägige Wortmeldungen kamen etwa von Prof. Georg Halter (TH München) unter dem Motto „Ausbau neuer Wasserstraßen oder Wiederherstellung leistungsfähiger Eisenbahnen?" (1951) im Zusammenhang mit dem Rhein-Main-Donau-Kanal.[612] In der Deutschen Verkehrszeitung stellte H. C. Most 1956 die Sinnhaftigkeit der öffentlichen Finanzierung von Schifffahrtskanälen in Frage: „Steuergelder für neue Wasserstraßen? Ja oder Nein?",[613] ein weiterer Beitrag kann unter der Überschrift „Eisenbahnen und Binnenschifffahrt in der Strukturkrise" (1966) von Hans-Herrmann Kolath[614] aufgeführt werden.

Nachdem sich der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung schon 1952 kritisch gegenüber einem Neubau von Wasserstraßen geäußert hatte, wurde er in einem Gutachten vom 1. Mai 1953 noch deutlicher: „Der Wissenschaftliche Beirat hält es weiterhin nicht für vertretbar, aus Mitteln der öffentlichen Hand die Voraussetzungen für eine betriebsfähige Fahrbahn, sei es bei den Wasserstraßen, sei es im Luftverkehr durch den Flugsicherungsdienst, zu schaffen und auf der anderen Seite dem größten und am meisten notleidenden Verkehrsträger, der Eisenbahn, gleiche finanzielle Hilfe zu versagen. Unter diesen Umständen kann es bei den gegenwärtigen Verhältnissen grundsätzlich nicht verantwortet werden, das deutsche Wasserstraßennetz noch zu vergrößern."[615]

Dieser kritische Blick auf Wasserstraßenprojekte sollte die Politik in den nächsten Jahrzehnten begleiteten; es gab aber auch anders lautende Stimmen. Wie aus dem im ersten Kapitel angeführten Zitat aus dem ersten Raumordnungsbericht der Bundesregierung von 1963 hervorgeht, wurde dort dem Phänomen Wasserstraße eine starke, Impuls gebende Wirkung hinsichtlich struktur- und raumpolitischer, sowie konjunktureller Aspekte unterstellt.[616] Die Durchführung der Moselkanalisierung und die späte-

610 Suntum, Ulrich van: Verkehrspolitik. Reihe Volkswirtschaft, München 1986, S. 10 f.; Goch, Stefan: S. 160 ff.

611 Kölnische Rundschau (30.11.1949), in: Bestand: Abt. 1/Nr. 263/6, Wirtschaftsarchiv Köln. Diese Interpretation ist widerlegt durch die Ausführungen bei Eberhard Czaya.

612 Vgl. Bestand B 136/2751, Fiche 1–9, Bundesarchiv Koblenz.

613 Most, H. C.: Steuergelder für neue Wasserstraßen? Ja oder Nein? In: Deutsche Verkehrs-Zeitung, H. 44 (1956).

614 Kolath, Hans-Herrmann: Eisenbahnen und Binnenschifffahrt in der Strukturkrise. Mittel ihrer Behebung, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik 1966, S. 120–135.

615 Rogmann, Heinrich: S. 68 f.

616 Schroff, Franz J.: Das Binnenschiffahrt-Verkehrssystem. Hannover 1984, S. 86 ff.

re Realisierung des Rhein-Main-Donaukanals, 1992 eröffnet, können hierfür als Beispiel angesehen werden. In einem Plädoyer von Professor Dr. Karl Förster aus dem Jahr 1969 hieß es sogar, Europa würde momentan eine „Renaissance des Wasserstraßenbaus“ erleben.[617] Die Zählebigkeit der Diskussionen um den Bau des Rhein-Maas-Kanals spiegelt diese insgesamt „durchwachsene“ Haltung bezüglich des Wasserstraßenbaus wieder. Im Mai 1970 erschien z. B. der Aufsatz „Zur Problematik des Neu- und Ausbaues von Binnenwasserstraßen“. Dieses, aller Wahrscheinlichkeit nach aus dem Bereich des Industrie- und Handelstags stammende Dossier, war der Versuch, dem seinerzeitigen, durch zahlreiche Veröffentlichungen unterstützten Trend gegen den Bau von Wasserstraßen zu widersprechen.[618] Die Autoren forderten darin, dass bei Wasserstraßenprojekten nicht nur verkehrsbezogene Parameter gewertet werden dürften, sondern vielmehr gesamtwirtschaftliche Aspekte zugrunde gelegt werden müssten. Der Unterschied zwischen Wasserstraßen, Straßennetzen und der Eisenbahn bestünde vor allem darin, „dass die Entscheidungskompetenz im Bereich Wasserstraßen und Straßennetz beim Staat liege, während die Eisenbahnunternehmen selbst über ihre Infrastruktur bestimmen könnten. […] Dieser Unterschied ist insofern bedeutsam, als die Eisenbahn ihre Investitionspolitik vornehmlich an verkehrlichen und betrieblichen Gesichtspunkten ausgerichtet hat.“[619] Der Neubau von Wasserstraßen sei allerdings nur dann vertretbar, wenn der gesamtwirtschaftliche Nutzen die gesamtwirtschaftlichen Kosten überstiegen. Die Binnenschifffahrt sei ferner unter allen Verkehrsträgern das „billigste“ Beförderungsmittel und die größte Anzahl von Stellungnahmen gegen die Binnenschifffahrt und gegen den Aus- und Neubau von Wasserstraßen seien meistens interessenbedingt.[620] Czaya (1981) führte beispielsweise an, dass in den 384 direkt an den wirtschaftlich schiffbaren Binnenwasserstraßen der USA gelegenen Kreisen der Wertzuwachs der Industrie und deren Beschäftigten sowie die industriellen Investitionen im Durchschnitt das Doppelte bis Zweieinhalbfache je Kreis betrügen, verglichen mit den 1.501 Kreisen, die nicht direkt an Flüssen oder Kanälen anlägen; dies ließe sich, so der Autor, auch für andere Länder bestätigen.[621] Publikationen aus dem ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts fordern übrigens die Senkung von Transportkosten sowie den weiteren Ausbau des Bundeswasserstraßennetzes – Flüsse und Kanäle spielen scheinbar demnach auch heute noch eine wichtige Rolle.[622]

Die andauernden Diskussionen um den Stellenwert der Wasserstraßen vor dem Hintergrund der rasch fortschreitenden politischen und ökonomischen Entwicklung hatten jedenfalls zur Folge, dass kaum ein Gutachten letztendlich auf der Basis der aktuellen Situation beruhte. Im Laufe der mehrjährigen Erstellungszeit hatten sich die technischen, ökonomischen und ökologischen Standards und Einschätzungen wieder derart verändert, dass die Expertisen im Grunde veraltet waren. Dazu kam, dass die

617 Rheinische Post (27.03.1969), in: Bestand 1d71/13, Bd. 2, Stadtarchiv Mönchengladbach.
618 Vgl. Bestand 181-396-1, Wirtschaftsarchiv Köln.
619 Zur Problematik des Neu- und Ausbaues von Binnenwasserstraßen. Bonn 1970, S. 4 f., in: Bestand 181-396-1, Wirtschaftsarchiv Köln.
620 Zur Problematik des Neu- und Ausbaues von Binnenwasserstraßen. Bonn 1970, S. 4 f., in: Bestand 181-396-1, Wirtschaftsarchiv Köln.
621 Czaya, Eberhard: S. 228 f.
622 Scheffer, Raimund: Kostenpotentiale durch Ausbau der Bundeswasserstraßen. In: Hartwig, Karl-Hans (Hg.): Aktuelle Entwicklungen in der Verkehrspolitik. Infrastruktur, Luftverkehr und ÖPNV, Münster 2011, S. 47.

politischen Verwaltungsapparate aufgrund ihrer Trägheit mit dieser Dynamik nicht mithalten konnten. Dies führte letztlich zu einer Lähmung, die schließlich, so scheint es, auch die europäische Ebene erreichte. So warteten beispielsweise alle Beteiligten jahrelang vergeblich auf die Fertigstellung des zweiten Teils des Gutachtens der CEMT zum Rhein-Maas-Kanal.

Schlussendlich ist die europäische Entwicklung selbst anzuführen. Mit der Gründung der Montanunion wurde die wirtschaftliche Konkurrenz der einzelnen Länder generell nach und nach zu Gunsten eines gemeinsamen Marktes hinten angestellt. Vor diesem Hintergrund entspannte sich auch die Situation zwischen den Niederlanden und Belgien bezüglich der Verkehrsfragen. Mit der Unterzeichnung des Realisationsvertrags des Rhein-Schelde-Kanals und dessen Eröffnung im Jahre 1975 sank zugleich das Interesse der beiden Nachbarn an einer West-Ost-Magistrale. Die Diskussion ab 1965 bis in die 1980er Jahre hinein ist also neben der stetigen Mönchengladbacher Initiative überwiegend durch Aktionen und Vorstöße geprägt, die von einzelnen Verbänden und Institutionen unternommen wurden, welche sich in ihrer Zielsetzung von denen der KIG der vorausgegangenen zwanzig Jahre deutlich unterscheiden.

Ein Herausgeber – zwei unterschiedlich plädierende Gutachten

Nachdem die Kanaldiskussionen praktisch zum Stillstand gekommen waren, startete Heusch im Januar 1965 eine letzte große Initiative: er führte, in der Hoffnung die Vorgänge an den Gutachten vorbei beschleunigen zu können, diverse Gespräche mit dem Minister für Landesplanung, Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten des Landes NRW, Joseph Paul Franken (1963–66), sowie wenige Monate später auch mit dem Wirtschaftsministerium in Düsseldorf. Im Sommer 1965 ging Heusch dann auf die Hohe Behörde der Montanunion in Luxemburg in Person des Staatssekretärs Prof. Hettlage zu. Alle Institutionen zeigten sich, wie Heusch dokumentierte, sehr aufgeschlossen und erkannten die Bedeutung des Kanals an, erklärten jedoch ebenso entschieden, dass sie erst dann aktiv werden könnten, wenn sich die CEMT dazu positiv äußere. Heusch schloss hieraus, dass alles getan werden müsse, um die europäischen Sachverständigen zu einem positiven Urteil zu bewegen.[623] Ein weiteres Jahr verging ergebnislos, am 18. November 1966 kommentierte ein Referat der Schifferbörse Duisburg-Ruhrort unter dem Titel „Aktuelle Probleme der Binnenschifffahrt in NRW“: Kein Verkehrsträger könne seine Kosten selbst decken, Bund und Länder müssten sich daher die Kosten teilen. Insgesamt seien in NRW im Jahr 1965 ca. 681,4 Mio. Tonnen Güter befördert worden, davon auf Binnenwasserstraßen 195,7 Mio., hiervon wiederum ca. 150 Mio. Tonnen auf dem Rhein. Bei diesen Gütern handele es sich vorwiegend um Kohle, Erzeugnisse der Energie- und Mineralölwirtschaft sowie um Produkte der chemischen Industrie, Hütten-, Baustoff-, Holz- und Papier-, Nahrungsmittel- und Genussindustrie. Dabei betrug, so die Schifferbörse, die Transportleistung gemessen in Tonnenkilometern auf deutscher Seite bei der Binnenschifffahrt ca. 28,7 % (Streckennetz von ca. 4.000 km), die der Eisenbahn ca. 46,5% (Streckennetz von ca. 31.000 km), die des Straßenverkehrs ca. 18,0% (Streckennetz ca. 144.000 km) und die der Ölfernleitung ca. 6,8 % (Streckennetz von ca. 1.100 km).[624] Diese Daten wurden, hinsichtlich der

623 Vgl. Bestand 1d71/13, Bd. 1, Stadtarchiv Mönchengladbach.
624 Vgl. Bestand NW 450-380, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

Nützlichkeit der geplanten Infrastrukturzelle, in zwei verschiedenen Gutachten, beide publiziert durch den Siedlungsverband, in den folgenden zwei Jahren unterschiedlich interpretiert (vgl. Kap. 4.2.3): Das erste Gutachten aus dem Jahr 1968, die sogenannte Seidenfus-Studie mit dem Titel „Untersuchung der Notwendigkeit einer neuen Eisenbahn- und Wasserstraßenverbindung zwischen den beiden Wirtschaftszentren Ruhrgebiet und Antwerpen/Rotterdam“,[625] wiederholte die frühere Feststellung, dass die Südlinie wegen ökonomischer Unrentabilität gar nicht in Frage käme. Die von Seidenfus untersuchte „Nordlinie B“ habe, gefolgt von der Mittellinie, bessere ökonomische Grundlagen. Das Attribut der Eigenwirtschaftlichkeit wurde jedoch keiner der genannten Trassen zugesprochen. Ein wesentliches Problem der favorisierten Nordlinie bestünde darin, dass sie zwar den Niederrhein entlaste, jedoch zugleich landwirtschaftlich hochwertiges Gebiet sowie mehrere Grubenfelder durchschnitte. Letzteres könne möglicherweise zu Bergschäden und damit verbundenen Zusatzkosten führen. Von der Mittellinie sei eine stärkere Erschließungsfunktion zu erwarten, es sei durchaus mit neuen Industrieansiedlungen zu rechnen, ferner erweiterte sie den Einzugsbereich der Benelux-Häfen.[626] Die eher kritische Beurteilung durch Seidenfus, insbesondere hinsichtlich der Eigenwirtschaftlichkeit, wurde von den Teilnehmern der Kanaldebatte unterschiedlich aufgenommen. So behauptete die Rheinische Post unter Berufung auf das Venloer Dagblad voor Noord-Limburg, dass der Landtag in NRW beschlossen habe, aus Kostengründen auf den Kanalbau zu verzichten. Auch sollte auf den Bau der Bahnlinie Geldern-Venlo-Moers verzichtet werden, dafür aber, wie von Seidenfus angeraten, die Bahnlinie zwischen Kaldenkirchen und Dülken doppelspurig ausgebaut werden.[627] Der Westlandkanal-Verein widersprach den Einschätzungen des Gutachtens zum Teil, insbesondere, was die wirtschaftlichen Prognosen anging. Die Hohe Behörde der Montanunion in Luxemburg zeigte sich an dem Projekt nach wie vor sehr interessiert. Die Landesregierung hielt demnach in der Landesplanung das Terrain für die Trassen nach wie vor frei, äußerte sich jedoch, entgegen den Verlautbarungen der Presseberichte, nicht konkret. Wenige Monate nach dem Seidenfus-Gutachten erschien ein ebenfalls vom Siedlungsverband beauftragtes Gutachten von Walter Linden. Hierin wurde betont, dass die Krefelder Verbindung Krefeld/Uerdingen-Venlo vorzuziehen sei, zumal sich der Krefelder Hafen (Uerdingen), als mögliche direkte Nachbarzelle, ab 1951 zielstrebig vom Handels- zum Industriehafen entwickelt habe. Die Baukosten für die Hardware wurden auf 800 Millionen D-Mark veranschlagt.[628] Die Trasse verliefe 63 Kilometer auf deutschem und 9 Kilometer auf niederländischem Boden. Für den Aufstieg aus dem Maastal sei ein Doppelhebewerk mit einer Hubhöhe von 31,5 Metern – also eine strukturelle Nachbarzelle – erforderlich, für den Abstieg zum Rhein zwei weitere Doppelhebewerke von 29 und 17,5 m Hubhöhe. Insgesamt waren also bereits drei strukturelle Nachbarzellen für den Betrieb der eigentlichen Infrastrukturzelle nötig. Das Gutachten ignorierte im Weiteren die wesentlich kürzere Variante Ar-

625 Seidenfus, Helmuth: Untersuchung der Notwendigkeit einer neuen Eisenbahn- und Wasserstraßenverbindung zwischen den beiden Wirtschaftszentren Ruhrgebiet und Antwerpen/Rotterdam. In: Schriftenreihe des SVR Nr. 17, 1968; WZ Mönchengladbach (29.08.1968), in: Bestand 1d71/13, Bd. 2, Stadtarchiv Mönchengladbach.

626 Vgl. Bestand NW 450-375, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

627 Rheinische Post (17.06.1968), in: Bestand 15/96 sowie Westdeutsche Zeitung (19.08.1968), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld.

628 Monographie Deutscher Wirtschaftsgebiete: S. 209.

cen-Orsoy (insgesamt nur 36,7 Kanalkilometer mit zwei Doppelschleusen), was seitens der Presse als „sehr verwunderlich“ kommentiert wurde. In Anbetracht der hinter diesem Gutachten stehenden, in Kapitel 4.2.3 erläuterten Absicht, lediglich die Nordlinie im Gespräch zu halten, erscheint dieser Umstand jedoch erklärlich. Linden engagierte sich zusätzlich zum Bau des Rhein-Maas-Kanals auch für die Verlängerung des Twenthe-Kanals zum Dortmund-Ems-Kanal.[629] Auf dieser Basis sprach sich der Siedlungsverband Ruhrkohle, entgegen der negativen Prognosen des Seidenfus-Gutachtens, im Juli 1968 für den Bau eines Rhein-Maas-Kanals aus.[630] Zu dieser Zeit war das von der CEMT eingesetzte Triumvirat (auf deutscher Seite jetzt der Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg Friedrich Ruschenburg) nach wie vor mit der Untersuchung der verkehrswirtschaftlichen Bedeutung eines Rhein-Maas-Kanals befasst, ohne dass eine abschließende Beurteilung in Aussicht stand.[631]

Ermutigt durch die positive Bewertung des Linden-Gutachtens meldete sich im gleichen Monat die IHK Mönchengladbach erneut zu Wort und appellierte an die Regierung von Nordhein-Westfalen, konkret an den Finanzminister Hans Wertz (1966–1975), dass der linke Niederrhein nicht vergessen werden dürfe, der Kanal biete für diese Region einen hervorragenden wirtschaftlichen Anreiz.[632] Dem widersprach jedoch im August, wahrscheinlich auf der Basis des negativen Urteils von Seidenfus, Nordrhein-Westfalens Wirtschaftsminister Fritz Kassmann (1967–70), indem er in Mönchengladbach erklärte, dass ein Kanalbau wegen mangelnder Kostendeckung nicht in Frage käme.[633] Die Stadt und der Landkreis Aachen blieben jedoch hartnäckig und stellten infolge am 21. Oktober 1968 bei Minister Kassmann einen Antrag auf die Aufnahme des Rhein-Maas-Kanal-Projekts in den Generalverkehrsplan des Landes NRW,[634] was jedoch langfristig zu keinem Erfolg führen sollte. Kassmann versuchte im Weiteren mittels einer kleinen Anfrage zum Rhein-Maas-Kanal im nordrhein-westfälischen Landtag dieses Problem anzugehen, was wiederum aufgrund der noch ausstehenden Äußerung der CEMT-Experten in Sande verlief.[635]

Eine Resolution folgt der nächsten

Da der Rhein-Maas-Kanal im NRW-Generalverkehrsplan nun nicht mehr enthalten war, verabschiedete der Aachener Stadtrat eine Resolution, in welcher er erneut der Landesregierung empfahl, das Projekt in diesen aufzunehmen. In der Begründung hieß es, die Gefahr für die linksrheinischen Gebiete, immer mehr in den Schatten der allgemeinen Entwicklung zu geraten, würde zunehmen. Ferner warf der Stadtrat der

629 Neue Rhein Zeitung (19.07.1968), Neue Rhein Zeitung (24.07.1968), in: Bestand 15/96 sowie Westdeutsche Zeitung (19.08.1968), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld; NRZ (23.07.1968) und Die Welt (26.07.1968), in: Bestand 20-3323-1, Wirtschaftsarchiv Köln; Rheinische Post (27.07.1968), in: Bestand 1d71/13, Bd. 2, Stadtarchiv Mönchengladbach.
630 NRZ (19.07.1968), in: Bestand 20-3323-1, Wirtschaftsarchiv Köln.
631 NRZ (22.06.1968), in: Bestand 20-3323-1, Wirtschaftsarchiv Köln.
632 Rheinische Post (20.07.1968), in: Bestand 15/96, Stadtarchiv Krefeld.
633 Rheinische Post (09.08.1968), NRZ (09.08.1968), in: Bestand 20-3323-1, Wirtschaftsarchiv Köln; Westdeutsche Zeitung (10.08.1968), in: Bestand 1d71/13, Bd. 2, Stadtarchiv Mönchengladbach.
634 Vgl. Bestand NW 450-710, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.
635 Bonner Rundschau (09.10.1969), in: Bestand B108/24572, Bundesarchiv Koblenz.

Landesregierung vor, „nur gebannt auf das Ruhrgebiet zu starren.“[636] Der Einwand scheint nicht unberechtigt, war doch gerade erst mit dem „Entwicklungsprogramm Ruhr 1968–1973“ eine massive Unterstützung des wirtschaftlichen Kerngebiets durch die Landesregierung verabschiedet worden.[637] Im Mai zuvor hatte der Rat der Stadt Rheydt einstimmig die Aufnahme der Mitteltrasse des Rhein-Maas-Kanals in den Generalverkehrsplan des Landes NRW bei der Landesregierung beantragt, Helmut Freuen, zu dieser Zeit noch Oberstadtdirektor von Rheydt, trat damit erstmals öffentlich in Sachen Rhein-Maas-Kanal in Erscheinung.[638]

Im September 1969 waren die wirtschaftlichen Veränderungen in der Region bereits offensichtlich: Die Kohlentransporte waren zurückgegangen, dafür wurden jedoch mehr Kies und Sand transportiert, die Rohstoffe schienen besonders am limburgischen Maaslauf in riesigen Mengen vorhanden zu sein. Zugleich war in den Jahren von 1958–67 der Gesamtschiffsverkehr von 15,7 auf 26,5 Mio. Tonnen angestiegen.[639] In diesem Herbst 1969 bemühte sich Krefeld nach wie vor um gute Beziehungen zu Venlo und Rotterdam, in der Hoffnung, dass die noch ausstehenden Untersuchungsergebnisse der CEMT in ihrem Sinne positiv ausfallen würden.[640] Die Bemühungen kamen durchaus zur rechten Zeit. Am 23. Oktober 1969 fand ein deutsch-belgisches Treffen zwischen dem Regierungsdirektor L. R. D. Fehrmann und dem Lütticher Gouverneur Clerdent zur Erörterung des Kanalprojekts statt. Hierbei betonte Clerdent ausdrücklich, dass er sich bereits seit fünfzehn Jahren für diesen Kanal einsetze und dass er es nach wie vor von großer Bedeutung hielte, den Aachener Raum an das Kanalnetz anzuschließen. Er sei sofort bereit, einen Gutachter nach Aachen zu entsenden, um konkrete Umsetzungsmöglichkeiten zu prüfen. Die belgische Seite habe sich in der Vergangenheit nur deshalb zurückgehalten, da sie glaubte, unüberwindbaren Hindernissen gegenüber zu stehen.[641] Clerdent stand auf belgischer Seite allerdings mit seiner Einstellung weitgehend allein, aus Antwerpen war keine nennenswerte Unterstützung mehr zu erwarten, nachdem die Zusagen zur Hafenerweiterung im Jahr 1956 beschlossen worden waren und sich der Vertrag zu einer Rhein-Schelde-Verbindung unter Dach und Fach befand.

Anfang Dezember 1969 berichtete der Vorsitzende Abeling auf der Jahreshauptversammlung der Limburgischen Schifffahrtsvereinigung über die Absicht, eine Kontaktkommission von Vertretern der Binnenschifffahrt und den Handelskammern von Nord- und Mittellimburg zu bilden. Dieser sollte die Aufgabe zufallen, Vorschläge zur Verbesserung der Ost-West-Verkehrsverbindungen zu erarbeiten und in diesen Rahmen auch die Linienführung einer Rhein-Maas-Verbindung erneut zu fokussieren. Dies wurde mit der Gründung des Raad van de Waterstraat umgesetzt. Mitglieder waren die Kamers voor Koophandel Amsterdam und Rotterdam, die Samenwerkende Kamers

636 Die Welt (08.08.1969), in: Bestand 20-3323-1, Wirtschaftsarchiv Köln.
637 Vgl. Bestand 1d71/13, Bd. 2, Stadtarchiv Mönchengladbach.
638 Protokoll (Mai 1958), in: Bestand 1d71/13, Bd. 2, Stadtarchiv Mönchengladbach; Schreiben (21.05.1969, 30.06.1969 und 30.07.1969) Freuens an Bundesverkehrsminister, sowie Vermerk (Br/We/4491 o. Dat.), in: Bestand B108/24572, Bundesarchiv Koblenz.
639 Westdeutsche Zeitung (18.09.1969), in: Bestand 15/96, Stadtarchiv Krefeld.
640 Rheinischer Post (18.10.1969), in: Bestand: 15/96, Stadtarchiv Krefeld.
641 Schreiben (24.10.1969) an den Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr (z. Hd. von Stakemeier), in: Bestand NW 450-710, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

Limburg und Noord-Brabant sowie die Herren H. J. Te Winkel, L. Hortensius, Ing. P. A. Wirtz und Ing. W. J. H. Thunnissen.[642] Gleichzeitig nahm auf Anregung der IHK Mönchengladbach sowie der Limburger und Rotterdamer Kammern 1969 der oben erwähnte Arbeitskreis „Rhein-Maas-Kanal" im Rahmen der Rheinkammer-Union seine Tätigkeit auf. Zielsetzung dieser Initiative war, die Bedeutung des Projekts als wichtige Infrastrukturmaßnahme für die potentiellen Anrainer und für die Mitglieder der Rheinkammer-Union herauszustellen. Die erste Sitzung der Arbeitsgruppe „Rhein-Maas" der Rheinkammer-Union fand am 3. Dezember 1969 statt, dabei wurden Aufgaben an ein weiteres Arbeitsgremium delegiert, das bis zum 15. Februar 1970 eine Vorlage für den Arbeitsausschuss Rhein-Maas erstellen sollte.[643]

Auch das CEAM publizierte am 20. April 1970 erneut eine Resolution, in der die Bedeutung eines Rhein-Maas-Kanals im Rahmen internationaler Verkehrsverbindungen unterstrichen wurde. Des Weiteren wurde die Erstellung einer neuen, grundlegenden Analyse der aktuellen Verkehrsdaten gefordert. Die Befassung mit vier unterschiedlichen Trassen sei entbehrlich. Untermauert mit einem Auszug aus dem Gutachten des Instituts für Verkehrswissenschaften der Universität Münster und verschiedenen Stellungnahmen des Westlandkanal-Vereins wurde die Mittellinie als einzig realisierbare Lösung verfochten.[644] Anfang 1970 gab die IHK Aachen ein Gutachten zur „Kosten-Nutzen-Analyse des Rhein-Maas-Kanal-Projektes" in Auftrag, welches negativ ausfiel, wovon das nordrhein-westfälische Landesministerium auf vertraulicher Basis unterrichtet wurde.[645] Mit Auswertung dieses Sachverständigengutachtens war das Interesse der Landesregierung am Bau eines Rhein-Maas-Kanals endgültig erloschen. Dies entsprach ebenso der Einstellung der Bundesregierung und der Gremien der Binnenschifffahrt.[646] So wurde das Projekt erneut im NRW-Generalverkehrsplan des Jahres 1970 abgelehnt, was bei den Kanalbefürwortern wiederum naturgemäß auf heftige Kritik stieß. Der Tenor der Ausführungen ließ, wenn überhaupt, nur die Mitteltrasse (Stürzelberg-südlich Rheydt-Erkelenz-Waldenrath-Born-Julianakanal) zu. Diese allein sei in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht diskutabel. Allerdings heißt es auf Seite 130: „Die EWG betrachtet den Lütticher, Südlimburger und Aachener Raum als gemeinsames Wirtschaftsgebiet und ist im Rahmen der Strukturplanung bereit, das Projekt zu unterstützen."[647] Der Westlandkanal-Verein erkannte die ablehnenden Empfehlungen des Sachverständigengutachtens in der folgenden Sitzung erneut nicht an und empfahl

642 Westdeutsche Zeitung (03.12.1969), in: Bestand 1d71/13, Bd. 2, Stadtarchiv Mönchengladbach sowie in: Bestand 07.Z07D, 47, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

643 Rheinische Post (03.12.1969), in: Bestand 1d71/13, Bd. 2, Stadtarchiv Mönchengladbach; Kort verslag van de vergadering van het Comité directeur van de Unie van Rijnkamers, gehouden te Mannheim op 17. 0kt. 1968, Brief vom Notiz (12.07.1968) sowie Schreiben (31.12.1969) der IHK Aachen (Dr. Otto Eschweiler) an Mitglieder der Redaktionsgruppe Rhein-Maas-Kanal (Direktor Hendrickx/Roermond, Dipl.-Ing. Reinards/Heerlen, de Weldige/Mönchengladbach, IHK Lüttich), in: Bestand: 07.Z07D/47, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

644 Vgl. Bestand NW 450-378, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland; Notiz (o. Dat. und Unterschrift), April 1970, in: Bestand 07.Z07D, 47, Rijksarchief Limburg.

645 Vgl. Bestand NW 450-382, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

646 Handelsblatt (07.04.1970), in: Bestand 20-3323-1, Wirtschaftsarchiv Köln.

647 Westdeutsche Zeitung (26.03.1970), Rheinische Post (04.04.1970), Westdeutsche Zeitung (07.04.1970), in: Bestand 1d71/13, Bd. 2, Stadtarchiv Mönchengladbach; Generalverkehrsplan 1970 (1. Stufe), S. 130, in: Bestand 07.Z07D/47, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

dagegen weiterhin die zügige Umsetzung des Projekts. Immerhin betrachteten seine Mitglieder die Trassendiskussion für beendet, da ja im Generalverkehrsplan NRW andere Linienführungen als die Mittellinie ausgeschlossen worden waren.[648] Außerdem – so auch die CEMT 1972 – sei der Aachener Kohlenabbau trotz eines Strukturwandels konstant geblieben. Seitens der Europäischen Verkehrsministerkonferenz wurde nunmehr ein neuer Vorschlag unterbreitet, nämlich der Anschluss des Aachener Reviers an die Maas durch einen Stichkanal.[649]

Im Nachbarland Niederlande herrschte nach wie vor unter den Regionen eine große Uneinigkeit sowohl über die generelle ökonomische Rentabilität des Rhein-Maas-Projekts als auch über die zu wählende Trasse: Während sich naturgemäß die IHK Maastricht und der Mijnbedrijf (Vertretung der Bergwerksunternehmen) für die Mitteltrasse einsetzten, favorisierten die Kammern zu Venlo sowie die zum nördlichen Limburg die Nordtrasse. Die noch immer geltende Absprache, dass sich die Kammern individueller Aktionen enthalten sollten, ließ den niederländischen Nachbarn vorerst zu keinen weiteren Aktionen kommen. Die Mitglieder der IHK-AG Limburg waren überdies durch die Tatsache verunsichert, dass in Deutschland eigentlich nur noch Aachen und Mönchengladbach als Interessenten an einer Rhein-Maas-Verbindung übrig geblieben waren. Die Stadt Aachen kämpfte jedoch, wie dargelegt, augenblicklich für die Berücksichtigung einer Trasse im Rahmen des Generalverkehrsplans von NRW. Aufgrund des vorliegenden Materials gelangte daher die IHK-AG Limburg zu drei Feststellungen: Erstens sei die Verbindung Aachen-Ruhrgebiet eine interne deutsche Angelegenheit. Somit sei es zweitens zunächst nicht Sache der niederländischen Instanzen, diesbezüglich tätig zu werden. Drittens: sollte es zwischen Aachen und der Landesregierung Düsseldorf doch zu einer Übereinstimmung kommen, sei noch genügend Zeit, um eventuell Unterstützung zu bekunden. Die beiden niederländischen Abgesandten in der Rheinkammer Union erhielten daraufhin im Namen der IHK-AG-Limburg übereinstimmende Instruktionen.[650] Ein Bericht des Arbeitsausschusses der Rheinkammer Union vom 26. Januar 1971 interpretierte dementsprechend den diskutierten Kanal „als wichtiges Glied der im europäischen Wasserstraßennetz fehlenden Querverbindung westlich des Rheines zum belgisch-französischen Wasserstraßennetz.“[651]

Im gleichen Jahr unterstützte auch die IHK Krefeld offiziell noch immer den Rhein-Maas-Kanal, zumindest nach dem Wortlaut der erhaltenen Korrespondenz. Es muss dahingestellt bleiben, ob hier ein tatsächliches Interesse zugrunde lag, oder hier taktische Erwägungen eine Rolle spielten. Die IHK Duisburg hingegen stellte sich nun offiziell gegen den Kanalbau.[652] Ab 1974 entpflichtete der Westlandkanal-Verein seine Mitglieder offiziell von der Beitragspflicht. Mitgliederversammlungen fanden nicht mehr statt. Zur Begründung wurde angeführt, dass derzeit nicht mit einer zügigen Realisation des Rhein-Maas-Kanalprojekts gerechnet werden könne. Die Zielsetzung des

---

648 Sitzungsprotokoll (24.06.1970) Westlandkanal-Verein, in: Bestand 1d71/13, Bd. 2, Stadtarchiv Mönchengladbach.

649 Sitzungsprotokoll (24.06.1970) Westlandkanal-Verein sowie Zwischenbericht (18.08.1971) der CEMT, S. 8, in: Bestand 20-3323-1, Wirtschaftsarchiv Köln.

650 Notiz (11.10.1971) von R. C. J. M. Rijssenbeek, in: Bestand 07.Z07D, 70, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

651 Bericht (26.01.1971), S. 10, in: Bestand 1d71/13, Bd. 2, Stadtarchiv Mönchengladbach.

652 Korrespondenz zwischen den Kammern, Notiz (11.10.1971) von R. C. J. M. Rijssenbeek, in: Bestand 07.Z07D/70, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

Vereins beschränke sich im Augenblick auf die Freihaltung der Kanaltrasse in den einzelnen Verkehrsgebieten.[653]

Die späten 1970er: zahlreiche Gutachten und Resolutionen, aber kein Ergebnis

Auch im Jahr 1976 stimmte das CEAM wiederholt für das Anlegen des Rhein-Maas-Kanals und forderte die belgischen Kreise auf, weiterhin wachsam zu sein, damit das Projekt verwirklicht werden könne.[654] Nach einer groben Schätzung des Bundesministers für Verkehr aus dem Jahr 1977 betrügen die Kosten für einen Rhein-Maas-Kanal nun rund eine Milliarde Deutsche Mark.[655] Im Mai 1977 wandte sich Dipl. Ing. Wilhelm Hoselmann an die IHK's Krefeld und Duisburg: Der Rat der Stadt Geldern plädierte auf diesem Weg erneut für einen Rhein-Maas-Kanal mit dem Verlauf „Venlo-Ruhrort". Interessanterweise wurde dabei der Versuch unternommen, die Aussagen des Seidenfus-Gutachtens zu entkräften: Erstens wurde postuliert, dass die Kohle erneut an Bedeutung gewinne. Hierzu wurden die «Ölpreiskrise» und die Probleme bei der Nutzung der Atomenergie angeführt. Zweitens könne ein umfangreicher Kiesabbau ermöglicht werden. Drittens stünde der Kanal als Kühlwasser für anzusiedelnde Kraftwerke zu Verfügung, die Folgen einer Erwärmung des Kanalwassers seien ökologisch nicht so abträglich wie bei Flüssen. Viertens ergäben sich für den Niederrhein Verkehrsentlastungen, fünftens könne das Niedrigwasser vom Rhein im Sommer überbrückt und sechstens damit ein Arbeitsbeschaffungsprogramm auf dem Gebiet des Tiefbaus verknüpft werden.[656] In einem Zwischenbericht der CEMT über den Stand der Untersuchung hinsichtlich einer Rhein-Maas-Verbindung hieß es im selben Jahr, dass für den Fall des Baus des Kanals Einigkeit darüber bestehe, dass nur die Mittellinie in Frage komme. Eine neue, umfassende Analyse der Verkehrsdaten sei erforderlich. Zunächst sei allerdings im Vorfeld seitens der CEMT zu prüfen, ob der 1953 erteilte Auftrag noch Gültigkeit besäße. Als prompte Reaktion erfolgte daraufhin die Aufnahme der Rhein-Maas-Kanaltrasse in den Gebietsentwicklungsplan der Städte Mönchengladbach und Rheydt.[657]

In den Niederlanden wurde 1977 die Mitteltrasse für den Rhein-Maas-Kanal in den Streekplan von Süd-Limburg als Anschluss für die Industriegebiete von Sittard und Aachen mit Verlängerungsmöglichkeit nach Neuss aufgenommen.[658] Eine Projektstudie zum Bau des Rhein-Maas-Kanals, erstellt durch die „Forschungsgruppe Rhein-Maas-Kanal" des Instituts für Industrie- und Verkehrspolitik der Universität Bonn, beschei-

653 Schreiben (10.01.1983) Geschäftsführer (Eschweiler) an Freuen, in: Bestand 29c43/996, Stadtarchiv Mönchengladbach.

654 Binnenschifffahrts-Nachrichten (Nr. 21, 30.07.1976), in: Bestand 20-4242-2, Wirtschaftsarchiv Köln.

655 Antwort Kleine Anfrage 522 (31.03.1982), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 235, Stadtarchiv Neuss.

656 Schreiben (24.05.1977), in: Bestand 20-4242-2 (1532), Wirtschaftsarchiv Köln.

657 Projekt „Rhein-Maas-Kanal" – ein verkehrsstrukturelles Element des Ost-West-Entwicklungsbandes (Juli 1981, erstellt durch Freuen), in: Bestand 07.Z07K 8, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

658 Projekt „Rhein-Maas-Kanal" – ein verkehrsstrukturelles Element des Ost-West-Entwicklungsbandes (Juli 1981, erstellt durch Freuen), in: Bestand 07.Z07K 8, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

nigte 1978 für alle früheren Gutachten aufgrund der Entwicklung der letzten Jahre in den Bereichen Technik und Wirtschaft einen veralteten Status.[659] Aus rein verkehrspolitischer Sicht lohne sich das Unterfangen angesichts der Konkurrenz anderer Verkehrsträger, insbesondere der Bahn, nicht.[660] Allerdings könne die wirtschaftliche Situation der Region des linken Niederrheins, die vor allen Dingen auf Bekleidungs- und Textilindustrie sowie Landwirtschaft eingestellt sei und durch Billigländer immer mehr Konkurrenz erhielte, eine deutliche Förderung erfahren. Auch energiepolitisch sei eine solche Wasserstraße von Vorteil.[661] Abschließend forderte die Forschungsgruppe einen neuen deutschen Untersuchungsauftrag.[662]

Auch neu gegründete Institutionen führen zu keinem Ergebnis

Im selben Jahr 1978 nahm die „Grenzregio Rhein-Maas", die Vorläuferorganisation der heutigen „Euregio Rhein-Maas Nord", als freiwillige Arbeitsgemeinschaft ihre Tätigkeit auf. In dieser schlossen sich u. a. Mönchengladbach und Krefeld mit den umliegenden Kreisen, sowie die nördlichen Teile der niederländischen Provinz Limburg mit dem Ziel zusammen, sich in Fragen von Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Infrastruktur und Verkehr, aber auch hinsichtlich der öffentlichen Sicherheit, Sprache und Kultur, Umwelt und Natur sowie des Tourismus abzustimmen. Maßgeblich beteiligt am Zustandekommen der Grenzregio war Mönchengladbachs Oberstadtdirektor Freuen.[663] Bereits zwei Jahre zuvor war die Gründung der Euregio Maas-Rhein als Arbeitsgemeinschaft vorangegangen, in welcher sich Lüttich, belgisch Limburg, das südliche niederländische Limburg (Maastricht) sowie Aachen unter vergleichbarer Zielsetzung zusammengeschlossen hatten.

Es muss dahingestellt bleiben, ob und inwiefern sich der Mönchengladbacher Oberstadtdirektor Chancen ausrechnete, mithilfe dieser Institution «seinen» Kanal durchzusetzen oder ob er diese Dauerhandlungsinfrastrukturzelle im Hinblick auf eine langfristige allgemeine Organisation der südlich ausgerichteten Institution entgegenstellen wollte. Im Jahr 1979 wurden zugleich in den Regierungsbezirken Düsseldorf und Köln Anstrengungen unternommen, die Freihaltung der Trasse zu sichern. Zeitgleich stellten Interessenvertreter der Limburgischen Schifffahrt den Rhein-Maas-Kanal als Notwendigkeit für die Gewinnung von Kies und dessen Transport dar.[664]

Diese Bemühungen hinsichtlich der Trassenfreihaltung fanden im Jahr 1980 ihre Fortsetzung. Insbesondere die Vertreter der ehemaligen IHK Krefeld äußerten die Meinung, dass die Option eines Rhein-Maas-Kanals nicht dadurch zerstört werden dürfe, dass die bisher frei gehaltene Trasse auf der Strecke zwischen Born und Neuss jetzt

---

659 Voigt, F./Galonska, J./Zachcinal, M.: Projektstudie zum Bau eines Rhein-Maas-Kanals (Forschungsgruppe Rhein-Maas-Kanal, Institut für Industrie- und Verkehrspolitik an der Universität Bonn). Bonn 1978, S. 58, in: Bestand 20-4242-2, Wirtschaftsarchiv Köln.

660 Voigt, F./Galonska, J./Zachcinal, M.: S. 58.

661 Voigt, F./Galonska, J./Zachcinal, M.: S. 58.

662 Voigt, F./Galonska, J./Zachcinal, M.: S. 58.

663 Bürgerzeitung Mönchengladbach und Umland (14.11.2008).

664 Projekt „Rhein-Maas-Kanal" – ein verkehrsstrukturelles Element des Ost-West-Entwicklungsbandes (Juli 1981, erstellt durch Freuen), in: Bestand 07.Z07K 8, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

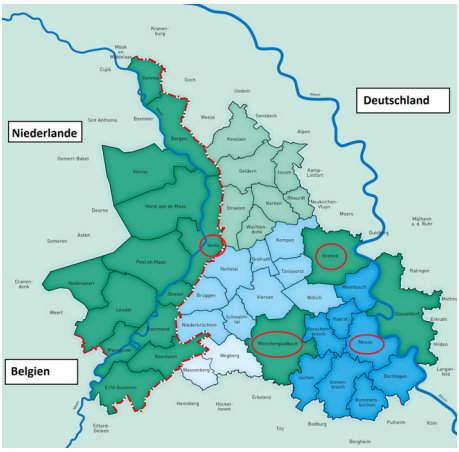


Abb. 31: Euregio Rhein-Maas Nord.

Abb. 32: Euregio Rhein-Maas „Süd“.

zugebaut werde. Es müsse diesbezüglich vielmehr langfristig gedacht werden.[665] Inwiefern der hier durchscheinende Gesinnungswandel der Vereinigung der Kammern zur IHK Mittlerer Niederrhein geschuldet ist, muss wiederum dahingestellt bleiben.

Der Verkehrsausschuss der Bundesregierung hingegen stellte in seiner vierten, nicht öffentlichen, Sitzung fest, dass der Bund den Rhein-Maas-Kanal nach wie vor als nicht bauwürdig betrachte. Eine solche Wasserstraße schade der Bundesbahn als staatlichem Unternehmen, ein Aspekt, der für die Bundesregierung entscheidend sei.[666] Das CEAM sprach sich in einer Sitzung am 10. Juni 1980 in einer Resolution erneut für die Weiterverfolgung des Kanalprojektes Rhein-Maas aus. Mit dem Ausscheiden von Hermann Heusch aus dem Amt trat Kurt Malangré als Aachener Oberbürgermeister (1973–89) an dessen Stelle.[667] Im gleichen Jahr 1980 gründete die Researchvereiniging Grindwinningsbetrijf im Raum Roermond (Vereinigung zur Erforschung der Kiesgewinnung) die informelle Kommission Maas-Rijnverbinding. Dieser gehörten Prof. Ing. J. G. Balkenstein (Vorsitzender), Ing. M. R. Smals (stellvertretender Vorsitzende), Ing. J. L. M. Grootjans (Sekretär), N. B. Abeling, Ing. P. Gardeniers, S. H. J. Houben, Ing. M. W. E. E. Reinards, J. W. Schoots, P. J. Vaes sowie Ing. K. Zijlstra an.[668] Trotz der bisherigen negativen Prognosen hinsichtlich der Kanalrealisierung gab sie ein neues Gutachten in Auftrag.[669]

Im März des Jahres 1981 einigten sich die Mitglieder der Interessengemeinschaft Mittlerer Niederrhein auf die Forderung nach einer „Sicherung der Trasse des Rhein-

665 Westdeutsche Zeitung (11.07.1980), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld.
666 Ausschussprotokoll 9/78, (23.10.1980), S. 23, in: Bestand 20-4242-2, Wirtschaftsarchiv Köln.
667 Schreiben (23.12.1981) Oberstadtdirektor Freuen an den Vorsitzenden der IHK-AG Limburg, Herrn Abeling, in: Bestand 07.Z07K 8, Rijksarchief Limburg (Maastricht).
668 Prof. Ing. J. F. Agema, Ing. A. Ferguson/Ing. J. Stuip/Ing. J. J. Tiemersma (Universität Delft): Maas-Rijnverbinding. Een verkennende studie naar mogelijke scheepvaartverbindingen tussen de Maas en de Rijn alsmede naar effecten daarvan. Delft 1985.
669 Rheinische Post (03.05.1985), in: Bestand 20-4242-2, Wirtschaftsarchiv Köln.

Maas-Kanals“.[670] Innerhalb dieser sprach sich Mönchengladbach nach wie vor vernehmlich für den Bau der Wasserstraße aus. Der Oberstadtdirektor bezeichnete den Kanal sogar als eine conditio sine qua non für die zukunftsgerichtete Entwicklung des Mittleren Niederrheins.[671] Die Stadt Neuss hingegen wehrte sich jetzt vehement gegen den Kanal. Sie befürchtete, „dass auf diese Weise die Häfen am Rhein, die es ohnehin schon nicht einfach hätten, durch ein Überangebot an Wasserumschlagsflächen auf relativ kleinem Raum wirtschaftlich in einem Umfang Schaden nehmen würden, der volkswirtschaftlich nicht zu vertreten wäre.“[672] Ferner hieß es: „Jeder Hafen bräuchte sein Hinterland, hierin wäre sich Neuss einig mit Bund und Land.“[673] Die Interessengemeinschaft verständigte sich schließlich jedoch im Winter darauf, die Trasse in die Flächennutzungspläne einzutragen, damit künftigen Generationen der Weg für einen Bau offen bliebe.[674] Bereits in den Jahren zuvor hatte Köln seine zunächst verdeckt gehaltene negative Meinung zum offiziellen Standpunkt deklariert, in einem Vermerk des Planungsstabs Stadtentwicklung heißt es: „Die Abstimmungsgespräche zwischen dem RP Düsseldorf und dem RP Köln sind suspendiert worden. Köln beharrt auf dem bekannt negativen Standpunkt und reagiert nicht mehr.“[675] Im Informationspapier für die Sitzung des Ausschusses für Landesplanung und Verwaltungsreform in Düsseldorf am 28. Oktober 1981 wurde unter dem Punkt „Verkehrswege“ die Anlange eines Rhein-Maas-Kanals nach wie vor als „notwendige Ergänzung des ost-west-gerichteten Verkehrsgerüstes“ gefordert – dieses Postulat wurde bereits im Juni 1981 in das „Aktionsprogramm der Interessengemeinschaft Mittlerer Niederrhein“ aufgenommen.[676] Die niederländisch-deutsche Kommission voor Ruimtelijke Ordening vertrat im selben Jahr einerseits den Standpunkt, dass die Realisierung des Rhein-Maas-Kanalprojekts so unsicher sei, dass dafür kein Grund und Boden freigehalten werden müsse. Andererseits hieß es jedoch, dass das Projekt nicht aus der Liste der CEMT gestrichen werde, so dass für neue Untersuchungen Raum vorhanden sei.[677]

Mittels eines offiziellen Schreibens an den Minister für Landes- und Stadtentwicklung Christoph Zöpel (1980–90) protestierte Ende Dezember die Stadt Mönchengladbach gegen die Einstellung der Projekte „Eiserner Rhein“ und „Rhein-Maas-Kanal“. In diesem Papier wurden die folgenden Initiativen und Institutionen als Befürwor-

---

670 Niederschrift (11.03.1981) der Interessengemeinschaft Mittlerer Niederrhein, in: Bestand B.02.04.003, Nr. 235, Stadtarchiv Neuss; Projekt „Rhein-Maas-Kanal“ – ein verkehrsstrukturelles Element des Ost-West-Entwicklungsbandes (Juli 1981, erstellt durch Freuen), in: Bestand 07.Z07K8, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

671 Niederschrift (11.03.1981) der Interessengemeinschaft Mittlerer Niederrhein, in: Bestand B.02.04.003, Nr. 235, Stadtarchiv Neuss.

672 Schreiben (19.11.1981) von Oberstadtdirektor Franz Josef Schmitt (Neuss 1971–85) an den Oberstadtdirektor Freuen (Mönchengladbach), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 235, Stadtarchiv Neuss.

673 NGZ (13.04.1983), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 235, Stadtarchiv Neuss.

674 Schreiben (27.11. und 01.12.1981), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 235, Stadtarchiv Neuss.

675 Vermerk (24.09.1980) des Planungsstabs Stadtentwicklung, in: Bestand 29c43/996, Stadtarchiv Mönchengladbach.

676 Aktionsprogramm der Interessengemeinschaft Mittlerer Niederrhein. S. 10, S. 18 sowie S. 23, in: Bestand 29b/10 Bd. 2, Stadtarchiv Mönchengladbach.

677 Schreiben (29.01.1981) vom Ministerie voor verkeer en waterstaat an die Kamer voor Koophandel en Fabrieken in de Euregio Maas-Rijn, in: Bestand 07.Z07K8, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

ter angeführt: IHK Aachen, Kamer voor Handel en Nijverheid Antwerpen, IHK Düsseldorf, Chambre de Commerce et d'Industrie Eupen, Kamer voor Handel en Nijverheid Hasselt, Kamer van Koophandel en Fabrieken Heerlen, Chambre de Commerce et d'Industrie Liège, Kamer van Koophandel en Fabrieken Maastricht, Chambre de Commerce et d'Industrie Verviers, Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Midden-Limburg te Roermond, Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noord-Limburg te Venlo, IHK Mittlerer Niederrhein Krefeld-Mönchengladbach-Neuss zu Krefeld, Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen, Gewestelijke Ontwikkeling Maatschappij Antwerpen, Gewestelijke Ontwikkeling Maatschappij Limburg, Interessengemeinschaft Mittlerer Niederrhein (Städte Düsseldorf, Krefeld, Mönchengladbach, Neuss, Viersen, Kreis Neuss, Kreis Viersen), Kreis Heinsberg, Stadt Erkelenz, Stadt Wegberg, Provinz Limburg, Grenzregio Rhein-Maas-Nord, Deutsch-Niederländische Raumordnungskommission/Unterkommission Süd, Comité Européen pour l'Aménagement des liasions Meuse-Rhin (CEAM) sowie Limburgse Scheepvaart Vereniging. Interessanterweise fehlen in dieser Auflistung der Westlandkanal-Verein und die Stadtverwaltung Aachen, welche beide ursprünglich als die Verfechter schlechthin galten.[678] Der erhoffte Impuls dieser Bemühungen blieb jedoch aus. Im Antwortschreiben vom 12. Februar 1982 wies Minister Zöpel vielmehr darauf hin, „daß die kritische Auffassung der Landesregierung zu den beiden von Ihnen befürworteten, jedoch auf absehbare Zeit unwirtschaftlichen Verkehrsprojekten keinesfalls mit ihrer grundsätzlich positiven Haltung zu der notwendigen Verbesserung der Wirtschaftsstruktur des Mittleren Niederrheins verwechselt werden darf. Nicht zuletzt wegen mancher Presseberichte, in denen diese sehr wesentliche Unterscheidung fehlte, wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie in Ihrem Bereich zu der notwendigen Klarstellung beitragen könnten."[679]

Der Rhein-Maas-Kanal und die CEMT

In einer Stellungnahme der Landesregierung NRW zum Rhein-Maas-Kanal vom 28. Oktober 1981 heißt es wörtlich: „Die Landesregierung hat gegen die Streichung des Rhein-Maas-Kanal-Projekts aus der CEMT-Liste der Wasserstraßenprojekte von internationalem Interesse keine Bedenken. Sämtliche Untersuchungen haben ergeben, daß der gesamtwirtschaftliche Nutzen des Kanals weit unter den aufzuwendenden Kosten liegen würde, der Kanalbau also unwirtschaftlich wäre. […] Unabhängig hiervon ist eine ursprünglich wesentliche Motivation für den Bau des Rhein-Maas-Kanals mit Fertigstellung der Rhein-Schelde-Verbindung zum Hafen Antwerpen im Jahre 1976 weggefallen. Vorteile des kürzeren Weges über den Rhein-Maas-Kanal gegenüber dem jetzigen Schiffahrtsweg würden durch Schleusungszeiten weitgehend aufgehoben."[680]
Im Februar 1982 begannen im Rahmen der CEMT Verhandlungen darüber, ob der Rhein-

678 Schreiben (28.12.1981), Stadt Mönchengladbach (Oberbürgermeister Bolzenius, Oberstadtdirektor Freuen) an den Minister für Landes- und Stadtentwicklung (Christoph Zöpel), S. 2 f., in: Bestand 29b/10 Bd. 2, Stadtarchiv Mönchengladbach.

679 Schreiben (12.02.1982), Minister für Landes- und Stadtentwicklung (Christoph Zöpel) an Stadt Mönchengladbach (Oberbürgermeister Bolzenius, Oberstadtdirektor Freuen), in: Bestand 29b/10 Bd. 2, Stadtarchiv Mönchengladbach.

680 Stellungnahme der Landesregierung zum Rhein-Maas-Kanal (vorgetragen in der Sitzung des Landtagsausschusses für Landesplanung und Verwaltungsreform am 28.10.1981), in: Bestand 29b/10 Bd. 2, Stadtarchiv Mönchengladbach.

Maas-Kanal aus der allgemeinen Liste gestrichen werden könne, in die er immerhin seit dem Jahr 1953 Eingang gefunden hatte. Bis zum Herbst des Jahres sollte hierüber eine endgültige Entscheidung fallen. Ein eigens hierfür eingesetzter Sonderausschuss der Staatssekretäre nahm am 21. Januar 1982 seine Arbeit auf.[681] Im Zuge dessen erhöhte sich die Aktivität auf Mönchengladbacher Seite noch einmal deutlich, neben diversen erneuten Resolutionen zur Freihaltung der Trasse wurde noch einmal die Europaebene bemüht. Hierfür wurde im Vorfeld über die Mitglieder des CEAM versucht, Einfluss auf die CEMT zu nehmen: „Es sollten […] die Verkehrsministerien von Frankreich, Belgien und den Niederlanden zu einer positiven Projekteinschätzung bewegt werden."[682] Auch auf die deutsche bundespolitische Ebene versuchten die Kanalbefürworter noch einmal Einfluss zu nehmen, am 12. März 1982 fand zu diesem Thema eine Anhörung im Bundesverkehrsministerium statt. Als Teilnehmer lassen sich Vertreter der IHK Mittlerer Niederrhein und Aachen, der Düsseldorfer Regierungspräsident, Exponenten der Stadt Mönchengladbach sowie der Limburgischen Schifffahrtsvereinigung ermitteln.[683]

Dieser Weg schien von Erfolg gekrönt, denn im April 1982 nahm das Europa-Parlament zunächst einen Entschließungsantrag seines Verkehrsausschusses an, nach welchem der Rhein-Maas-Kanal als wichtiges Infrastrukturprojekt eingestuft werden sollte. Das Parlament hatte die Europäische Kommission aufgefordert, innerhalb von sechs Monaten eine Liste mit den wichtigsten verbesserungsbedürftigen Verkehrsverbindungen zu erstellen. Dieses Vorhaben gelang u. a. durch einen «Lokaltermin», bei welchem Mitglieder des Europaparlaments in Mönchengladbach zu Besuch waren, sozusagen ein letztes Aufbäumen der Stadt gegen das endgültige «Begräbnis» des Kanalprojektes. Die Stadt hatte bereits im Vorfeld angekündigt, dass „aus diesem Anlaß die Stadt Mönchengladbach eine Aktion eingeleitet [habe], durch die maßgebliche Befürworter dieses Projektes besonders in Belgien, den Niederlanden und Frankreich um ihre Einflußnahme gebeten werden."[684] In diesem Sinne plädierten Mitte Mai 1982 Mönchengladbach und die IHK Krefeld wiederholt gemeinsam dafür, das Projekt auch zukünftig auf die Ebene europäischer Gremien zu heben, während hingegen die Landesregierung weiterhin bei ihrer ablehnenden Haltung aufgrund der Unrentabilität verblieb.[685] Auch die Kamer van Koophandel Roermond protestierte gegen die Streichung des Projektes bei der CEMT 1982.[686] Wie die Presse 1982 berichtete, gelang es den

---

681 Schreiben (26.01.1982) von M. Poppe (Ministerie van Verkeerswezen) an Schepen J. Huyghebaert, Stadhuis Antwerpen), in: Bestand 29b/10 Bd. 2, Stadtarchiv Mönchengladbach.

682 Schreiben (21.12.1981) Freuen/Bolzenius an Malangré, in: Bestand 29b/10 Bd. 2, Stadtarchiv Mönchengladbach.

683 Zusammenfassung der Ergebnisse (12.03.1982), in: Bestand 29c43/996, Stadtarchiv Mönchengladbach.

684 Anlage zu Stadtentwicklung 32/82, S. 4, März 1982, in: Bestand 29b/10 Bd. 2, Stadtarchiv Mönchengladbach; Wirtschaftliche Nachrichten der IHK zu Aachen (Feb. 1982), in: Bestand 20-4242-2, Wirtschaftsarchiv Köln; Regierungsakten, Bestand B.02.04.003, Nr. 235, Stadtarchiv Neuss.

685 Schreiben (11.05.1982) Schmitt an Freuen, in: Bestand B.02.04.003, Nr. 235, Stadtarchiv Neuss; Westdeutsche Zeitung/Düsseldorfer Nachrichten (10.07.1982), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 235, Stadtarchiv Neuss.

686 Schreiben (08.12.1981) der Kamer van Koophandel Roermond, in: Bestand 07.Z07K/8, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

Projektbefürwortern tatsächlich, die Streichung des Projekts im CEMT-Katalog zu verhindern.[687] In Anbetracht dessen, dass die CEMT nur einstimmige Beschlüsse fassen kann, dürfte eine Gegenstimme ausgereicht haben, um dieses Ergebnis herbeizuführen.[688]

Die Achtziger Jahre: die Kanaldebatte verläuft sich

Parallel zu den Diskussionen der CEMT fand im Juni 1982 ein Gedankenaustausch zwischen den niederländischen Kiesgewinnungsbetrieben und der IHK Mittlerer Niederrhein bezüglich einer zu wählenden Kanaltrasse statt, welcher durch die positive Entwicklung im Rahmen der CEMT befördert wurde.[689] Auch die Euregio Maas-Rhein Nord empfahl im Oktober desselben Jahres in ihrem grenzüberschreitenden Aktionsprogramm die Freihaltung der Trasse Born-Geilenkirchen-Erkelenz-Stürzelberg-Neuss für den Maas-Rhein-Kanal, wörtlich heißt es, dass „...die Aussichten für den Bau des Kanals in absehbarer Zeit außerordentlich ungünstig sind. […] Für die weitere planerische Absicherung haben sich inzwischen die Industrie- und Handelskammern des Dreiländerecks, das europäische Rhein-Maas-Komitee, die Rheinkammerunion und die Unterkommission Süd der deutsch-niederländischen Raumordnungskommission sowie Parlamentarier diesseits und jenseits der Grenze ausgesprochen. […] Es besteht kein Anlaß, auf die Forderung nach Trassensicherung zu verzichten – jedenfalls so lange nicht, wie von der einzig kompetenten Stelle – der europäischen Verkehrsministerkonferenz – ein negativer Beschluß über das Schicksal des Rhein-Maas-Kanals nicht gefaßt worden ist.“[690] Es fällt auf, dass wiederholt der Westlandkanal-Verein nicht explizit erwähnt wurde.

Am 28. Oktober 1982 fand erneut eine Sitzung der Interessengemeinschaft Mittlerer Niederrhein im Düsseldorfer Rathaus statt. Zum Rhein-Maas-Kanal wurde festgehalten, dass die Rheinhäfen-Kommunen, mit Ausnahme Düsseldorfs, eine ablehnende Haltung in Bezug auf den Bau des Kanals vertreten würden. Ausschlaggebend hierfür seien hafenwirtschaftliche Interessen. Da keine Einigkeit der Interessengemeinschaft in dieser Frage gegeben sei, dürfe diese zukünftig auch nicht mehr für eine Argumentation, weder für den Bau, noch für die Trassenplanung, angeführt werden. Die einzige Einigung, welche erzielt werden konnte, war das gemeinsame Eintreten für eine Trassenfreihaltung. Im November sprach sich nun auch die IHK Krefeld gegen den Bau eines Kanals aus, die Stadt Neuss stand nun nicht mehr ganz allein da.[691]

Zu Beginn des Jahres 1983 musste die Gemeinnützigkeit des Westlandkanal-Vereins neu beantragt und der Vorstand neu gewählt werden, Heusch war bis zu seinem

687 Rheinische Post (31.07.1982) sowie Westdeutsche Zeitung (31.07.1982), in: Bestand 29c43/996, Stadtarchiv Mönchengladbach.
688 Zusammenfassung der Ergebnisse (12.03.1982), in: Bestand 29c43/996, Stadtarchiv Mönchengladbach.
689 Belegt werden konnten die Treffen am 30.06.1982, ein erneutes Gespräch wurde für Sept./Okt. 1982 festgelegt sowie am 11.02.1985. Vermerk (05.07.1982), Bestand 29c43/996, Stadtarchiv Mönchengladbach.
690 Grenzüberschreitendes Aktionsprogramm – kommentierte Gliederung des Aktionsteiles (18.05.1982), Anhang S. 19 f., in: Bestand 30-175-4, Wirtschaftsarchiv Köln.
691 Schreiben (08.11.1982), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 235, Stadtarchiv Neuss.

Tode im Jahr 1981 Vorsitzender geblieben. Der Verein wurde zur Vermeidung einer möglichen negativen öffentlichen Signalwirkung nicht aufgelöst, zumal die Bemühungen im Hinblick auf die Freihaltung der Trasse in den letzten Jahren von Erfolg gekrönt waren. Eine mögliche Erklärung für das Fehlen des Westlandkanal-Vereins in den voran gegangenen offiziellen Aufstellungen könnte das Umschwenken der Stadt Neuss in der Kanalangelegenheit sein, welche traditionell stets Mitglied im Westlandkanal-Verein gewesen war und schlecht hätte offiziell austreten können. Da keine vom Verein direkt geführten Aktivitäten abzusehen waren, einigten sich die Mitglieder darauf, nur noch die beiden Vorsitzenden neu zu wählen. In einer Mitgliederversammlung am 27. Januar 1983, an welcher sämtliche Mitglieder durch schriftlich erteilte Vollmachten vertreten wurden, erfolgte die Wahl Malangrés zum ersten Vorsitzenden sowie Freuens zu dessen Stellvertreter.[692]

Im April 1983 stellte die CEMT in ihrem Bericht fest, dass sowohl die deutsche als auch die niederländische Regierung von einer Realisierung des Projekts zurückgetreten seien und sie es von daher „[...] n'est pas encore nécessaire de réserver des terrains en vue du creusement de ce canal.[693] – […] nicht für notwendig erachte, das Terrain für den Kanalbau zu reservieren." Die belgische Regierung hingegen wollte das Projekt Eisener Rhein nicht streichen lassen.[694] Im November desselben Jahres erschien das SOBEMAP-Gutachten, welches im Auftrag der Generaldirektion Verkehr der EG-Kommission vergeben und durch SOBEMAP (Brüssel) erarbeitet worden war. Hierin wurde festgestellt, dass die Binnenschifffahrt im grenzüberschreitenden Verkehr im Wachstum begriffen sei. Die Gutachter gelangten auf dieser Basis zu der Auffassung, dass sich sowohl die Nordtrasse als auch die Mitteltrasse rentierten.[695] Da der Rhein-Maas-Kanal nach wie vor auf der Liste CEMT stand, mussten die Möglichkeiten zum Bau in geographischer Hinsicht immer noch offen gehalten werden.[696]

Zwei Jahre später, am 12. Mai 1985, wurde in Roermond das von der Kiesindustrie schon 1980 in Auftrag gegebenes GRIMAR-Gutachten veröffentlicht.[697] Federführend war der Wasserbau-Experte Professor Agema von der Technischen Hochschule Delft. Das Gutachten fokussierte ein Trassenband zwischen Maasbracht und Meerbusch. Zwei neue mögliche Linienführungen wurden dabei vorgestellt: Demnach könnte der Kanal entweder von Maasbracht über die Süchtelner Höhen, zwischen Krefeld und Willich nach Meerbusch verlaufen oder bei Sittard beginnen, über Mönchengladbach, Grevenbroich führen und in Stürzelberg enden. Die zweite Lösung wurde bevorzugt, denn je weiter südlich die Trasse verliefe, desto günstiger seien die geologischen Voraussetzungen. Die Verfasser rechneten, unter Berücksichtigung der In-

692 Schreiben (10.01.1983) Geschäftsführer (Eschweiler) an Freuen; Beschluss (27.01.1983); Niederschrift (27.01.1983), in: Bestand 29c43/996, Stadtarchiv Mönchengladbach.

693 Conseil des ministres: Rapport sur la situation et l' evolution des voies navigables interieures et de la battelerie dans les pays de la CEMT (25.04.1983). S. 26, in: Bestuur van het Zeewezen (1830–1976): Binnenvaart, 289, Rijksarchief Brüssel.

694 Conseil des ministres: S. 26, in: Bestuur van het Zeewezen (1830–1976): Binnenvaart, 289, Rijksarchief Brüssel.

695 Gutachten (o. Dat.), in: Bestand 20-4242-2, Wirtschaftsarchiv Köln.

696 Schreiben (29.06.1983) des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW an die IHK Aachen, in: Bestand 30-132-1, Wirtschaftsarchiv Köln.

697 Vermerk (12.02.1985) Planungsstab Stadtentwicklung, in: Bestand 29c43/996, Stadtarchiv Mönchengladbach.

teressen der Auftraggeber, mit großen Kiesvorkommen sowohl zwischen Veldern und Mönchengladbach als auch zwischen Arcen und Moers. Ein Verlauf zwischen Veldern und Mönchengladbach sei aber vorzuziehen, da in diesem Falle das Abbaugebiet wesentlich größer gestaltet werden könne. 10% der Baukosten von 1,5 Millionen Gulden sollten durch Kies- und Sandgewinnung finanziert werden. Es sei hauptsächlich mit Transportverkehr in west-östlicher Richtung zu rechnen. Außerdem wurde kritisch angemerkt, dass die ursprünglich angedachte Kanaltrasse in Krefeld nun bereits überbaut sei und ferner daraufhin gewiesen, dass das Stahlwerk Thyssen seinerzeit den Standort vor allem wegen zukunftsträchtiger Kanalanbindungen ausgewählt habe. Ferner wurde betont, dass der Rhein nach wie vor für die Schifffahrt zwischen Rotterdam und Amsterdam sowie zwischen der BRD und der Schweiz die erstrangige Verbindung darstelle. Anders verhielte es sich jedoch bezüglich der Schifffahrt zwischen der BRD, der Schweiz und dem Elsaß sowie den südlichen Niederlanden, Belgien und Nordfrankreich, hier entstünde eine kürzere und effizientere der Fahrroute.[698]

Dieses letzte Gutachten, welches zum Rhein-Maas-Kanal publiziert wurde, hatte keinerlei Einfluss mehr auf die Diskussion. Denn zwischen 1983 und 1985 gab die Europäische Gemeinschaft das Projekt trotz des eher positiven SOBEMAP-Gutachtens offiziell auf, was die Presse als ein „Staatsbegräbnis Erster Klasse“ kommentierte.[699] Es ist anzunehmen, dass der Kanal vor diesem Hintergrund offiziell auch aus der Liste der CEMT gestrichen wurde. Damit erlosch zugleich auch für die Regionen die Verpflichtung, die bisher propagierten Trassen freizuhalten, was das endgültige Scheitern der Aachener und auch Mönchengladbacher Initiativen bedeuten musste. Das genaue Datum der Streichung aus den CEMT-Protokollen ließ sich jedoch weder in archivalischen Quellen noch im Rahmen mündlicher Anfragen beim Bundesverkehrsministerium ermitteln.

Nachtrag

Am 15. Januar 1999 erfolgte die Löschung des Westlandkanal-Vereins im Aachener Vereinsregister. Mit der Schließung der letzten aktiven Kohlen-Grube des Aachener Reviers, der Zeche Sophia-Jacoba am 27. März 1997, hatte der Westlandkanal-Verein endgültig die Existenzberechtigung im Sinne seiner ursprünglichen Zielsetzung verloren.[700] Das Aachener Revier war stillgelegt, es bedurfte damit keiner Wasserstraße zum Transport der Steinkohle mehr. Trotz eingehender Recherchen in belgischen Archiven, Anfragen an die Regierungsverwaltung in Lüttich sowie der ausführlichen Suche mithilfe des deutschen, niederländischen und belgischen Internetangebots war es nicht möglich, Fakten über das weitere Schicksal des CEAM zu ermitteln. Insbesondere das negative Ergebnis der Internetrecherchen lässt vermuten, dass sich auch das CEAM spätestens in den 1990er Jahren aufgelöst haben dürfte. Eine derartige Interessenvertretung hätte im Zeitalter elektronischer Kommunikation und Selbstdarstellung dort zweifellos Spuren hinterlassen, wenn sie denn weiterhin noch aktiv wäre.

---

698 Rheinische Post (03.05.1985), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld; GRIMAR-Gutachten, in: Bestand: 20-4242-2, Wirtschaftsarchiv Köln bzw. Gemeentearchief Venlo.

699 Rheinische Post (03.05.1985), in: Bestand: 20-4242-2, Wirtschaftsarchiv Köln.

700 http://www.aachener-geschichtsverein.de/Online-Beitraege/glueck-auf-das-aachener-steinkohlenrevier (Zugriff am 25.08.2015, 12:15 Uhr).

4.4 Die gesellschaftspolitischen Rahmenbedingungen: Zellen der regionalen Versorgungsinfrastruktur und ihre politisch-ökonomische Verortung am Beispiel der BRD – eine Nachbetrachtung

Ein Durchmarsch durch die Bezugssysteme: Bundes-, Landes- und Stadtpolitik und ihre Ziele im Vergleich

Die Ziele der Nationalökonomie müssen gesamtwirtschaftlich ausgerichtet sein. Einen zentralen Aspekt stellt hierbei die Sicherung und Forcierung der Wettbewerbsstärke der bestehenden Wirtschaftsstandorte dar. Dies gelingt u. a. durch die Schaffung einer wachstumsoffensiven Infrastruktur-Politik, einer wachstumsorientierten und stabilisierenden Wirtschafts- und Industriepolitik sowie einer Beschäftigungspolitik und zwar stets mit Bedacht auf das ganze Land.[701] Mit dem gezielten Ausbau von Infrastruktur verfolgen die staatlichen Organe die Verbesserung und Verbilligung von Transporten, das Wecken von Produktivkräften, die Erweiterung der Wettbewerbslage im internationalen Vergleich, sowie die Schaffung erwünschter raum- und gesellschaftspolitischer Wirkungen.[702] Peters (1971) unterscheidet hierbei drei strukturpolitische Strategien: die Strukturerhaltungspolitik, die Strukturanpassungspolitik sowie die Strukturgestaltungspolitik. Unter ersterer versteht er die Konservierung von Produktion, Marktanteilen und Unternehmensgrößen. Sie stellt in gewisser Weise eine «Politik gegen den Markt» dar, richtet sich gegen Veränderungen des ökonomischen Status quo und spielte beispielsweise in Deutschland in Form des Verbots von Streckenstilllegungen im Schienenverkehr eine Rolle. Die Strukturanpassungspolitik verkörpert dagegen eine den Marktprozess begleitende Vorgehensweise und tritt für die Verbesserung der Anpassungsflexibilität der Unternehmen, für die Vermeidung überstürzter Anpassungsprozesse und die Beseitigung von Produktionsengpässen oder von Überkapazitäten ein. Beispiele hierfür sind die gesetzlich verankerte Abwrackaktion in der deutschen Binnenschifffahrt ab 1969, sowie ein vergleichbares Verfahren hinsichtlich der Fahrzeuge der deutschen Küstenfischerei in den 1960er Jahren. Die Strukturgestaltungspolitik hingegen ist eine dem Markt vorauseilende Politik und zeigte sich beispielsweise in der Entwicklung der Einrichtungen für die Containerschifffahrt, des Transrapids oder des kombinierten Verkehrs.[703] Zwischen 1953 und 1961 befand sich Deutschland auf dem Höhepunkt einer Verkehrskrise, die diesbezüglichen Netzwerkzellen der Versorgungsinfrastruktur standen in einer extremen Konkurrenz zueinander. Diese Phase war beispielsweise besonders durch die Überkapazitäten im Güterverkehr, bedingt durch das Anwachsen der LKW-Flotten, gekennzeichnet, was sich wiederum negativ auf den Geschäftsgang der Bundesbahn auswirkte.[704]

Die übergeordnete nationale Politik gibt also den Rahmen vor, innerhalb dessen die Bundesländer, Regionen, Kommunen und Städte neben Forderungen des Grundgesetzes wie Freiheit und Sicherheit auch wirtschaftlichen Wohlstand und soziale Gerechtigkeit gewährleisten sollen. Zwischen diesen übergeordneten politischen Vorgaben stehen regionalpolitische Maßnahmen, die zum einen eine den Wohlstand fördernde und

701 Kummer, Sebastian: Einführung in die Transportwirtschaft. Wien 2006, S. 182.
702 Schroff, Franz J.: S. 86.
703 Köberlein, Christian: S. 6 f.
704 Zeller, Thomas: S. 215.

optimale Verteilung der Produktionsfaktoren im Raum gewährleisten sollen. Zum anderen zielen sie gleichzeitig darauf ab, die einzelnen Infrastrukturzellen dergestalt den strukturellen Veränderungen anzupassen, dass entsprechend der sozialen Gerechtigkeit für die Bevölkerung regional vergleichbare Lebensbedingungen entstehen bzw. erhalten bleiben. Das vorliegende Beispiel der Auseinandersetzungen um den Rhein-Maas-Kanal zeigt, dass in diesem Rahmen durchaus Konflikte entstehen können. Denn während die Bundesregierung beispielsweise die Interessen der Umschlagplätze Hamburg und Bremen als nationale Seehäfen mit zu berücksichtigen hatte/hat, spiel(t)en diese für die Grenzregion Aachen, vor allem im Zeitalter eines gemeinsamen Europas, keine Rolle: Hier war und ist vielmehr vorrangig, Stück- und Massengüter in die Region bzw. aus der Region so kostengünstig wie nur möglich zu importieren bzw. zu exportieren. Wenn dies in Verbindung mit einem ausländischen Hafen auf der Basis kürzerer Distanzen zu einer Gesamtkostenreduktion führt, ist diese Lösung eben die gegebene. Dieser Umstand gilt naturgemäß nicht nur für den deutschen Teil der Rhein-Maas-Region.

Heinrich Rogmann gab 1955 die folgende Aufstellung der Bodenschätze im internationalen Rhein-Maas-Raum an: „Im Norden das Ruhrgebiet, der Horst von Brüggen (westlich M.-Gladbach und Rheydt), das Aachener Kohlenrevier, dessen nordwestliche Fortsetzung, das Kohlenbecken von Holländisch- und Belgisch Limburg, sowie das Kohlenlager der belgischen Campine zwischen Maas, Sambre und Oberschelde, weit westlich bis fast zur Lys hinziehende Kohlenbecken Schelde-Haine-Sambre-Maas, dessen östlicher Hauptteil zu Belgien gehört, während der kleinere westliche Teil im Nordwesten Frankreichs ausläuft; im Süden die Eisenerzvorkommen Südbelgiens, Luxemburgs und die Erzlager um Nancy, schließlich das Kohlenbecken in Nordlothringen und, nordöstlich anschließend, das Saarkohlenrevier.“[705] Die darauf folgenden Jahre brachten der Rhein-Maas-Region einen grundlegenden Strukturwandel – ein Umstand, der sich ohne Frage auf die Kanaldebatte auswirken musste. Während sich im Zuge dessen der von der KIG Krefeld eingeschlagene Weg rückschauend als sinnvoll erwies, sollte die KIG Aachen an ihrer Haltung bis weit in die 1970er Jahre hinein, ohne Berücksichtigung dieses Strukturwandels, festhalten. Dabei folgte sie der von Rogmann beschriebenen Linie, wonach ein lokales Engagement in der Wirtschaftspolitik dann gefragt ist, wenn die Unterschiede des regionalen Entwicklungsniveaus und des regionalen Entwicklungspotentials zu räumlichen Spannungen führen, die mit einem gegebenen gesellschaftspolitischen Leitbild nicht vereinbar sind.[706] Diese Position wurde besonders von den Initiatoren der KIG Aachen und später von Mönchengladbach in den 1970er Jahren aufgegriffen. Helmut Freuen argumentierte bereits 1969 hierzu wie folgt: „Das Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung in München hat […] durch mehrere Untersuchungen nachgewiesen, [dass] in Städten und Gemeinden, die an einer Wasserstraße liegen, nicht nur die Industriebeschäftigten- und -umsatzzahlen wesentlich höher als in den übrigen Gebieten [sind] – auch die Produktivität je Arbeitsplatz und das industrielle Wachstum sind in diesen Kreisen wesentlich größer. Ein Vergleich der Entwicklung in unserem Raum mit der unserer Nachbarstädte und -kreise an der Rheinschiene bestätigt die Ergebnisse dieser Untersuchung, wie uns allen zu unserem Leidwesen in den letzten Jahren deutlich geworden ist. Unsere Stadt hat

705 Rogmann, Heinrich: S. 63.
706 Seidenfus, Helmuth, Stefan: Verkehr und Regionalpolitik. S. 4.

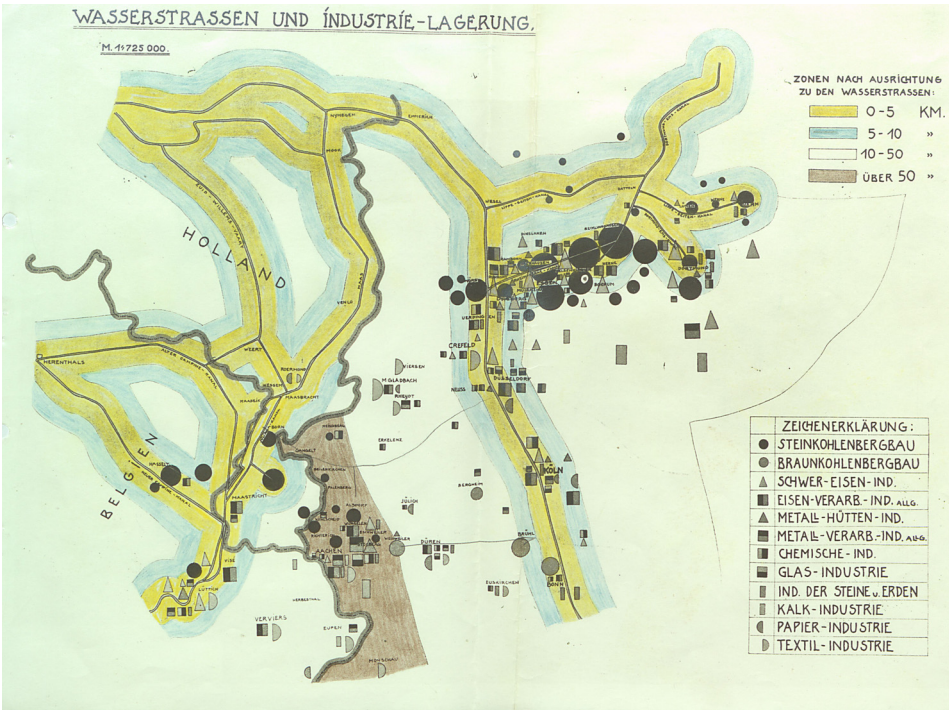


Abb. 33: Die industrielle Situation des Aachener Raums Mitte der 1950er Jahre.

die relative Verschlechterung der Standortbedingungen dabei besonders stark zu spüren bekommen."[707] Weiterhin führte Freuen, damals noch Oberstadtdirektor von Rheydt, aus, dass nach dem Raumordnungsbericht 1966 alle 23 Großstädte der BRD mit mehr als 200.000 Einwohnern an Wasserstraßen lägen, ausgenommen Nürnberg, München, Wuppertal, Augsburg und Mönchengladbach/Rheydt. Eine Rhein-Maas-Verbindung sei nicht nur für die Aachener Steinkohle, sondern auch für die Förderung von Maschinen- und Stahlbau sowie für die Nicht-Eisenmetall erzeugende und verarbeitende Industrie, vor allem also für die Aluminium-Branche, von Bedeutung. Dies insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Raum Mönchengladbach/Rheydt wegen des starken Übergewichts der Textil- und Bekleidungsindustrie in besonderem Maße krisenanfällig sei, wie der konjunkturelle Rückschlag 1966/67 gezeigt habe. Abschließend forderte Freuen unter Verweis auf das „Entwicklungsprogramm Ruhr 1968–1973" dass der linke Niederrhein eine vergleichbare Förderung erfahren müsse.[708]

An dieser Stelle sei noch einmal an die im ersten Kapitel wiedergegebene Feststellung Gerhard Fehls (vgl. Fußnote 187) erinnert, wonach sich Siedlungsbänder und damit auch Infrastrukturzellen in der Regel, wenn dies zugelassen wird, in Abhängigkeit natürlicher Grenzen, z. B. Wasserläufen, Kohlenfeldern etc. entwickeln. Die Tatsache, dass politische Grenzen hier demgegenüber in ihrer Bedeutung zurücktreten, kann von

707 Beratungsvorlage, Anhang Brief (21.05.1969) Freuen an Bundesverkehrsminister, in: Bestand B108/24572, Bundesarchiv Koblenz. S. 2.

708 Beratungsvorlage, Anhang Brief (21.05.1969) Freuen an Bundesverkehrsminister, in: Bestand B108/24572, Bundesarchiv Koblenz. S. 3 ff.; vgl. ferner Goch, Stefan: S. 164.

der regionalen Wirtschaftspolitik genutzt werden. Die Städte Aachen und Mönchengladbach, welche sich geographisch gesehen in unmittelbarer Nachbarschaft zur Maas befinden und deren Distanz zu einem Nordseehafen nach Westen hin, also über Belgien und die Niederlande, die kürzeste ist, versuchten diese Tatsache für ihre Region jeweils im Rahmen ihrer Strukturgestaltungspolitik umzusetzen.

Ergänzend zum Argument «Europa» ließ Heusch – und damit agierte er mit gleicher Hartnäckigkeit wie Josef Nagel – keine Gelegenheit aus, auf die Grenzlage des Aachener Raumes zu verweisen, die „es mit sich gebracht [habe], dass sich seine Verkehrsbeziehungen zum rechtsrheinischen Deutschland, insbesondere in der Zeit nach dem ersten Weltkriege, außerordentlich verschlechtert haben.“[709]

Aufgrund dessen sei Aachen in die wirtschaftliche Isolation getrieben worden, was sich insbesondere im Wegzug bzw. in der Schließung zahlreicher Unternehmen und Wirtschaftszweige bemerkbar mache. In einer schriftlichen Ausarbeitung, die auf Anregung des Bundesverkehrsministeriums durch die IHK Aachen erstellt wurde,[710] führten die Autoren elf Industrie- und Wirtschaftszweige mitsamt der Anzahl der betroffenen Arbeitsplätze an, die in den vorausgegangenen Jahren die Produktion eingestellt oder den Standort gewechselt hatten.[711]

Versorgungsnetzwerkzellen als Garant für Mobilität

Baumaßnahmen, die den Verkehr betreffen, beziehen sich insbesondere auf die Hardware der dazugehörigen Netzwerkzellen. Dabei sind Verkehrsprojekte, mehr als alle anderen technischen Vorhaben, insbesondere hinsichtlich ihrer sozial-politischen Verortung im Gefüge, vom Strukturwandel betroffen und konkurrieren, wie schon mehr-

709 Brief (30.11.1949) von Heusch an Ministerpräsident Arnold, in: Bestand B108/1785, Blatt-Nr. 126–129, Bundesarchiv Koblenz.

710 Vermerk (Tw, 17.12.1956) nach einem erfolgten Gespräch (10.12.1956) zwischen den führenden Vertretern des Westlandkanal-Vereins und dem Ministerialdirigenten Twiehaus. Dort heißt es auf Seite 3: „Es sei Sache der Kammer als Vertreterin der Industrie des Bezirks, im einzelnen historisch die ungünstige Entwicklung infolge der Grenz- und Absatzlage darzustellen, herauszuarbeiten, welche Ansiedlungsmöglichkeiten für neue Industrien der Bezirk biete, und zu prüfen, wie weit diese Industrien durch den Wasserweg in ihrem Standort entscheidend begünstigt werden könnten.“ Als Konsequenz erfolgte sogleich am 04.01.1957 die Zusendung einer Ausarbeitung „Beiträge zur Beurteilung der Bedeutung des Westlandkanalvereins“ durch die IHK Aachen an den Bundesverkehrsminister. In: Bestand B108/1786 (Teil 1), Bundesarchiv Koblenz.

711 Diese waren: Hüttenwerk der Rothen Erden (Aachen-R.E.: 4.480 Arbeitsstellen), Maschienenfabrik J. W. Erkens (Niederaus, 350 Arbeitsstellen), Kesselfabriken Petry-Dereux GmbH. (Düren, 275 Arbeitsstellen), Rheinische Chamotte- u. Dinaswerke (Eschweiler, 190 Arbeitsstellen), Stolberger AG. für feuerfeste Produkte (Aachen, 90 Arbeitsstellen), Walzwerk Pümpchen b. Eschweiler/Hochofenwerk Konkordia-Hütte/Eschweiler Drahtfabrik (Eschweiler, 1000 Arbeitsstellen), Waggonfabrik Linke-Hoffmann vorm. J. P. Goossens, Lochner & Co. (Brand, 600 Arbeitsstellen), Kesselfabrik J. Piedboeuf (Aachen, 150 Arbeitsstellen), Stolberger Düngerfabrik (Stolberg, 100 Arbeitsstellen), Sodafabrik Deutsche Solvay-Werke (Würselen, 500 Arbeitsstellen), Chemische Fabrik Rhenania Kali-Chemie (Stolberg, 600 Arbeitsstellen). Beiträge zur Beurteilung der Bedeutung des Westlandkanalvereins. Betriebsstilllegungen bzw. -verlegungen (Teil II, S. 3, 1957), in: Bestand B108/1786 (Teil 1), Bundesarchiv Koblenz.

fach festgestellt, vor diesem Hintergrund untereinander. Dieser auf ökonomischen Prozessen basierende Wettbewerb findet aufgrund der Auswahlmöglichkeit der Initiatoren zwischen Alternativzellen insbesondere zwischen einzelnen, auf das gleiche Ziel – hier die Mobilitätsgarantie – gerichtete Zellen statt. Als exemplarisch hierzu kann etwa die Tatsache angesehen werden, dass der 1846 eröffnete Ludwig-Donau-Main-Kanal durch das rasche Aufkommen des neuen Transportmediums Eisenbahn schon wenige Jahre später bedeutungslos geworden war. Was den Betrachtungszeitraum der vorliegenden Arbeit angeht, geriet die Binnenschifffahrt u. a. dadurch ins Hintertreffen, dass seitens des Bundes in erster Linie die Förderung der über lange Zeit defizitär wirtschaftenden staatseigenen Bahn betrieben wurde. Allerdings muss hierbei berücksichtigt werden, dass zur Erzeugung eines flächendeckenden Transportwesens das Prinzip Wasserstraße allein dazu nicht in der Lage war/ist und die Förderung des Schienenverkehrs per se zunächst einmal ihre Berechtigung hatte. In jedem Falle handelte es sich beim seinerzeitigen deutschen Luft- und Eisenbahnverkehr um staatliche Monopolunternehmungen – diese sind folglich nach der im ersten Kapitel vorgenommenen Kategorisierung als primäre Versorgungsnetzwerkzellen anzusehen. So war das Transportsystem Eisenbahn in Deutschland noch 1986, von den nicht-bundeseigenen Nebenbahnen abgesehen, staatlich monopolisiert, der Bund besaß somit weit reichende Möglichkeiten der Einflussnahme auf die Verkehrsstrukturen.[712] Im Gegensatz dazu unterlagen zu dieser Zeit, u. a. durch die 1974 erfolgte Gründung des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), letztere und der Straßenverkehr einer Kartellwirtschaft.[713]

Hinsichtlich seiner Monopolunternehmen konnte sich die Bundesregierung auf die Empfehlungen des Wissenschaftlichen Beirats stützen. Hatte dieser 1954 noch ein eher indifferentes Verhältnis zum Bau neuer Wasserstraßen, wurde Ende der 1970er Jahre sogar über einen generellen Stopp für Investitionen in das deutsche Wasserstraßennetz diskutiert.[714] Im Rahmen einer modernen Verkehrswirtschaft war und ist die Binnenschifffahrt dort effizient und wirtschaftlich, wo Massengüter über größere Entfernungen zu transportieren sind. In diesem Fall lässt sich rein rechnerisch die Überlegenheit des Wasserwegs pro Tonnagekilometer darstellen. Die Bilanz sieht selbstverständlich anders aus, wenn die beanspruchten Wasserstraßen nicht von Natur aus vorhanden oder nicht primär nutzbar sind, wenn somit der Aufnahme einer Schifffahrt aufwendige Wasserbauten vorausgehen müssen. Die Frage, ob sich eine künstliche Wasserstraße amortisieren wird, hängt zum großen Teil vom technischen und damit letztlich vom finanziellen Aufwand, also zunächst von ihrer Hardware, ab.[715] Hierfür wiederum sind die geographischen, geologischen und hydrologischen Gegebenheiten im Trassenverlauf ausschlaggebend. Wichtige Parameter der Kalkulation sind weiterhin die Kosten für Unterhalt und Betrieb, beide abhängig von der Anzahl der zusätzlich erforderlichen, betriebsgarantierenden strukturellen Nachbarzellen, wie z. B. der benötigten Schleusen und Schiffshebewerke. Diese Betrachtungen beziehen sich freilich zunächst

712 Suntum, Ulrich van: S. 4; Zeller, Thomas: S. 214.
713 Suntum, Ulrich van: S. 34.
714 Schreiben (24.02.1952) vom Wissenschaftlichen Beirat (Berkenkopf) an den Bundesverkehrsminister Seebohm, S. 5, in: Bestand 20-1763-3 sowie Presseinformation (11.12.1978) der Niederrheinkommission, in: Bestand 181-495-1, Wirtschaftsarchiv Köln.
715 Schroff, Franz J.: S. 37 f.

nur auf die Eigenwirtschaftlichkeit ohne Berücksichtigung des gesamtwirtschaftlichen Aspekts.

So war also seit den zwanziger Jahren, was die Streckenkilometer angeht, der Ausbau des Wasserstraßennetzes ins Hintertreffen geraten. Demnach umfasste das deutsche Wasserstraßensystem im Jahr 1976 weniger als 4.000 km, das Schienennetz hingegen 28.000 km, die Bundesstraßen und -autobahnen sogar 39.000 km an Fortbewegungsstrecke. Hinzu kommt, dass von den rund 4.000 km Wasserstraße nur ein Teil von Schiffen mit mehr als 1.000 Tonnen befahren werden konnte.[716] Auch in den beiden Nachbarländern Belgien und den Niederlanden wurde der Straßenverkehr in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg ausgebaut, allerdings wurde gleichzeitig – im Gegensatz zu Deutschland – das Eisenbahnnetz reduziert. Im Jahr 1973 betrug die Dichte des niederländischen Straßensystems 148 km/100 qkm, der Schienenwege 8,4 km/100 qkm und die des Wasserstraßensystems 14,2/100 qkm. Diese Berechnung basierte auf 4.800 Kilometern an Wasserwegen, davon waren 2.300 km für Schiffe von mehr als 1.000 Tonnen befahrbar. Das belgische Straßennetz wies hingegen eine Dichte von 41km/100 qkm und die dortigen Schienenwege einen Wert von 13,3 km/100 qkm auf. Für die belgischen Wasserstraßen ergab sich hingegen nur eine Dichte von 5,1 km/100 qkm und zwar auf der Basis von 1.570 Kilometern an Wasserwegen, was somit in etwa nur einem Drittel des niederländischen Kanalsystems entsprach.[717]

Eine der wirtschaftlichen Hauptaufgaben künstlich angelegter Wasserstraßen ist im Rahmen ihrer Versorgungsfunktion die Verkürzung der Verbindung zwischen den Seehäfen und der Tiefe des wirtschaftlichen Raumes im Binnenbereich und die daraus resultierende Verringerung der Frachtkosten. Somit spielen im Umkehrschluss Binnenwasserstraßen für die Entwicklung der Seehäfen eine bedeutende Rolle. In erster Linie werden dabei Vernetzungen von Seehäfen mit etablierten wirtschaftlichen Kerngebieten angestrebt, in Deutschland etwa mit dem Ruhrrevier.[718]

Die künstliche Wasserstraße erfüllt hier in erster Linie die Funktion eines Verbindungskanals, diese kann aber auch, ohne dass dies ursprünglich unbedingt beabsichtigt war, durch eine Erschließungsfunktion ergänzt werden. Handelt es sich, wie beispielsweise beim Dortmund-Ems-Kanal, primär um einen Verbindungskanal, so forciert er zunächst die Entwicklung in dem betreffenden Wirtschaftszentrum, welches etwa vom direktem und damit kostengünstigeren Rohmaterialbezug und von effizienteren Absatzwegen seiner Produkte profitiert. Derartige Mechanismen müssen sich jedoch nicht auf alle Wirtschaftsbereiche gleichmäßig auswirken.

716 Kinnemann, Stefan: Implikationen des wirtschaftlichen Strukturwandels für die zukünftigen Aufgaben der deutschen Binnenschifffahrt. In: Seidenfus, Helmuth Stefan (Hg.): Wirtschaftlicher Strukturwandel und Verkehr. Göttingen 1979, S. 144–217, hier S. 60.

717 Hambloch, Hermann: S. 227 ff.

718 Schroff, Franz J.: S. 73.

Tabelle 14: Die Entwicklung des Verhältnisses Straße, Schiene und Wasserstraße in den Niederlanden und Belgien von 1963–73.

	Niederlande			Belgien		
Jahr	1963	1968	1973	1963	1969	1973
Straßennetz						
national	220,1	276,4	321,1	187,6	249,3	319,0*
international	10,8	18,4	32,4	7,4	16,4	19,9*
Schienennetz						
national	17,1	12,7	7,5	27,2	23,2	23,2
international	13,8	13,1	16,1	38,2	46,0	52,3
Binnenwasserstraßen						
national	62,6	94,8	94,8	22,8	29,2	24,9
international	90,7	147,4	159,1	42,0	63,6	76,9

* 1972.

Wenn besonders die hafenorientierten Industriezweige davon profitieren, kann sich das für andere Unternehmen unter Umständen negativ auswirken und einen Verdrängungswettbewerb initiieren.[719] An dieser Stelle sei auch noch einmal auf die von Josef Nagel formulierte Stadtentwicklungstheorie verwiesen.

Der Überseeverkehr spielt in diesem Zusammenhang folglich eine wichtige Rolle. Die zwischen den beiden Kerngebieten – Seehäfen einerseits und etablierten Industriezentren andererseits – liegenden strukturschwachen Räume mit fehlenden Standortvorteilen bleiben von der reinen Verbindungsfunktion des Kanals in der Regel unberührt.[720] Handelt es sich hingegen um eine Wasserstraße mit bewusst kalkulierter Erschließungsfunktion, kann in der Folge eine Angleichung der Standortbedingungen im Einzugsgebiet des Kanals resultieren.[721] Regionale Wachstumsimpulse hängen also von der diesbezüglichen Funktionalität einer künstlichen Wasserstraße ab. Um die Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsträger besser erfassen zu können, entwickelte Voigt (1973) den Begriff der Verkehrswertigkeit, der sich nach folgenden Kriteri-en bemisst: Massenleistungsfähigkeit, Schnelligkeit und Pünktlichkeit, Fähigkeit zur Netzbildung, Berechenbarkeit, Häufigkeit der Verkehrsbedienung, Sicherheit, Partiegröße und Bequemlichkeit.[722] Was die Schnelligkeit betrifft, liegt der Luftverkehr naturgemäß an der Spitze. Sein Anteil am gesamten Gütertransport wird jedoch durch den hohen Kostenfaktor begrenzt.[723]

Um räumliche Transportstrukturen zu klassifizieren und zu bewerten, benutzt die Verkehrsgeographie den Terminus „Raumknotenpunkte“ und unterscheidet dabei lokale, regionale und überregionale Knoten, im übertragenen Sinne handelt es sich hierbei um die beschriebenen Netzwerkzellen der Versorgungsinfrastruktur. Eine weitere Charakterisierung erfolgt auf der Basis der Inanspruchnahme durch die verschiedenen Verkehrsträger: So wird zwischen unimodalen (kein Wechsel des Verkehrsträgers) und multimodalen Knotenpunkten unterschieden.[724] Multimodale Knotenpunkte verkörpern die Schaltstellen des kombinierten Verkehrs im Rahmen von Transportketten, welche

719 Krafft, Dietmar: Der Einfluß eines Hafens auf die Wirtschaftsstruktur und die Wirtschaftskraft seiner Hafenstadt. Göttingen 1966, S. 24.
720 Krafft, Dietmar: S. 24.
721 Krafft, Dietmar: S. 24.
722 Köberlein, Christian: S. 70; Kinnemann, Stefan: S. 64.
723 Suntum, Ulrich van: S. 20.
724 Kummer, Sebastian: S. 110 f.

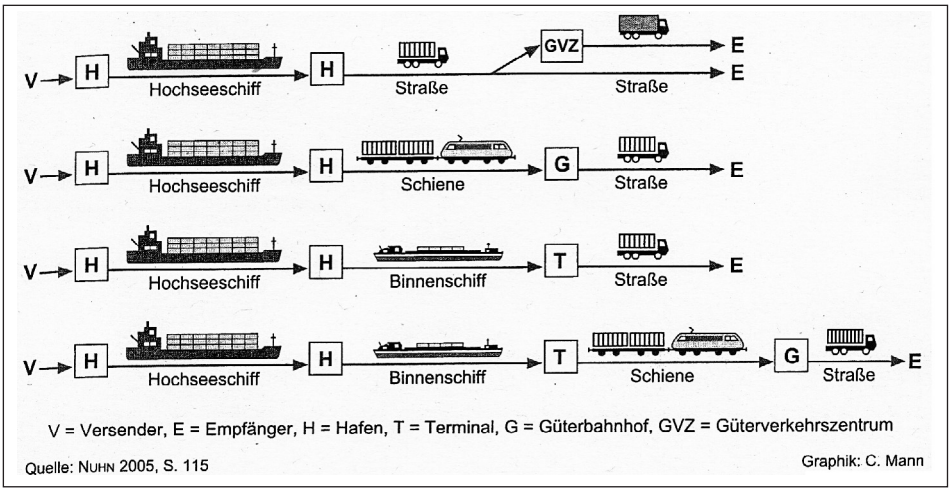


Abb. 34: Die Transportkette.

auch die Nutzung energie- und umweltfreundlicher Transportverfahren zulassen – es sind die im ersten Kapitel bezeichneten Königszellen einer Versorgungsinfrastruktur. Die Knotenpunkte wurden mit der Zeit bezüglich der Umschlagstechnik mehr und mehr durch den Behältertransport (Container) geprägt, der ausgehend von der Seeschifffahrt Eingang in den Binnentransport fand. Während die Langstrecken dabei auf dem Wasserweg oder per Schienenverkehr abgewickelt werden, erfolgt die Bedienung der Zu- und Ablaufverkehre durch den Straßenverkehr. Letzteres führt in vielen Fällen allerdings dazu, dass der Verkehr vom Seehafen zum Endverbraucher von vornherein mittels LKW vollzogen wird.[725]

Die Infrastrukturpolitik und ihre Auswirkungen

„Probleme des Strukturwandels wurden immer zuerst lokal spürbar, insbesondere auch in einer Region, die aufgrund ihrer verwaltungsmäßigen Zersplitterung keine eigene Vertretung hat.“[726] Es liegt daher auf der Hand, dass die Interessenvertreter von Regionen oder von Wirtschaftszweigen den Verkehr als Werkzeug der Wirtschaftspolitik ansehen.[727] Der Verkehr wird dabei durch mehrere, miteinander z. T. strukturell gekoppelten Zellen ermöglicht. Die Betriebsstrukturen der jeweiligen Verkehrsnetzwerkzellen sind im Allgemeinen durch ein großes Anlagekapital, sichtbar in Form der Hardware (Verkehrsträger, Umschlageinrichtungen, Stationen, Fuhrparks) in Verbindung mit einem hohen Personalbedarf, den Betreibern, welche die konkrete Zellenfunktion aufrecht erhalten, gekennzeichnet. Der Verkehrsfluss, durch das konkre-

725 Aberle, Gerd: Transportwirtschaft. Einzelwirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Grundlagen. 5. Auflage, München 2009, S. 22 f.; Barth, Mario/Filippi, Wolfgang: Kombinierter Güterverkehr (KV) – Perspektiven der technischen, ökonomischen und ordnungspolitischen Bedingungen. In: Würzburger Geographische Manuskripte, H. 71, Würzburg 2007, S. 13–24, hier S. 13 ff.; Zeller, Thomas: S. 327 f.

726 Goch, Stefan: S. 480.

727 Krafft, Dietmar: S. 14.

te Vernetzen der Zellen miteinander organisiert, dient dabei nicht nur der Garantie des Basisbedürfnisses Mobilität, sondern stellt zugleich auch einen Teil der Produktion dar, weshalb besonders bei dieser Form der Infrastrukturzellen die enge Koppelung jener an die Wirtschaft Beachtung finden muss: Sie dienen in diesem Sinne der Umwandlung von konsumfernen in konsumnahe Güter.[728]

Die genannten Königszellen als Knotenpunkte sind ein wichtiger Bestandteil der Voraussetzungen für die Prosperität und wirtschaftliche Zukunftsfähigkeit von Regionen. Insbesondere die gezielte Schaffung solcher Königszellen muss also als eines der vorrangigen Ziele der lokalen Politik gelten. Beim vorliegenden Beispiel Rhein-Maas-Kanal wären neben der Wasserstraße selbst auch mit den Mündungshäfen mehrere multimodale Knotenpunkte im Sinne der verkehrsgeographischen Definition entstanden oder zumindest entscheidend aufgewertet worden. Der in der vorliegenden Arbeit dargestellte, jahrzehntelange intensive Kampf der Städte am Rhein um eine Kanalanbindung ist auf dieser Grundlage nachvollziehbar. Ein Schlaglicht auf diese Zusammenhänge wirft ein Fund im Bundesarchiv Koblenz. Mitte der 1960er Jahre wendete sich das Mitglied des Bundestags Klaus Hübner an den Bundesverkehrsminister Leber in Sachen seines Wahlbezirks. Es ging dabei um die Einrichtung eines Hafens in Nievenheim als Mündungshafen des angedachten Rhein-Maas-Kanals. Hintergrund dafür war die beabsichtigte Ansiedlung eines Großbetriebs der Aluminiumindustrie. Beide Vorhaben wurden allerdings nie ausgeführt, dennoch verdeutlicht der Vorgang einmal mehr den engen Zusammenhang zwischen Industrieansiedlung und Transportmöglichkeiten. Dabei ist naturgemäß ein Standort vor allem dann attraktiv, wenn er eine Anbindung an mehrere Verkehrsträger gleichzeitig, also Wasserweg, Straße und Schiene, anbietet.

Die Finanzierung eines Rhein-Maas-Kanals – ein ignoriertes Problem

Als grundsätzlicher Nachteil ist die Tatsache anzusehen, dass Verkehrsleistungen nicht auf Vorrat produziert werden können, d. h. Produktion und Absatz fallen zusammen.[729] Bereits die Überlegungen von Adam Smith nahmen die moderne Erkenntnis voraus, dass Netzwerkprojekte der langfristig angelegten Versorgungsinfrastruktur durch ihre dominante Hardware ausgezeichnet sind. Die dazu nötigen Investitionen können in der Regel nicht von einem einzelnen oder von einem kleinen Kollektiv getragen werden. Für ihre Realisierung sind substantielle finanzielle Vorleistungen zu erbringen. Initiatoren und Betreiber können sich im Vorfeld einer Amortisierung nicht immer sicher sein.

Bedingt durch die beiden Weltkriege und die dazwischen liegenden Wirtschaftskrisen hatten alle drei in die Rhein-Maas-Debatte involvierten Nationen in den ersten Jahren des Betrachtungszeitraums wirtschaftliche Probleme und nur geringe Ressourcen für weit reichende Infrastrukturprojekte zur Verfügung. Dazu kommt, dass die verfügbaren Mittel in den Nachkriegsjahren zunächst für solche Vorhaben bereit gestellt wurden, die schon in den zwanziger und dreißiger Jahren begonnen worden waren, wofür die ab den Endvierzigern energisch betriebene Fortsetzung der Main- bzw. Moselkanalisierung erstrangige Beispiele darstellen. Gerade die Projektfinanzierung hätte, vor allem unter diesen Voraussetzungen, einen wichtigen Bestandteil der Diskussion

728 Schroff, Franz J.: S. 3.
729 Frerich, J./Müller, G.: Europäische Verkehrspolitik. München 2004, S. 39.

bilden müssen. Umso erstaunlicher erscheint zumindest im Hinblick auf die Aachener Fraktion die Tatsache, dass über den gesamten Diskussionszeitraum die Finanzierung der erörterten Wasserstraße zwischen Rhein und Maas nur eine marginale Rolle spielte und zumeist hinten angestellt wurde. Der Disput über das Projekt erstreckte sich vorwiegend auf die Frage der prinzipiellen Nützlichkeit des Kanals und des vorteilhaftesten Trassenverlaufs, letzteres, wie ausführlich dargelegt, jeweils in Abhängigkeit von lokalen Interessen. Sind schon die überlieferten Kostenkalkulationen zumeist summarische Abschätzungen, so bleibt die konkrete Frage nach den Quellen der benötigten Mittel gänzlich offen. Dies gründet auch in der Tatsache, dass die vorrangig in Frage kommenden Kostenträger, also Bund, Länder und Kommunen, sich in dieser Sache bedeckt hielten und nur zu gern auf fehlende Finanzmittel verwiesen. Auch Vorschläge zur Refinanzierung des Projekts blieben im Hintergrund der Diskussion. In Presseartikeln wie in amtlicher Korrespondenz klingt immer wieder die Hoffnung auf Unterstützung aus dem Marshall-Plan oder, im weiteren Verlauf, aus europäischen Fonds an.[730]

Neben den Investitionskosten bleiben auch die Antworten auf die Frage nach den zu erwartenden laufenden Betriebskosten vage. Ein Beispiel für die Problematik der Kostenkalkulation einerseits und der Finanzierung andererseits bieten die Überlegungen auf der Basis der bereits dargestellten „A-Theorie“ (vgl. Kap. 4.1). Dabei wurde davon ausgegangen, dass eine Rhein-Maas-Verbindung umso kostengünstiger sei, je weiter nördlich, und damit kürzer, sie verliefe. Dieser Vorteil sei jedoch wiederum dadurch zunichte gemacht worden, dass die CEMT für den Fall einer nördlichen Variante die Anbindung des Aachener Raums durch einen Stichkanal forderte. Bezeichnenderweise versuchte die KIG Krefeld diesen Umstand in ihren Dossiers durch diesbezügliche separate Kostenaufstellungen zu vertuschen. Aus den Reihen der KIG Aachen entstanden, wie dargelegt, zwar zahlreiche Denkschriften zum Kanalprojekt, keine davon setzte sich jedoch in angemessener Weise mit dem Finanzierungsproblem auseinander.

Auf belgischer Seite wurde 1952 vom Ministerie van Openbare Werken immerhin eine Kostenkalkulation für eine Strecke von Born nach Krefeld über Isenbruch erstellt, in welcher nicht nur sehr detailliert die Ausgaben für diese Kanaltrasse, sondern auch für einen Stichkanal nach Aachen sowie für die in diesem Rahmen erforderliche Beseitigung des «Stopfens von Lanay», mit der Gesamtsumme von 3.378.000.000 Fr. aufgelistet wurden.[731] Diese Aufstellung diente in erster Linie dazu, das Krefelder Argument, eine nördliche Trassierung verursache die geringsten Kosten, zu entkräften. Die Darstellung endet dementsprechend mit der Schlussbemerkung: „Het valt te betwijfelen dat de betrokken landen bij die uitgave, het kanaal als „goedkoop“ zullen

730 Rhein-Echo (20.09.1949), Westdeutsche Zeitung Düsseldorf (20.09.1949), Allgemeine Kölnische Rundschau (03.01.1950), Kölner Rundschau (04.01.1950), Der Mittag (04.01.1950), Aachener Volkszeitung (04.01.1950), Westfalen-Anzeiger (04.01.1950), Neue Ruhr Zeitung (04.01.1950), Die Welt (05.01.1950), Westfälische Nachrichten (05.01.1950), Kölner Stadtanzeiger (06.01.1950), Rheinische Zeitung (24.03.1950), Rheinische Post (16.05.1961), Rheinische Post (17.05.1961).

731 Schelde-Maas-Rijnverbinding. Nota betreffende het ontwerp van kanaal Born-Krefeld (o. Dat.) vom Ministerie van openbare werken en Brüssel, in: I 215, Bestuur van het Zeewezen (1830–1976): Binnenvaart, 6086, Rijksarchief Brüssel.

beschouwen.[732] – Es ist zu bezweifeln, dass die betroffenen Länder angesichts dieser Ausgaben den Kanal als „billig“ betrachten werden.“ Dies sollte damit auch die einzige belgische konkrete Kalkulation bleiben.

Auch das erwähnte Angebot der niederländischen Kiesgewinnungsbetriebe aus dem Jahr 1985, sich mit 10 % an der Finanzierung des Kanals zu beteiligen, kann im Hinblick auf die zu diesem Zeitpunkt bereits komplett veränderten wirtschaftlichen Bedingungen hinsichtlich der Gesamtrentabilität des Vorhabens nicht als Teil eines abgesicherten Finanzierungskonzepts verstanden werden.

732 Schelde-Maas-Rijnverbinding. Nota (o. Dat.) betreffende het onderwerp van Kanal Born-Krefeld, dem Inhalt zu schließen jedoch aus dem Jahr 1952, vom Ministerie van openbare werken en Brüssel, S. 6, in: Bestand I 215, Bestuur van het Zeewezen (1830–1976): Binnenvaart, 6086, Rijksarchief Brüssel.

5. Die lange Geschichte der missglückten Anbindung des Niederrheins an den Antwerpener Hafen mittels des Rhein-Maas-Schelde-Kanals: eine Zwischenbilanz

In den vorangegangenen Kapiteln wurden die über Jahrhunderte währenden Diskussionen und Bemühungen unterschiedlicher Initiatoren der Rhein-Maas-Region um das Projekt einer Wasserstraße zwischen Schelde, Maas und Rhein, mit Konzentration auf das 20. Jahrhundert, dargelegt. Begonnen mit den ersten Versuchen durch die spanische Herrschaft im 17. Jahrhundert bis hin zum Erlöschen der Projektdiskussion 1985 erstrecken sich die Bemühungen um die West-Ost-Magistrale über insgesamt knapp 360 Jahre, welche zusammenfassend in vier Perioden unterteilt werden können: 1. 1626–1838, 2. 1839–1939, 3. 1939–63 sowie 4. 1964–85.[733] In jeder dieser Phasen können anhand der im ersten Kapitel vollzogenen Überlegungen unterschiedliche Gründe für das Scheitern sowie verschiedene angedachte Funktionen des Projekts eruiert werden. Bei der dritten Phase kommt dabei der Betrachter hinsichtlich der Funktion der «Kanalzelle» zu unterschiedlichen Ergebnissen, abhängig davon, aus welcher Perspektive er sich dem Projekt nähert (Kap. 4.1 versus 4.2 und 4.3). Zudem können hinsichtlich der Zellenfunktion und des Erfolges der Zweckhandlungsinfrastrukturen für die dritte Phase ebenfalls zusammenfassende Überlegungen angestellt werden.

1. Frühe obrigkeitliche Planungen und deren partielle Realisierung 1626–1838

In die erste Periode fallen zunächst die in Ansätzen realisierte Fossa Eugeniana Philipps IV., der Grand Canal du Nord Napoleon Bonapartes sowie der Nordkanal von Wilhelm Thomas. Heute noch erhaltene bauliche Überreste dieser Projekte ergänzen hier, sozusagen aus archäologischer Sicht, eindrucksvoll die schriftliche Überlieferung. Für alle drei Projekte kann zunächst festgehalten werden, dass die Initiatoren eine direkte Verfügungsgewalt über das für den Bau veranschlagte Territorium hatten, in allen drei Fällen war zudem offensichtlich genügend Kapital für konkrete bauliche Maßnahmen vorhanden.

Im Hinblick auf die weiteren im ersten Kapitel angestellten Überlegungen bezüglich der Realisierung einer Netzwerkzelle «Kanal» muss für die Fossa Eugeniana festgestellt werden, dass diese, im Gegensatz zu den späteren Unternehmungen, komplett anderen Verhältnissen unterlag. Während zu Zeiten des Projekts des Grand Canal und des Projekts Nordkanal cum grano salis Frieden herrschte, befand sich das Baugebiet der Fossa im 17. Jahrhundert inmitten der kriegerischen Auseinandersetzung niederländischer und spanischer Truppen. Wie oben beschrieben, wirkte sich dieser Umstand negativ auf die Baumaßnahmen aus.

733 Die ersten beiden Phasen wurden von der Verfasserin bereits z. T. in dem folgenden Beitrag als solche skizziert: Schröder, Lina: Neuss und das Kanalprojekt Rhein-Maas-Schelde.

Abb. 35: Fossa Eugeniana, Grand Canal du Nord/Nordkanal, Rhein-Maas-Ems-Kanal (zwischen Rhein und Maas).

Dass diese drei Projekte, im Gegensatz zu den nicht ausgeführten Kanalbauten der späteren Perioden, über die Planung hinaus tatsächlich in ein, wenn auch fragmentarisches, Baustadium gelangten, gründet vor allem in der uneingeschränkten Verfügungsgewalt der jeweils anordnenden Obrigkeit, welche über Einwände jeglicher Art erhaben sein konnte, es trifft demnach das aus dem ersten Kapitel ganz rechte Kommunikationssystem zu (vgl. Kap. 1.3.1). Neben einer Stärkung der eigenen Wirtschaft und des Handels bei gleichzeitiger gezielter ökonomischer Schwächung des Nachbarn waren die ersten beiden Unternehmungen zweifellos ebenso auf Herrschaftsdemonstration und -erhalt des absolutistischen Landesherrn bzw. des machthungrigen Empereurs ausgerichtet. Im Falle der Fossa Eugeniana kam noch die Nutzung der Wasserstraße als spanische Demarkationslinie gegenüber der niederländischen Republik hinzu.

Alle drei genannten Projekte lassen sich als neue Zelle zur Vervollständigung einer Versorgungsinfrastruktur interpretieren, welche in den ersten beiden Fällen neben der Versorgungsfunktion gleichzeitig eine Speicherfunktion zum Erhalt der ausgeübten Herrschaft der Obrigkeiten erfüllen sollten. Die beiden ersten Projekte kamen durch einschneidende geopolitische Veränderungen zum Sistieren: Während im Falle der Fossa die Spanier die Kontrolle über das Gebiet verloren, war für Napoleon durch Annektierung der Niederlande inklusive des Seehafens Amsterdam (= Alternativzelle zu Antwerpen) der Grand Canal du Nord verzichtbar geworden. Auch für die Aufgabe des Nordkanals war letztendlich das Auftauchen einer Alternative verantwortlich: Mit der Eisenbahn als neuen Verkehrsträger entstanden flexiblere und zunächst auch billigere Transportmöglichkeiten, welche auf die Existenz der Nachbarnetzwerkzellen entscheidenden Einfluss hatten. Im Hinblick auf die Funktion des Nordkanals als rein auf Warenmobilität ausgerichtetes Versorgungselement im gesamten Netzwerkgefüge stellt dieses Projekt in der fraglichen Periode eine Ausnahme dar.

Als Zelle mit vordergründiger Versorgungsfunktion und Manifestierung des Herrschaftsanspruchs ist auch die nicht zur Ausführung gelangte Idee Friedrichs des Großen zu einem Maas-Rhein-Ems-Kanal dieser Phase zuzuordnen. Im Gegensatz zu den

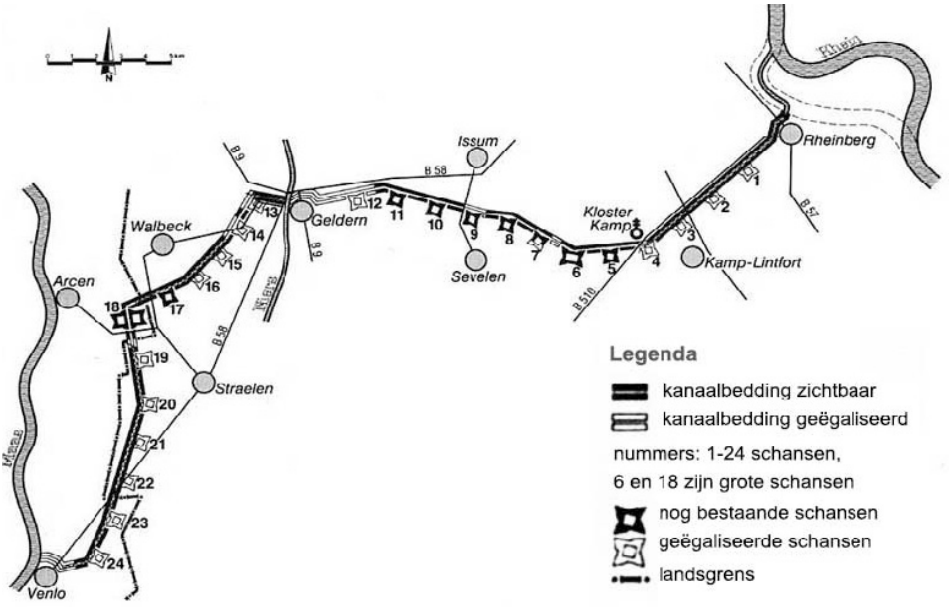
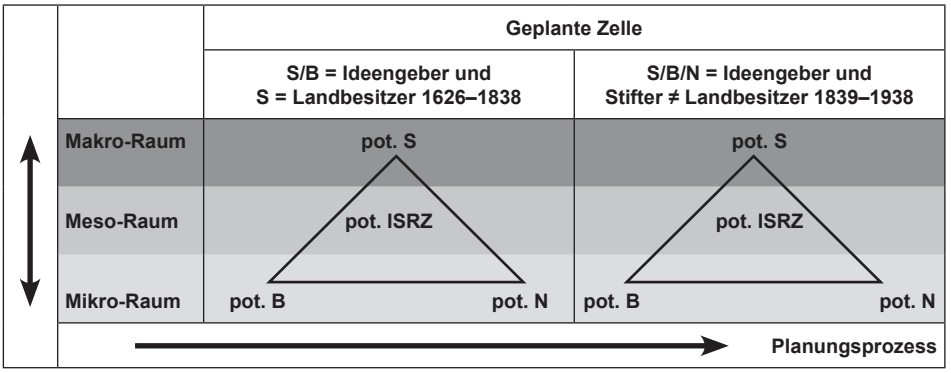


Abb. 36: Die Fossa Eugeniana mit ihren unzähligen Schanzen als Teil der spanischen Fortifikation am Niederrhein.

anderen Unterfangen dieser Periode, welche letzten Endes in die Umsetzungsphase (Nordkanal) gelangten, blieb Friedrichs Projekt jedoch trotz der günstigen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen in der ersten Planungsphase stecken – es gab kostengünstigere Alternativzellen zu diesem teuren Großprojekt, die Friedrich II. offensichtlich in ihrer Konstruktion und Ausrichtung letztendlich überzeugten.

2. Versuche einer mehrstaatlichen Kooperation 1839–1938



Grafik 9: Veränderte Kommunikationssituation um den Rhein-Maas-Schelde-Kanal.

Mit dem Ende der napoleonischen Ära und der nachfolgenden territorialen Neugestaltung Europas änderten sich die politischen Voraussetzungen für die Erstellung einer künstlichen Wasserstraße zwischen dem Rhein und der Schelde maßgeblich. Nicht zu-

letzt mit der Manifestierung eines belgischen Nationalstaats im Jahr 1839 sollte in Zukunft das für den Kanalbau erforderliche Terrain nicht mehr im Machtbereich eines einzelnen Potentaten liegen, zwischenstaatliche Verträge wurden von nun an für eine durchgehende Verbindung zur unabdingbaren Voraussetzung. Gleichzeitig begannen bezüglich des Kanalbaus im Zuge der Industrialisierung privat- und regionalwirtschaftliche Interessen an leistungsfähigen Verkehrsverbindungen (Mobilität) die ursprünglich obrigkeitlich geprägten Zielsetzungen abzulösen, es zeichnete sich also eine erste Funktionsverschiebung ab.

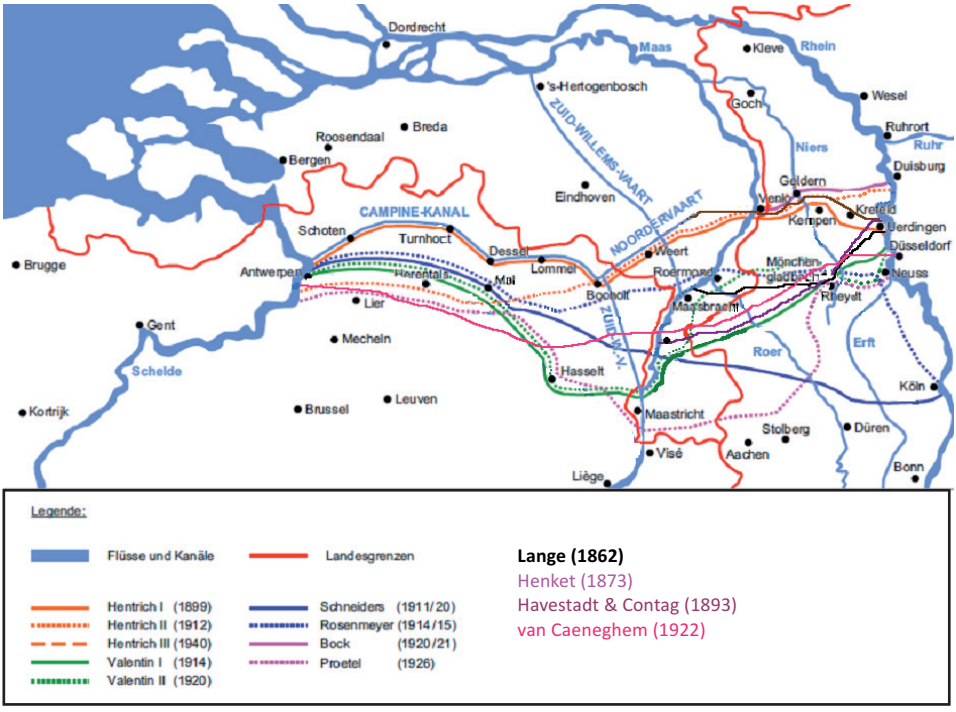


Abb. 37: Schematische Darstellung der Planungen zum Rhein-Maas-Schelde-Kanal zwischen 1839 und 1938.

Der Zeitraum ab 1839 bis zu den dreißiger Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts lässt sich geradezu als eine Periode der «Verschriftlichung des Anliegens» bezeichnen, dabei oszillierten die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zwischen ruhigeren und kriegerischen Zeiten, wobei zunächst die friedlichen Abschnitte deutlich überwogen. Damit unterlagen die Planvorhaben zunächst im Wesentlichen konstanten gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen, die eine ausführliche Beschäftigung mit der zu konstruierenden Netzwerkzelle Rhein-Maas-Schelde-Kanal zuließen. Dieser kam dabei in erster Linie eine Versorgungsfunktion zu, sahen die Verfechter doch in der Anbindung Antwerpens an den Niederrhein eine unabdingbare Voraussetzung für die weitere ökonomische Entwicklung der Region.

Auf der Basis der niederländisch-belgischen und niederländisch-preußischen Staatsverträge entstand im 19. und 20. Jahrhundert auch und gerade auf preußischer Seite eine Fülle von Entwürfen, ohne dass sich eine länderübergreifende Akzeptanz ergeben hätte. Nach dem Abschluss des preußisch-niederländischen Staatsvertrags

von 1882 stieg die Zahl der vorgelegten Planungen auf deutscher Seite noch einmal signifikant an. Dabei zielten die einzelnen Entwürfe keineswegs nur auf die Optimierung der Trassenführung in technischer Hinsicht ab. Vor dem Hintergrund der industriellen Entwicklung bildet sich mehr und mehr der Konkurrenzkampf der rheinischen Städte und Regionen um eine Kanalanbindung ab, was sich besonders im Ringen um die Kanalmündung niederschlägt, wofür die Wettbewerbssituation zwischen Neuss und Krefeld-Uerdingen noch einmal als beispielhaft erwähnt werden soll: Die potentiellen Infrastrukturzellennutzer schalteten sich aktiv in die Diskussion mit ein. Die erfolgreiche Umsetzung des Projekts scheiterte in dieser zweiten Periode in erster Linie an der mangelnden Verfügungsgewalt über das fremde Territorium – die Niederlande weigerten sich hartnäckig zur Mitarbeit; die Planungen blieben in der ersten Phase stecken. Es versteht sich von selbst, dass während des ersten Weltkriegs jedwede Gedanken an eine Rhein-Maas-Verbindung obsolet waren. Die Diskussion kam aber mit der Verankerung des von belgischer Seite geforderten Anliegens im Versailler Vertrag bereits 1919 wieder in Gang.

3. 1939 bis 1963: der erste Paradigmenwechsel

Zunächst ist für diese Periode festzustellen, dass sich die gesellschaftspolitischen Rahmenbedingungen innerhalb dieser Phase wiederum änderten. Die Kanaldiskussionen ruhten kriegsbedingt erneut, spätestens ab dem Jahr 1942. Obwohl zunächst noch auf ein baldiges Kriegsende gehofft werden konnte, nahm die Beschäftigung mit dem Kanalprojekt bereits in den Jahren 1940 und 1941 signifikant ab. Erst ab dem Jahr 1946 ließen die politischen Bedingungen eine abermalige Beschäftigung mit dem Thema Rhein-Maas-Schelde-Kanal zu, welchem in der Folge vor dem Hintergrund eines friedlichen und zusammenwachsenden Europas eine neue, grenzübergreifende Bedeutung zukommen sollte. Wenn das Jahr 1939 für diese Phase eine Zäsur markiert, gründet dies in der seinerzeitigen Fertigstellung des Albertkanals durch Belgien, wodurch die Maas-Schelde-Verbindung, streckenmäßig somit der größte Teil der Ost-West-Magistrale, verwirklicht wurde. Es muss dahin gestellt bleiben, inwieweit bei der mit Verve durchgeführten Erstellung des Albertkanals binnenländische Erfordernisse im Vordergrund standen oder ob Belgien hier eine Vorleistung bezüglich des im Versailler Vertrag festgeschriebenen Gesamtprojekts erbringen wollte. Mit der Inbetriebnahme des Albertkanals hatte sich das Vorhaben einer Rhein-Maas-Schelde-Verbindung auf die restliche Kommunikation zwischen Rhein und Maas reduziert. Seitens des Dritten Reichs konnte eine Erfüllung der Versailler Vorgaben gegen Ende der Dreißiger Jahre sicherlich nicht mehr erwartet werden. Erst vor dem Hintergrund einer zunehmenden wirtschaftlichen Konsolidierung der Bundesrepublik nach dem Zweiten Weltkrieg lebten auch die Diskussionen um einen Rhein-Maas-Kanal erneut auf. Die, häufig im Rahmen der Entnazifizierung neu eingesetzten Kommunalpolitiker, insbesondere die Oberbürgermeister und Oberstadtdirektoren, sahen sich in den ersten Nachkriegsjahren angesichts der Kriegszerstörungen und der danieder liegenden Wirtschaft schwierigen Aufgaben gegenüber gestellt.

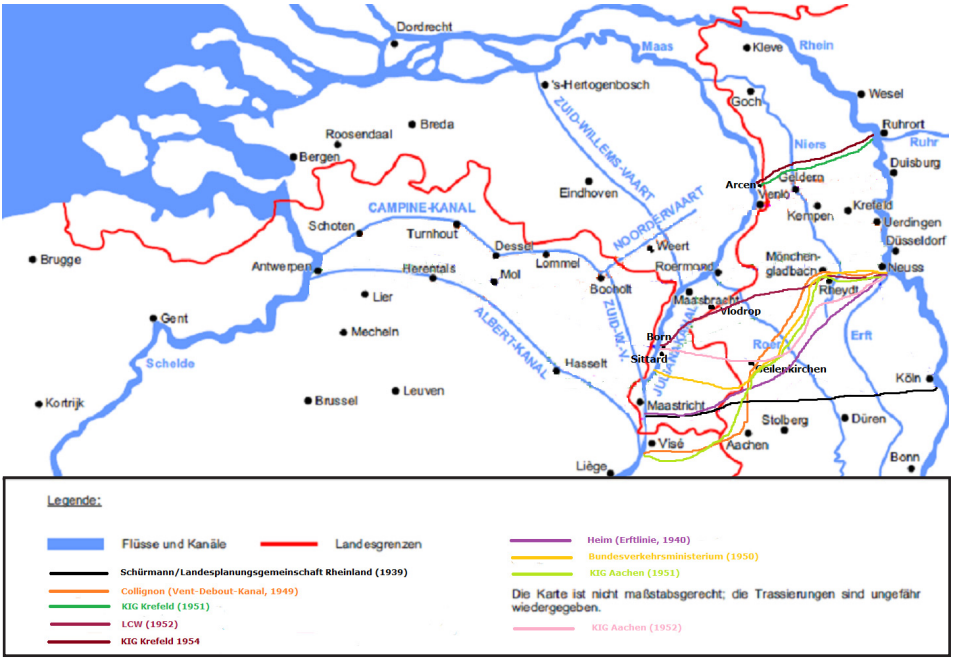


Abb. 38: Schematische Darstellung der Planungen zum Rhein-Maas-Kanal zwischen 1939 und 1961.

Folgt der Betrachter der in Kapitel 4.1 dargestellten Rezeption der Kanaldebatte in der Tagespresse, so wird deutlich, dass sowohl die KIG Aachen als auch die KIG Krefeld das Fehlen der West-Ost-Wasserstraße als eine elementare Netzwerklücke der Versorgungsinfrastruktur darstellten, die es im Interesse der regionalen Entwicklung zu schließen galt. Andere Verkehrsträger und die mit diesen verbundenen Infrastrukturzellen wurden zumindest in den ersten zwanzig Jahren des Betrachtungszeitraums nicht als gleichwertig arbeitende, funktionelle Alternative akzeptiert. Zwei Gründe für das Projektscheitern werden dabei in den Presseberichten immer wieder thematisiert: zum einen die «Multinationalität» des für einen Kanalbau erforderlichen Territoriums und die daraus resultierende Divergenz der nationalen Interessen und Zuständigkeiten, zum anderen der Konkurrenzkampf unter den am Kanal interessierten, vor allem deutschen Kommunen. Somit war es keiner KIG möglich, ihre bevorzugte Kanaltrasse in ein bauwürdiges Stadium voranzutreiben. In all den Jahren kamen die beteiligten Parteien, wie es die Presse nach der Maastrichter Tagung 1957 treffend formulierte, nicht über eine Trassendiskussion hinaus. Der Rhein-Maas-Kanal verblieb erneut im Planungsstadium der ersten Phase.

Eine andere Sicht auf das Scheitern des Projekts in diesem Zeitabschnitt ergibt sich aus der Analyse der alle drei Räume betreffenden, tatsächlich stattgefundenen Kommunikation um die potentielle Netzwerkzelle, welche in Kapitel 4.2 mittels der Erfassung der politischen Strategien und den daraus resultierenden Zweckhandlungsinfrastrukturen erfolgte. Denn während die potentiellen Nutzer der vorangegangenen Perioden den Rhein-Maas-Kanal auch nach dem Zweiten Weltkrieg offiziell als unabdingbares Element des Versorgungsnetzwerkes propagierten, erfolgte hinter verschlossenen Türen ein Paradigmenwechsel. So blieb nach außen hin der in der vorherigen

Periode begonnene Konkurrenzkampf zwischen den Städten zwar bestehen (siehe Darstellung in den Medien), allerdings änderte sich der Hintergrund hierzu.

Während die potentiellen Nutzer der KIG Aachen die fehlende Rhein-Maas-Verbindung nach wie vor tatsächlich als Netzwerklücke erkannten, die es im Sinne einer gut funktionierenden Versorgungsinfrastruktur zu schließen galt, erschien dies jenen der KIG Krefeld mittlerweile nur noch als zweitrangig. So vertrat die KIG Krefeld die Ansicht, dass diese Lücke, wenn sie denn überhaupt als wirtschaftlich relevant eingeordnet werden könne, durch alternative, kostengünstigere Netzwerkzellen zu schließen sei. Krefelds Ablehnung basierte folglich auf einer Strukturanpassungspolitik, im Rahmen derer es galt, überflüssige Infrastrukturmaßnahmen und damit die hierzu erforderlichen Investitionen zu vermeiden. Es kommt hinzu, dass Duisburg-Ruhrort, damals größter Binnenhafen Europas, als Bundesgenosse der KIG Krefeld traditionell den Exporthafen Rotterdam als «Tor zur Welt», damit die Verschiffung über den Rhein, bevorzugte und die Hoffnung eher auf die Realisation der küstennahen, nord-süd verlaufenden Rhein-Schelde-Verbindung (Moerdijkkanal) hegte.[734] Zu einer ablehnenden Haltung gelangte ebenso die Stadt Köln, welche zu dieser Zeit wirtschaftlich vor allem mit dem Hafen Niehl als sogenannte Königszelle in entscheidender Weise vom „kombinierten Verkehr“ profitierte, da die Aachener Kohle zunächst auf dem Schienenweg zum Umschlagplatz Niehl transportiert und von dort aus weiter verschifft wurde. Im Falle der Realisierung einer Rhein-Maas-Verbindung hätte dieser lokale Knotenpunkt einen bedeutenden Umschlagsrückgang bis hin zur Existenzfrage verkraften müssen. Es ist somit nachvollziehbar, dass Köln sich nach dem Krieg, zumindest intern, gegen das Kanalprojekt positionierte.

Auch die versorgungstechnische Funktion des angedachten Kanals wurde, je nach Trassenverlauf, unterschiedlich beurteilt. Während der Mittel- und Südlinie eine Erschließungsfunktion (Versorgung, Steuerung, Integration) attestiert wurde, gingen die Experten davon aus, dass die Nordlinie lediglich als Verbindungskanal (Versorgung) fungieren würde, welcher ein Teilstück einer West-Ost-Magistrale „Rhein-Schelde“ zum Nordseehafen Antwerpen darstellen und von dem Duisburg-Ruhrort, allenfalls noch Arcen bzw. Venlo als Mündungshäfen profitiert hätten. Der Vorteil einer kürzeren Distanz wäre hier durch die Notwendigkeit von zahlreich erforderlichen strukturellen Nachbarzellen in Form von Schleusen wieder zunichte gemacht worden; aus diesen Gründen schied insbesondere die Südlinie schon recht zeitig aus der Diskussion aus. Im Gegensatz zum abgabenfreien Rhein wären zudem in jedem Falle Kanalgebühren angefallen. Aus diesen beiden Gründen distanzierte sich auch die Binnenschifffahrt als potentieller Nutzer von sämtlichen Varianten. Allen Beteiligten war bereits früh bewusst, dass wenn überhaupt, nur die Mittellinie bautechnisch und ökonomisch einen Sinn ergäbe. Aber selbst die Erschließungsfunktion der Mittellinie wurde aus ökonomischer Sicht unterschiedlich bewertet. Die an der Kanalanbindung interessierten Kommunen waren von dieser überzeugt, die KIG Krefeld sah diese Auffassung als überschätzt an. Neben den hohen Baukosten für die Hardware bliebe der Kanal durch Betrieb und Instandhaltung dieser ein ständiger „Geldfresser“, die Kosten würden letztendlichen Nutzen überschreiten.

---

734 Diesen Hinweis (22.01.2015) verdanke ich Prof. Dr. Manfred Rasch, Thyssen-Krupp-Archiv. Deiss, Richard: So weit die Flüsse tragen. Bonn 2011, S. 39; Walter Buschmann: S. 306.

Die Städte entwickelten in der Folge unterschiedliche Strategien und Zweckhandlungsinfrastrukturen, um ihr jeweiliges Ziel zu erreichen: Während die Stadt Köln durch aktive Partizipation an den Diskussionen auf diese lenkenden Einfluss zu nehmen versuchte, stellte die KIG Krefeld kurzerhand mit der Propagierung der Nordtrasse eine Alternativzelle zur Süd- und Mittelkanaltrasse zur Diskussion. Da die KIG mit Wilhelm Böttger durchaus über einen intelligenten und realistisch denkenden Mitstreiter verfügte, ist nicht davon auszugehen, dass die Krefelder Handlungsinfrastruktur-Initiatoren ernsthaft an die Realisierung dieser Pläne glaubten. Wenn ihnen tatsächlich etwas an der propagierten Linienführung gelegen bzw. diese eine reelle Chance gehabt hätte, hätte sich Böttger sicherlich auch nach seinem offiziellen Amtsausscheiden weiterhin um das Projekt bemüht, zumal er nach wie vor wissenschaftlich interessiert und aktiv blieb.[735] Wie der Verlauf der Debatte zeigt, war die KIG Krefeld in jedem Falle mit ihrer entworfenen Zweckhandlungsinfrastruktur sehr erfolgreich: Die Diskussionen wurden in die Länge gezogen und der Kanal blieb eine Wunschvorstellung der KIG Aachen. Im Hinblick auf die im ersten Kapitel angeführten Umsetzungsphasen verblieb die Projektrealisation hinsichtlich beider Betrachtungsperspektiven (Kap. 4.1 und 4.2) ebenfalls in der ersten Phase, der Beratung, stecken.

4. 1964 bis 1985: vom Wo zum Wie – der zweite Paradigmenwechsel

Die allgemeinen gesellschaftspolitischen Rahmenbedingungen sollten auch in dieser Periode weitgehend konstant bleiben, auch in dieser Phase sollte sich ein Paradigmenwechsel vollziehen. Nicht nur, dass sich die KIG allmählich aufzulösen begannen; vor allem auf deutscher Seite vollzog sich das, was all die Jahre zuvor erfolgreich verhindert worden war: die unausgesprochene Einigung auf eine Trassenführung – die Mitteltrasse. Wie dargelegt, war Mönchengladbach von vorn herein von der Mittellinie als einzig sinnvolle Lösung im Hinblick auf die Interessen der drei beteiligten Länder überzeugt.[736] Bereits im Jahr 1950 wurde öffentlich und grenzübergreifend proklamiert, dass die Verbindung Neuss-Mönchengladbach-Geilenkirchen-Sittard sowohl den niederländischen, belgischen als auch deutschen Interessen am besten entspräche.[737] Diese Position wurde vom Bundesverkehrsministerium am 22. Mai 1951 bestätigt, als Ministerialdirigent Alfred Feyerabend im Rahmen einer Besprechung mit den führenden Vertretern des Westlandkanal-Vereins für die Erschließung des Aachener Raums plädierte und darauf verwies, dass die Linie Neuss-Geilenkirchen wahrscheinlich diejenige sei, auf die sich alle Beteiligten einigen könnten.[738] Mitte 1957 verständigten

735 Vgl. Schröder, Lina: Böttger contra Nagel – Krefeld gegen Neuss. S. 12.

736 Wesemann kontaktierte in der Kanalangelegenheit Heim und dieser schrieb u. a. zurück, dass er die Valentinlinie für die sinnvollste Trasse hielte. Schreiben (21.11.1949) Wesemann an Triebel, in: Bestand 1d71/10, Stadtarchiv Mönchengladbach.

737 „Maastrichter Vereinigung für Hafen- und Schiffahrtsinteressen“, 30. November 1950: Besprechung zwischen einigen niederländischen Vertretern der IHK Maastricht und den technischen Experten der Aachener Trasse in Maastricht. Schreiben (28.12.1950) sowie Abschrift der Besprechung (05.12.1950), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 48, Stadtarchiv Neuss.

738 Anwesend waren Heusch, Bruckner, Schroeder, Feyerabend, Jurisch und Wiener, Briefabschrift (23.05.1951), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 47, Stadtarchiv Neuss; 1958 hieß es ferner: Technisch seien alle Fragen soweit geklärt, „daß man beginnen könne.“ Vermerk (Referat B 1, B 119b, 17.10.1958 (Kl/Sta), in: Bestand B108/9747, Bundesarchiv Koblenz.

sich auch die Mitglieder des Westlandkanal-Vereins auf die Mittellinie Born-Geilenkirchen-Erkelenz-Neuss mit einem Stichkanal ins Wurmrevier (Randerath-Brachelen nach Röttgen bei Siersdorf). Diese Variante wurde dann auch sofort von der KIG Aachen übernommen. Anteil an dieser Entscheidung hatte das niederländisch-belgische Abkommen zur Beseitigung des «Stopfens von Lanaye».[739] Offiziell als beendet erklärt wurde die Trassendiskussion allerdings erst im Jahr 1970.[740] Trotz dieser frühen Erkenntnisse im Hinblick auf die Linienführung dauerte es bis zum Jahr 1962, bis sich diese Einsicht auch in offiziellen deutschen Gutachten niederschlug, ein weiteres Indiz für die bewusste, unterschwellige Behinderung des Bauvorhabens durch die Initiatoren der Zweckhandlungsinfrastruktur der KIG Krefeld, die es mit ihren Gegengutachten immer wieder schafften, in letzter Minute die Diskussionen umzulenken.

Es ist zu vermuten, dass die Wahrscheinlichkeit der Realisierung des Rhein-Maas-Kanals um einiges gestiegen wäre, wenn sich beide KIG gemeinsam von vorn herein für die Mittellinie stark gemacht hätten, zumal es bekanntermaßen auch zahlreiche Projektbefürworter jenseits der Grenze gab. Der Aufstieg der Stadt Lüttich zu einem bedeutenden Binnenhafen nach der Eröffnung des Albertkanals stand den Beteiligten als gutes Beispiel einer gelungenen Wasserstraßenpolitik vor Augen. Lüttich selbst unterstützte, vor allem nach der erfolgreichen Beseitigung des «Stopfens», das Rhein-Maas-Kanalprojekt entschieden. Wenngleich Bundes- und Landesregierung Desinteresse zeigten, so hätte doch die Chance bestanden, dass die regionalen Interessenvertreter als potentielle Nutzer mittels ihrer Handlungsnetzwerkzellen bis in den Makroraum vorgedrungen und auf der europäischen Ebene zum Zuge gekommen wären. Die Bedingungen waren nach der Gründung der Montanunion, der Keimzelle der späteren Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, im Jahr 1951 durchaus günstig, zumal auch Unterstützung seitens der Presse vorhanden war. Die Energie, welche die KIG in ihre beständige Trassenfehde einbrachten, wäre besser zur Beförderung des Projekts vor dem europäischen Forum verwendet worden. Die finanziellen Mittel, die beide Seiten in die zahlreichen Gegengutachten investierten, hätten die Initiativen vorteilhafter in die Erarbeitung eines soliden Finanzierungskonzeptes eingebracht. Aufgrund des grenzübergreifenden Charakters des Vorhabens und vor dem Hintergrund des zusammenwachsenden Europa wäre die Realisierung nicht nur ein starkes politisches Signal gewesen, sondern hätte auch förderliche Effekte hinsichtlich eines gemeinsamen ökonomischen Marktes erzeugt. Die Projektinitiatoren hätten somit sicherlich auch finanziell auf europäische Unterstützung hoffen dürfen.

739 Schreiben (06.06.1957), Dezernat V. an den Oberstadtdirektor, in: Bestand 1d71/12, Stadtarchiv Mönchengladbach.

740 Sitzungsprotokoll (24.06.1970) Westlandkanal-Verein, in: Bestand 1d71/13, Bd. 2, Stadtarchiv Mönchengladbach.

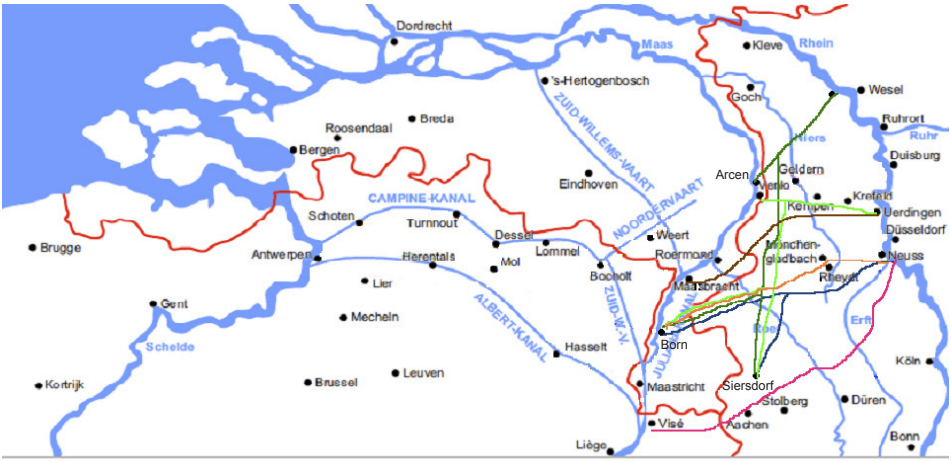


Abb. 39: Schematische Darstellung der Planungen zum Rhein-Maas-Kanal zwischen 1963 und 1985: Südlinie/Mittellinie/Nordlinie A/Nordlinie B/nl. Kiesgewinnungsbetriebe (1985).

Gerade diese Entwicklung der Europapolitik ermöglichte in jener Phase jedoch zugleich auch eine entspannte Diskussion über den Sinn der angedachten Netzwerkzelle. Durch die für das Moerdijkprojekt erfolgte Unterzeichnung eines offiziellen belgisch-niederländischen Abkommens im Jahr 1963 wurde zugleich auch für die West-Ost-Magistrale die außenpolitische Brisanz aus der Diskussion genommen. Es war nunmehr auch auf politischer Ebene möglich, die Sinnhaftigkeit der Wasserstraße als Infrastrukturzelle hinsichtlich ihrer Funktionen und Wirksamkeit im Rahmen der Schaltung im (geographischen) Gefüge in Frage zu stellen, ohne sofort als Europagegner gebrandmarkt zu werden. Auf diese Weise erklärt sich auch die weitgehende Übereinstimmung der Rezeption der Debatte durch die Tagespresse mit den intern geführten Diskussionen in diesem Zeitraum. Mit der Realisierung des Rhein-Schelde-Kanals (Moerdijkkanal) 1975 existierte zudem nach zehnjähriger Bauzeit eine Alternativverbindung Niederrhein-Antwerpen. Selbst bei einer niederländisch-deutschen Einigung über eine Rhein-Maas-Trasse hatten nun die Befürworter einen schweren Stand um eine weitere Verbindung in Richtung Antwerpen durchzusetzen. Das Scheitern der propagierten Netzwerkzelle Rhein-Maas-Kanal im Rahmen der Versorgungsinfrastruktur war damit besiegelt. Das Projekt gelangte auch in dieser Periode nicht über die erste Planungsphase der Beratung hinaus.

Der Begriff des «Projektscheiterns»

Wenn es um den Begriff des Projektscheiterns geht, ist festzustellen, dass einerseits die «Einschätzung des Scheiterns» als eine relative, nämlich in Abhängigkeit von den jeweiligen Interessen und Zielen der Initiatoren, zu werten ist. Andererseits spielt die Diskussionsdauer um ein Infrastrukturprojekt eine entscheidende Rolle, wobei nicht vorausgesetzt ist, dass die Projektidee über die gesamte Dauer ihrer Diskussion um diese von ein und denselben Initiatoren vertreten werden muss. Wenn ein Territorialherr beispielsweise aus dem Pool verschiedener Möglichkeiten eine Zelle zur Realisierung herausgreift, kann somit nicht automatisch von einem Projektscheitern für die an-

deren im Pool verbliebenen Möglichkeiten gesprochen werden. Existiert hingegen wie im vorliegenden Beispiel eine Lobby, welche sich gezielt mit einem eigens konstruierten Zweckhandlungsnetzwerk über einen längeren Zeitraum für ein Projekt engagiert und dieses, wie im vorliegenden Falle, schlussendlich begraben wird, kann sehr wohl von einem Projektscheitern gesprochen werden – die letztendliche Auflösung des Westlandkanal-Vereins im Jahr 1999 unterstreicht diese Einschätzung.

Die Zellen der Zweckhandlungsinfrastrukturen und Versorgungsnetzwerke sowie ihre Protagonisten: Gemeinsamkeiten und Unterschiede anhand der dritten Phase

Die Verfasserin hat in der vorliegenden Arbeit u. a. den Begriff der Zweckhandlungsinfrastruktur als Kommunikationsmittel zur Überwindung verschiedener Bezugssysteme neu eingeführt. Die in Kapitel 4.2 benannten drei Zellen dieser unterscheiden sich in ihren Eigenschaften, wie bereits in Kapitel 1.3.1 angedeutet, von denen eines Versorgungs- bzw. Dauerhandlungsnetzwerkes. Konkret ist hierbei zum einen die zeitliche Befristung ihrer Existenz zu nennen: beispielsweise lösten sich am Ende der Kanaldebatte Rhein-Maas die gegründeten Institutionen wieder auf, die regelmäßige Herausgabe von Publikationen wurde nach und nach eingestellt und die Entwürfe der propagierten Kanaltrassen verschwanden schließlich in den Archiven. Zum anderen wird der situative Charakter der Zweckhandlungsinfrastrukturen in deren Variabilität deutlich: Die Exponenten der KIG Krefeld, deren Interesse auf dem Erhalt des Status quo galt, reagierten vorwiegend auf die Aktionen der KIG Aachen. Ihre Netzwerkzellen wurden dabei stets den aktuellen Bedürfnissen angepasst. Die Initiatoren des Zweckhandlungsnetzwerkes der KIG Aachen hingegen mussten im Rahmen ihres zielgerichteten Interesses am Kanalbau ständig eine Veränderung des gegebenen Zustandes herbeiführen und damit wesentlich kreativer agieren, was anhand ihrer installierten Zellen auch deutlich wird. Als drittes Unterscheidungsmerkmal wurde die materielle Unabhängigkeit benannt: Die einzelnen Zellen der beiden Zweckhandlungsinfrastrukturen konnten ihre Funktion auf der Basis bestehender Einrichtungen und ohne weitere Investitionen ausüben. Sie konnten sozusagen an bereits bestehende Zellen durch die Mitbenutzung der Hardware angedockt werden.

Was sowohl die verschiedenen Funktionen der Zellen als auch die möglichen Rollen der Personen hinsichtlich dieser angeht, können dagegen keine signifikanten Unterschiede festgestellt werden. Die beschriebenen Zellen der Zweckhandlungsinfrastrukturen arbeiteten funktionell auf gleicher Ebene wie die der Versorgungs- bzw. Dauerhandlungsinfrastruktur. Im historischen Rückblick über die vergangenen Jahrhunderte zeigt sich allerdings, dass die durch die Netzwerkzellen der Versorgungsinfrastruktur bewirkte Herrschaftsspeicherung mit dem Fortschreiten der technischen Entwicklung der Gesellschaft, vor allem im Rahmen der Industrialisierung, an Gewicht verloren hatte. Im Gegensatz dazu scheint jedoch die Speicherfunktion im Rahmen der Zweckhandlungsinfrastruktur nach wie vor von Bedeutung. Im Hinblick auf die Rollen der Protagonisten lassen sich für das vorliegende Beispiel für die bisher analysierten Zweckhandlungsnetzwerke die folgenden Gruppierungen beschreiben:

Tabelle 15: Übersicht über die aktuell analysierten Initiatoren und ihre Handlungsinfrastrukturen im Mikro- und Mesoraum.

Diskussionsphase	Gruppierung/ Institution	Status	Ziele	Pro/contra R-M-Kanal	Erfolg
1946–63	**Mikroraum**				
	Aachen/Neuss/Mönchengladbach	Initiator	Interessenvertretung	Pro	-
	Krefeld	Initiator	Interessenvertretung	Contra	+
	nl. IHK's/B-Schifffahrt	Initiator	Interessenvertretung	Contra/Pro	+/-
	Mitglieder der KIG	Nutzer	Interessenvertretung	Contra/pro	+/-
	Mitglieder der nl. IHK's/B-Schifffahrt	Nutzer	Interessenvertretung	Contra/Pro	+/-
	Mesoraum				
	Lüttich	Initiator	Interessenvertretung	Pro	-
1964–85*	**Mikroraum**				
	Aachen/Neuss/Mönchengladbach	Initiator	Interessenvertretung	Pro	-
	Krefeld	Initiator	Interessenvertretung	Contra	+
	nl. IHK's/B-Schifffahrt	Initiator	Interessenvertretung	Contra/pro	+/-
	Mitglieder der KIG	Nutzer	Interessenvertretung	Contra/pro	+/-
	Mitglieder der nl. IHK's/B-Schifffahrt	Nutzer	Interessenvertretung	Contra/Pro	+/-
	Mesoraum				
	Lüttich	Initiator	Interessenvertretung	Pro	-

* Unter Berücksichtigung der allmählichen Auflösung der Zellen der Zweckhandlungsinfrastrukturen

Es wurden also verschiedene Netzwerke analysiert, im Rahmen derer sich auf der einen Seite, als «Lobby pro Kanalbau» die Initiatoren der geplanten Versorgungszelle Rhein-Maas-Kanal Hermann Heusch, Josef Nagel, Helmut Freuen (Aachen/Neuss/Mönchengladbach) sowie Pierre Clerdent (Lüttich) vereinigten. Auf niederländischer Seite verfolgten das gleiche Ziel die IHK's und die Binnenschifffahrt, wenngleich diese, wie festgestellt, durch die Einflussnahme der Regierung in Den Haag kaum Chancen auf einen Erfolg hatten. Auf der anderen Seite organisierten sich die Projektgegner unter Führung von Wilhelm Böttger und Bernhard Heun (KIG Krefeld). Die beiden daraus resultierten Bündnisse wurden von der Verfasserin zur Vereinfachung der Darstellung als KIG Aachen bzw. KIG Krefeld bezeichnet. Die verschiedenen Betreiber sorgten für die Aufrechterhaltung der in Kapitel 4.2 beschriebenen Netzwerkzellen, beispielsweise durch die Verwaltung der gegründeten Institutionen, Abgabe von Stellungnahmen in den verschiedenen Gremien, die Erstellung technischer und ökonomischer Gutachten, die Vorbereitung und Durchführung von Tagungen oder durch die Verbreitung von Informationen im Rahmen der medialen Präsentation. Ein Teil der zukünftigen Nutzer des angedachten Kanals schließlich, z. B. Wirtschaftsunternehmen bzw. Stadt- und Kommunalpolitiker der Kanaldurchgangsregionen, bedienten sich schließlich der Zweckhandlungsinfrastrukturen zur Vertretung der eigenen Interessen und unterstützten diese durch die Entrichtung von Mitgliedsbeiträgen. Dabei, und das wird am untersuchten Beispiel besonders deutlich, sind abweichende Nutzungen der Netzwerkzellen entgegen der Zielsetzung der Initiatoren möglich. Dies zeigte sich vor allem in den zum Schein eingegangenen Kooperationen, die vorwiegend der Erlan-

gung neuer Informationen dienten oder gar eine schnelle Projektumsetzung behindern sollten. So war die IHK Köln Mitglied des Westlandkanal-Vereins, obwohl sie völlig gegensätzliche Interessen als die von dieser Institution vorgegebenen vertrat, gleiches gilt für die Anfangszeit für Mönchengladbach. Was die Beobachterfunktion der Zweckhandlungsnetzwerke angeht, kann sich diese im populären Bereich natürlich nur auf die veröffentlichten Informationen beziehen. Das Bild, das ein möglicher Beobachter dabei gewinnen konnte, wurde in Kapitel 4.1 beschrieben. Als weiterer Beobachter ist die Bundesregierung anzuführen, welche sich überwiegend passiv verhielt. Bonn griff nur ein einziges Mal 1954 durch die Beauftragung eines Gutachtens aktiv in die Diskussion ein.

Unter Rückgriff auf die entwickelte Schachspielmetapher zur Beschreibung der Zweckhandlungsinfrastrukturen fungieren die propagierte Nord- bzw. Mitteltrasse des Rhein-Maas-Kanals sozusagen als die virtuellen Königszellen, die es in ihrer Idee zu schützen und erhalten galt. Hinsichtlich des Aachener Zweckhandlungsnetzwerkes könnte das CEAM als grenzüberschreitende Institution und mit seiner damit einhergehenden «unbegrenzten» Reichweite die Dame repräsentieren, der Westlandkanal-Verein und der Rückgriff auf das Mediensystem hingegen die beiden Türme. Verglichen mit der Krefelder Zweckhandlungsinfrastruktur, die vor allem nicht über eine vergleichbare Dame verfügte, scheint es erstaunlich, dass die Initiatoren aus Aachen, Neuss und Lüttich nicht erfolgreich waren. Drei Erklärungen hierfür sind möglich: erstens die Unfähigkeit der Schachspieler, zweitens die Möglichkeit, dass ein gegenseitiges Aufheben der Zweckhandlungsnetzwerke in ihrer Wirkung für das Projektscheitern ausreicht und drittens, dass die Dame der KIG Aachen hinsichtlich ihrer Funktion keine wirkliche Dame war. Diesen verbliebenen Fragen soll im Folgenden nachgegangen werden.

6. Hinter den Kulissen: Antwerpen versus Rotterdam – ein Schachspiel im modernen Europa

Die Rhein-Maas-Region als Hafenhinterland

Infrastruktur ist vielschichtig, die Mobilität ermöglichende Netzwerkzellen weisen häufig einen transnationalen Charakter auf.[741] Die Analyse einer Zelle des Versorgungsnetzwerkes hat neben dem technologischen Wandel hinsichtlich ihrer Hardware, der Entwicklung der betroffenen Wirtschaftsräume (verschiedene Bezugssysteme), den direkten und indirekten Nachbarzellen – also ihrer eigenen Stelle im Versorgungsraum, stets auch die Konkurrenz verschiedener Versorgungszellen mit dem gleichen Versorgungsziel (Alternativzellen) zu berücksichtigen.[742] Bezüglich des untersuchten Kanalbeispiels ist vor allem hinsichtlich letzteren Aspektes die Konkurrenz durch den Schienenweg ab dem 19. Jahrhundert sowie durch einen immer leistungsfähigeren Straßentransport im 20. Jahrhundert von ausschlaggebender Bedeutung. Durch den Ausbau dieser unterschiedlichen Transportmedien kann im Hinblick auf einen Wirtschafts- und Versorgungsraum auch das Hinterland eines See- oder Binnenhafens strukturiert und vergrößert werden, wobei staatliche Planungen und Subventionen unter Umständen eine Rolle spielen. Unter «Hinterland» ist dabei jener Wirtschaftsraum zu verstehen, der die Importgüter, die über den Hafen eingeführt werden, aufnimmt bzw. der die Exportgüter zur Ausfuhr produziert. Die Ausdehnung des Hinterlands findet ihre Grenzen dort, wo Ausfuhr und Einfuhr von Gütern über einen alternativen Umschlagplatz schneller und damit kostengünstiger erfolgen können.[743] Die Größe des Hinterlandes hängt somit von den vorhandenen Infrastrukturzellen, ihren Funktionen und Eigenschaften ab. Ein wesentlicher Punkt bei der Erforschung und Darstellung des Kanalprojekts Rhein-Maas-Schelde ist demnach die Berücksichtigung der Rolle der Rhein-Maas-Region mit ihren Binnenhäfen und dem direkt anschließenden Ruhrgebiet als Hinterland der drei als ARA-Häfen bezeichneten Umschlagplätze, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen.[744] Eine interessante Anmerkung hierzu machte bereits 1967 Horst Sanmann: Bei der Region Rhein-Maas handelt es sich, seiner Einschätzung nach, um „bestrittenes oder sekundäres“ Hinterland, da es von mehreren Häfen gleichzeitig als solches beansprucht werde.[745] Für die ersten beiden Diskussionspha-

741 Engels, Jens Ivo: Machtfragen. S. 58.

742 Nagel, Josef: Deutsche Binnenhäfen – Kraftfelder des Verkehrs. In: Stadtarchiv Neuss, Bestand: D.OH.N.O1, Nr. 5, (Script), S. 3 sowie Schröder, Lina: Neuss und das Kanalprojekt Rhein-Maas-Schelde. S. 54.

743 Tuchel, 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 sowie Schröder, Lina: Neuss und das Kanalprojekt Rhein-Maas-Schelde. S. 54.

744 Vgl. Schröder, Lina: Infrastruktur-Geschichte und Landesgeschichte. S. 9–14 sowie Schröder, Lina: Neuss und das Kanalprojekt Rhein-Maas-Schelde. S. 55.

745 Sanmann, Horst: Handbuch der europäischen Seehäfen. Bd. 1, Grundfragen der Seeverkehrswirtschaft, Hamburg 1967, S. 226.

sen (1626–1838, 1839–1938) konnte die Bedeutung jenes Aspektes bereits herausgestellt werden. Bei der rückschauenden Bewertung der Kanaldiskussion über die Jahrzehnte der letzten beiden Phasen (1939–63, 1964–85) fallen einige Aspekte ins Auge, die aus der regionalen Interessenpolitik heraus, wie auch über die Schachspielmetapher in Kapitel fünf ausgedrückt wurde, zunächst nicht erklärbar scheinen. Da ist erstens das Verhalten der Landesregierung NRW und der deutschen Bundesregierung, die, obgleich sie das Projekt im Grunde ablehnten, zwischen Zurückhaltung und Aktion schwankten. Bemerkenswert ist zweitens die Artikulation der belgischen Staatsregierung in dieser zunächst einmal doch regionalen Angelegenheit sowie drittens die diesbezüglichen Vorgänge auf der sich fortschreitend konstituierenden europäischen Ebene. Die Tatsache, dass es sich bei der Rhein-Maas-Kanalverbindung um ein länderübergreifendes Projekt handelte, kann dabei nicht als alleinige Erklärung für das Engagement in den unterschiedlichen Räumen gewertet werden. Hinzukommend fällt der Bruch in der Diskussion Mitte der 1960er Jahre auf, der sicherlich aus regionaler Perspektive, wie in Kap. 4 dargelegt, eng mit dem Wechsel der Protagonisten, der Erfolglosigkeit (dies speziell aus der Sicht der KIG Aachen) sowie der zunehmenden Fokussierung auf die Mitteltrasse zu erklären ist, aber eben auch nicht vollständig nur darauf zurückgeführt werden kann. Interessanterweise trug auch nicht die Zusage der BRD zur Moselkanalisierung im Jahr 1956 zu dieser Zäsurbildung bei, sondern – und das mag zunächst erstaunen – der bereits erwähnte Vertrag zum Bau des Rhein-Scheldе-Kanals zwischen Belgien und den Niederlanden im Jahr 1963, einer Wasserstraße im Westen Europas, weit entfernt von der Rhein-Maas-Region. So sehr auch die KIG Aachen ihre Zweckhandlungsinfrastruktur auf die Realisierung des Rhein-Maas-Kanals ausrichtete und durch immer wieder neue Zellen ergänzte, bzw. durch eine Modifikation der bereits vorhandenen Mechanismen anpasste, so war ihre Zielsetzung doch letzten Endes zum Scheitern verurteilt. Nicht nur, dass sie mit der Zweckhandlungsinfrastruktur der Gegenseite, verkörpert durch die KIG Krefeld, in Konflikt geriet. Mit der niederländischen (Den Haag) und belgischen Regierung (Brüssel) sowie der CEMT traten u. a. drei weitere Initiatoren auf, welche die Debatte um die West-Ost-Magistrale entscheidend beeinflussen sollten.

Das folgende Unterkapitel gibt dem Leser einen Überblick über die Entwicklung der ARA-Häfen und zeichnet den Zusammenhang zwischen diesen und der Region Rhein-Maas nach. Die anschließenden Ausführungen können als Hinführung zu Kap. 6.3 angesehen werden, welches den Protagonistenkreis im Hinblick auf die Zweckhandlungsinfrastrukturen erweitert und zugleich Aufschluss über den Kern der Kanaldebatte gibt. Im abschließenden Abschnitt 6.4 sollen die Vorgänge unter Einbezug der transnationalen europäischen Ebene abschließend einer Bewertung unterzogen werden.

6.1 Der stetige Kampf um den Rheinzugang 1839–1975

Über Jahrhunderte hinweg prosperierten die Niederlande und Belgien auf der Basis des internationalen Handels. Diese Tradition setzte sich, nach einer kriegsbedingten Unterbrechung, im Untersuchungszeitraum fort: 1988 zählten die Länder der EG, allen voran die Bundesrepublik, zu den wichtigsten Handelspartnern der Niederlande,

die mehr als 70% des gesamten Außenhandels mit den EG-Staaten abwickelten (BRD davon über 30%). Die niederländische Wirtschaft profitiert dabei auch heute noch in erster Linie vom Export.[746] Diese Rolle verdankt das Nachbarland nicht zuletzt seinen Umschlagplätzen, die für den Gütertransport nahezu ideale Voraussetzungen bieten. Seit Alters her stellen Seehäfen als zentrale Zellen, wenn nicht sogar Königszellen, des Versorgungsnetzwerkes besonders wichtige Dreh- und Angelpunkte im Warentransport dar, wickelt sich doch über diese der größte Teil des internationalen Warenhandels ab. Heutzutage nehmen sie als multimodale Knotenpunkte eine zentrale Stellung ein.[747] Ein aktuelles Beispiel für die essentielle Bedeutung der binnenländischen Verkehrsanbindung eines Seehafens findet sich in Form des 2012 in Betrieb gegangenen Tiefwasser-Containerhafens Weserport in der Außenjade bei Wilhelmshaven. Überseeschiffe können hier zu deutschen Abnehmern bestimmte Fracht umschlagen, ohne die zeitraubende, gezeitenabhängige und tiefgangbehinderte Fahrt die Elbe aufwärts zum Terminal Hamburg in Kauf zu nehmen. Dass dieses Angebot bisher nur zögerlich in Anspruch genommen wurde, resultiert u. a. aus der mangelnden Anbindung der Jaderegion an die norddeutschen Transportnetze.[748]

Der Hafen Amsterdam

Bevor der Umschlagplatz Rotterdam die Führung innerhalb der Niederlande übernahm, war Amsterdam mit seinem Hafen das wirtschaftliche Zentrum des Nachbarlandes. Ursprünglich ein einfaches Fischerdorf am IY (Meeresarm von der Amstel), stellten die Verleihung des Stadtrechts um 1300 und der Beitritt zur Hanse 1369 wichtige Marksteine der weiteren Entwicklung von Stadt und Hafen dar.[749] 1351 erhielt Amsterdam durch Willem III. von Holland das alleinige Recht, Hamburger Bier einzuführen, ein besonders wertvolles Privileg, da Bier zu dieser Zeit aufgrund der schlechten Wasserqualität als Volksgetränk fungierte.[750] 1390 nahmen die Amsterdamer Kaufleute auf Grund eines von Herzog Albert von Bayern verliehenen Privilegs Handel mit Dänemark auf.[751] Die eigentliche Blüte Amsterdams begann erst nach der Unabhängigkeit der Stadt von der spanischen Krone im Jahr 1578.[752] Zwischen 1585 und 1662 wurde der Amsterdamer Hafen viermal vergrößert, 1610 hatten die Kais bereits eine Länge von 3.000 Metern.[753] Nach der Gründung der Vereinigten Ostindischen Kompanie im Jahr 1602 und der West-Indischen Kompanie 1621 beherrschte die niederländische Republik über Jahrzehnte den

746 Schilling, Jörg/Täubrich, Rainer: Niederlande. München 1988, S. 91.
747 Biebig, Peter/Althof, Wolfgang/Wagener, Norbert: Seeverkehrswirtschaft. Kompendium, 4. Auflage, München 2008, S. 222.
748 Vgl. hierzu z. B.: Häfen und Hinterland besser vernetzen. In: http://www.radiobremen.de/politik/dossiers/jade-weser-port/hafenkonferenz100.html (Zugriff am 10.11.2015, 15:24 Uhr).
749 Herbig, Kurt: Die Entwicklung der Häfen von Amsterdam und Rotterdam seit 1914. Leipzig 1928, S. 4; Gilijamse, Roeland/Bonke, Hans/Moes, Joris/Kurpershoek, Ernest: De haven van Amsterdam. Zeven eeuwen ontwikkeling, Bussum 2009, S. 16.
750 Gilijamse, Roeland (u. a.): S. 16.
751 Herbig, Kurt: S. 5.
752 Ebd.
753 Gilijamse, Roeland (u. a.): S. 35.

weltweiten Handel von West nach Ost. In der Folge entwickelte sich der Amsterdamer Hafen zu einem gigantischen Umschlagplatz, zumal die lokalen Patrizier mehr als die Hälfte des Kapitals für die Ostindische Kompanie aufbrachten.[754]

Der Niedergang der niederländischen Frachtfahrt begann mit der englischen Navigationsakte, die 1651 in Kraft trat und u. a. festlegte, dass Fahrzeuge fremder Nationen nur Produkte des eigenen Landes in britische Häfen einführen durften. Weitere Einbußen brachten die von der Mitte des 17. Jahrhunderts bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts folgenden Kriege mit England und Frankreich, der Verlust kolonialer Besitzungen an England sowie die Auflösung der schließlich verschuldeten Ostindischen und West-Indischen Kompanie.[755] Bedingt durch die politischen Verhältnisse (französische Besetzung unter Napoleon Bonaparte) übernahmen in den Jahren zwischen 1806 bis 1813 London und Hamburg den Amsterdamer Handel.[756] Erst nach 1815 konnte sich Amsterdam als wirtschaftliches Zentrum des nunmehr souveränen Königreichs der Niederlande allmählich wieder erholen.[757] Allerdings führte die Konkurrenz durch das südrussische und nordamerikanische Getreide auf dem Weltmarkt um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert zum Verlust der Stellung Amsterdams im Getreidehandel.[758] Im Verlauf des 19. Jahrhunderts erhielt der Hafen zwei neue Zugänge zum Meer: Zwischen 1819 und 1825 wurde der Nordhollandsch-Kanal als Verbindung zum Rhein erbaut, 1876 der Nordsee-Kanal[759] in Dienst gestellt. Zwischen 1870 und 1900 erfuhr der Amsterdamer Hafen einen großzügigen Ausbau, vorrangig wurden neue und größere Hafenbecken angelegt, Erdöl begann sich als Umschlagsgut zu etablieren.[760]

Der Hafen Antwerpen

Für den Antwerpener Hafen spielte das deutsche Hinterland von jeher eine bedeutende Rolle, wenngleich er sich hinsichtlich der Wasserstraßenanbindung, verglichen mit seinem Konkurrenten Rotterdam, eindeutig im Nachteil befand. Über die Westschelde erreichten die Schiffe die Nordsee, die Ostschelde ermöglichte zunächst Antwerpens Kauffahrern eine Anbindung an den Rhein. Anfänglich bestand der Antwerpener Hafen aus zwei Teilen, der eine befand sich längs der Schelde, den anderen bildeten die Binnenhäfen. Beide Hafenareale befanden sich inmitten der Stadtbebauung. Zu Beginn des 15. Jahrhunderts erhöhte sich die Anzahl der Binnenhäfen Antwerpens auf drei, namentlich die Holenvliet, die Rui und St. Jansvliet.[761] Antwerpen entwickelte sich auch nach dem offiziellen Ausscheiden der heute niederländischen Provinzen im Jahr 1648 zu einem wichtigen Handelsplatz. Dabei spielten Produkte des Luxus-

754 Vgl. Ebd. (u. a.): S. 41 ff.
755 Herbig, Kurt: S. 6; Gilijamse, Roeland (u. a.): S. 49 f.
756 Vgl. Gilijamse, Roeland (u. a.): S. 59 ff.
757 Herbig, Kurt: S. 7.
758 Ebd.: S. 8.
759 Ebd.: S. 2; Gilijamse, Roeland (u. a.): S. 63 f.
760 Vgl. Gilijamse, Roeland (u. a.): S. 322 f.
761 Stoob, Heinz: See- und Flusshäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung. Köln/Wien 1986, S. 146.

gewerbes, der Malerei, der Bildhauerei und des Buchdrucks die entscheidende Rolle. Nach im Verlaufe der Jahrhunderte wechselnder spanischer, französischer und zuletzt niederländischer Landeshoheit begannen 1830 die ersten kriegerischen Auseinandersetzungen um die Loslösung der heute belgischen Provinzen von den Niederlanden. Emigranten, darunter viele Gewerbetreibende, Kaufleute und Spezialisten wie z. B. Leinen- und Seidenweber oder Gobelin- und Damastweber, flohen aus den politisch unruhigen Gebieten. Einige gingen nach Frankreich, andere nach Ostfriesland oder nach Westdeutschland (Siegen, Köln, Wesel, Frankfurt, Frankenthal, Mannheim, Bremen, Hamburg). Viele siedelten sich in der niederländischen Provinz Holland an (z. B. Rotterdam, Haarlem, Leiden, Amsterdam). Im Zuge dieser niederländisch-belgischen Auseinandersetzungen machten sich die Niederlande die Tatsache zu Nutze, dass die Scheldemündung derzeit in ihrer Hand lag. Somit erhoben sie seit dem ersten Januar 1833 einen Scheldezoll, der den Antwerpener Handel zusätzlich belasten sollte.[762] 1839 setzte Belgien entgegen aller Hindernisse schließlich seine Unabhängigkeit offiziell durch. Mit der neuen Freiheit war jedoch zugleich auch ein bedeutendes Problem verbunden: Das neu gegründete belgische Königreich mit seinem an der Schelde gelegenen Überseehafen Antwerpen besaß als einzigen bedeutenden Fluss jene Schelde, welche allerdings bis heute nicht ins belgische Binnenland fließt. Zudem lag und liegt bis zum heutigen Tage die Scheldemündung im von dem sich losgesagten Nachbarland. Im Gegensatz zu beispielsweise den Niederlanden oder Preußen war Belgien nach Erlangung seiner Eigenständigkeit also stets darauf angewiesen, die freie Schifffahrt über die Schelde gegenüber seinen Nachbarländern vertraglich einzufordern und abzusichern, um den Eigenhandel sicherzustellen. So heißt es in einem Absatz des niederländisch-belgischen Staatsvertrags von 1839 in der niederländischen Fassung:

„Indien natuurlijke gebeurtenissen of werken van kunst de aangewezene wegen voor de scheepvaart voor het vervolg onbruikbaar mogen maken, zal de Nederlandsche Regeering aan de Belgische scheepvaart, ter vervanging van gezegde, onbruikbaar geworden wegen voor de scheepvaart, andere zodanige wegen, die even veilig en even goed en gemakkelijk zijn, aanwijzen.“[766]

Falls natürliche Ereignisse oder künstliche Werke die angewiesenen Wege für die Schifffahrt für die Zukunft unbrauchbar machen sollten, wird die Niederländische Regierung der belgischen Schifffahrt als Ersatz für die gesagten, unbrauchbar gewordenen Wege für die Schifffahrt andere derartige Wege, die ebenso sicher und ebenso gut und einfach sind, anweisen.

In der französischen Fassung (Artikel 108 de l’Acte de Vienne) heißt es:

762 Ebd.: S. 154 f. Allgemeine Zeitung München: 1833, [1], S. 393, online abrufbar: https://books.google.de/books?id=ROtDAAAAcAAJ&printsec=frontcover&hl=de#v=onepage&q&f=false (Zugriff am 27.12.2016, 14:20 Uhr).

763 Het Scheidingsverdrag (22.06.1839). In: http://scheldeschorren.be/cms/de-schelde/de-schelde-rijnverbinding (Zugriff am 26.06.2015, 15:57 Uhr).

„Le Puissances dont les Etats sont séparés ou traversés par une même rivière navigable, s' engagent à régler d' un accord commun tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière."[767]

Die Mächte, von denen die Staaten getrennt sind oder die von demselben schiffbaren Fluss durchquert werden, bemühen sich, eine gemeinsame Übereinkunft zu finden in allem, was mit der Navigation dieses Flusses zu tun hat.

Sowie

„Si de événements naturels ou des travaux d' art venaient par la suite à rendre impraticables les voies de navigation […] le gouvernement des Pays-Bas assignera à la navigation belge d' autres voies aussi sûres et aussi bonnes et commodes, en remplacement des dites voies de navigation devenues impraticables."[768]

Und wenn natürliche Ereignisse oder künstliche Arbeiten die Schiffswege in der Folge unbrauchbar machen, so will die Regierung der Niederlande der belgischen Schifffahrt anstelle der unbrauchbar gewordenen Schifffahrtswege andere, ebenso sichere, gute und bequeme Wasserwege anweisen.

Mit der Eisenbahn entdeckte schließlich der belgische Staat ein wirksames Mittel, sich nach der politischen Selbstständigkeit via gezielter Konzipierung weiterer Versorgungsinfrastrukturzellen auch eine wirtschaftliche Unabhängigkeit zu verschaffen. 1843 wurde die Strecke Antwerpen-Köln fertig gestellt. Die Rotterdamer Kaufleute, zunächst grundsätzlich gegen das Transportmedium Eisenbahn eingestellt, sahen in der oben genannten Linie nun eine ernst zu nehmende Bedrohung ihres Handels und traten «die Flucht nach vorn» an. Ihre Antwort bestand in der Einrichtung einer Eisenbahnlinie nach Emmerich (1855) und weiter nach Oberhausen (1856).[766] Mit dem Vertrag von Mannheim, der sogenannten Rheinschifffahrtsakte, sicherten sich die Niederlande 1868 zudem den ungehinderten Zugang zum deutschen Hinterland über den Wasserweg. Außerdem errichteten sie zwischen 1865 und 1867 den besagten Eisenbahndamm und schnitten Belgien vom unmittelbaren Rheinzugang über die Ostschelde ab – ein Beispiel für eine zielgerichtet eingesetzte Zelle mit Separationsfunktion. Der Errichtung der barrage de Woensdrecht folgte seinerzeit eine deutliche Schwächung Antwerpens und damit der gesamtbelgischen Wirtschaft. Die Schaffung einer neuen Versorgungsnetzwerkzelle, welche die direkte (Wieder)Anbindung des Antwerpener Hafens an den Rhein als Verkehrsader und damit zugleich auch an das direkte Hinterland ermöglichte, war erforderlich, wenn nicht unverzichtbar.[767] Die Forderung der Hafenstadt Antwerpen nach der Wiederanbindung seines Hafens an den Rhein erscheint somit als eine conditio sine qua non und blieb über die folgenden hundert Jahre ein ständiger Diskussionsgegenstand mit dem Nachbarland Niederlande.

---

764 Delmer, Alexandre: La Liaison entre L' Escaut et le Rhin. Le Traité du 13 mai 1963, Brüssel 1963, S. 3, in: A.E.L. Individus. FDS Pierre Clerdent, 850, Rijksarchief, Standort Lüttich.

765 Ebd.: S. 3.

766 Herbig, Kurt: S. 12; Gilijamse, Roeland (u. a.): S. 70.

767 Nagel, Josef: Der Niederrhein und die Rheinmündungshäfen. In: Stadtarchiv Neuss, Bestand: D.OH.N.O1, Nr. 6, (Script), S. 1 sowie Schröder, Lina: Neuss und das Kanalprojekt Rhein-Maas-Schelde. S. 55.

Der Hafen Rotterdam

Der Rheinstrom stellt die Hauptverkehrsachse für Rotterdam, der zweitgrößten niederländischen Stadt und dem heute wichtigsten Hafen des Landes, dar.[768] Das Dörfchen Rotte erhielt bereits 1328/1340 Stadtrechte.[769] Als Stapelplatz der Ostindien- und West-Indien Kompanie und als Sitz des Transithandels zwischen England und Deutschland kam ihm – zunächst im Schatten Amsterdams – bereits zur frühen wirtschaftlichen Blütezeit der Niederlande eine größere Bedeutung zu. Im 18. Jahrhundert konnte sich Rotterdam dann zunehmend als Hafenstadt behaupten.[770] Die endgültige Loslösung Belgiens von den Niederlanden im Jahr 1839 kam der Stadt zugute. Probleme im Antwerpener Handel ließen bis 1833 zahlreiche Reedereien von Antwerpen nach Rotterdam wechseln. Der den Belgiern auferlegte Scheldezoll trug weiterhin dazu bei, dass sich Rotterdam im Verlaufe der nächsten Jahre gegenüber Antwerpen einen Vorsprung verschaffen konnte. Auch Amsterdams Schwierigkeiten hinsichtlich einer Rheinverbindung wirkten sich auf die Entwicklung der Hafenstadt Rotterdam positiv aus.[771] Allerdings hatte auch der Rotterdamer Umschlagplatz beständig mit der Versandung der Neuen Maas zu kämpfen. Erst der schleusenlose Nieuwe Waterweg, angelegt zwischen 1866 und 1872, schuf hier endgültig Abhilfe.[772] Durch den vergleichsweise geringen Tidenhub (1,31–1,64 Meter) konnte Rotterdam seine Hafenanlagen vollständig schleusenfrei errichten – im Gegensatz zu Antwerpen (durchschnittlich 4,3 Meter Gezeitenunterschied), wo der Bau großer, gezeitenunabhängiger Dockbassins erforderlich war.[773] Schon sehr früh verfügte der Rotterdamer Hafen mit der Anbindung an ein dichtes Wasserstraßennetz über zahlreiche direkte Nachbarzellen, der Bau von Eisenbahntrassen hingegen war aufgrund der sandigen und feuchten Bodenbeschaffenheit mit erheblichen Kosten verbunden, weshalb der Eisenbahnbau hinter der Binnenschifffahrt zurückblieb.[774] Der wachsende Umschlag im Verkehr mit dem deutschen Hinterland bezüglich Massengüter wie Erzen, Kohlen und Getreide war in den Jahrzehnten vor dem ersten Weltkrieg einer der Hauptfaktoren, der zu Rotterdams Aufstieg führte.[775]

Zwischen den beiden Weltkriegen: die Bedeutung der Maas als gemeinsamer Grenzfluss

Nach dem Ersten Weltkrieg bestand im Rahmen des Versailler Vertrags für Belgien die beste Gelegenheit, erneut und öffentlich auf das Problem der fehlenden Rheinanbindung zu verweisen. Wie in Kap. 2 dargelegt, konnte die belgische Regierung im § 361 des Versailler Vertrags die Forderung nach der Realisierung einer Rheinanbindung unter Verpflichtung Deutschlands zur Mitwirkung einbringen. Der Anspruch hierauf sollte 25 Jahren Geltung haben, also mit dem Jahr 1943 erlöschen. Auch wenn die im Ver-

768 Herbig, Kurt: S. 2 f.
769 Es gibt unterschiedliche Darstellungen: 1328: Herbig, Kurt: S. 10; 1340: Hambloch, Hermann: S. 197 sowie Dickson, Robert E.: The West European City. A Geographical Interpretation, Routledge 2003, S. 171.
770 Herbig, Kurt: S. 10.
771 Ebd.: S. 11; Hambloch, Hermann: S. 237.
772 Hambloch, Hermann: S. 197.
773 Herbig, Kurt: S. 3.
774 Ebd.: S. 4.
775 Ebd.: S. 14.

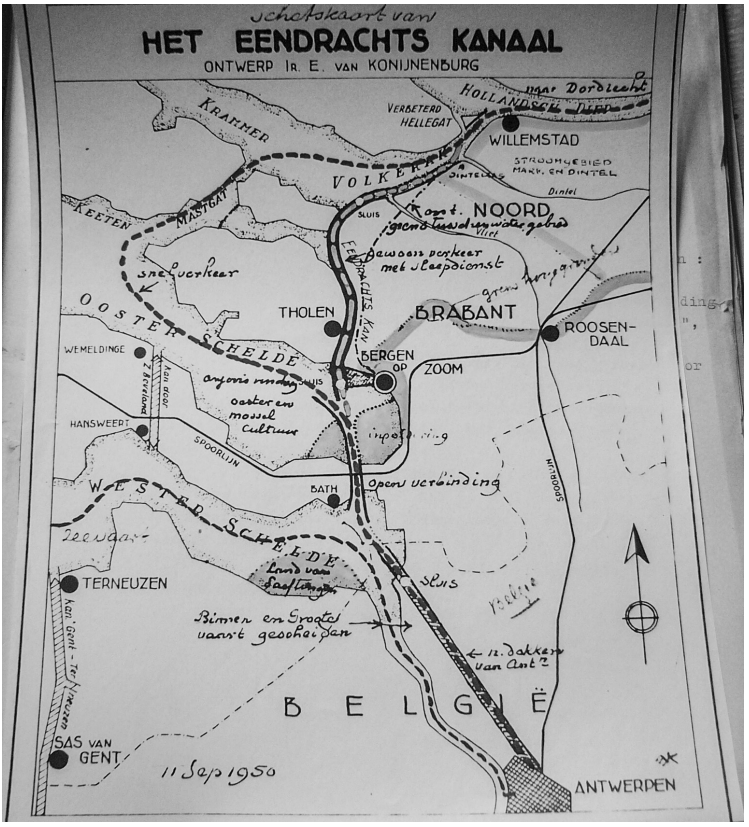


Abb. 40: Die Fahrstreckenverkürzung durch den möglichen Moerdijkkanal im Vergleich zum bis dahin aktuellen Fahrweg.

sailler Vertrag angedachte West-Ost-Magistrale damals wohl kaum als adäquater Ersatz für die von den Niederlanden geschlossene Nord-Süd-Verbindung barrage de Woensdrecht gegolten haben dürfte, wurde Belgien gestattet, diese als Kriegsentschädigung von Deutschland einzufordern. Durch die politische Entwicklung im Deutschen Reich ab 1933 wurden allerdings die im «Versailler Diktat» festgeschriebenen Ansprüche der Siegermächte mehr und mehr ignoriert, spätestens ab 1935 bestanden diese schließlich nur noch auf dem Papier.

Mit dem besagten Kanalbau in engem Zusammenhang stehend, blieb der Ausbau des gemeinsamen Grenzflusses Maas Gegenstand zahlreicher Verhandlungen der beiden Nachbarländer Belgien und Niederlande. Von dem mit der Maas verbundenen Zugang zum französischen Markt versprachen sich vor allem die Niederlande positive wirtschaftliche Effekte. Eine Regulierung der Maas als gemeinsamer Grenzfluss hätte allerdings das Einvernehmen beider Anrainer vorausgesetzt. Der bereits in Kap. 2 erwähnte Vertrag zur Maaskanalisierung vom 3. April 1925 scheiterte. Dies war für Belgien ein umso größerer Schlag, als dass dieser in Artikel sechs eine Vereinbarung für den Bau des Moerdijkkanals, der bereits erwähnten Nord-Süd-Magistrale Rhein-Schelde, welche die Verbindung Antwerpens mit dem Rhein auf direktem Weg komplettiert hätte, enthielt:

„Les Pays-Bas consentent à la construction sur territoire néerlandais d' une voie d' eau partant des bassins d' Anvers et aboutissant au Hollandsch Diep aux environs de Moerdijk. […]
Le Pays-Bas consentent à ce que les dites voies d' eau soient établies avec le minimum d' écluses possibles et de manière à toute éqoque le bateaux rhénans et des trains de bateaux."[779]

Die Niederlande stimmen auf ihrem Hoheitsgebiet dem Bau einer Wasserstraße zu, die in den Hafenbecken von Antwerpen beginnt und im „Hollandsch Diep" unweit von Moerdijk endet. […]
Die Niederlande stimmen zu, dass die genannte Wasserstraße mit einer geringst möglichen Anzahl an Schleusen ausgestattet wird und dass zu jeder Zeit Rheinschiffe und Schleppzüge verkehren können.

In Den Haag war der Entwurf bereits durch die Zweite Kammer akzeptiert worden, die Zustimmung der Ersten Kammer stand noch aus. Der niederländische Minister van Karnebeek mobilisierte jedoch die öffentliche Meinung gegen diesen Entwurf und zwar auf der Basis von Befürchtungen, dass durch den Moerdijkkanal der Schiffsverkehr von Rotterdam nach Antwerpen abgezogen werden könne. Belgien drohte nun im Gegenzug damit, die Zustimmung zur Maaskanalisierung zu verweigern und zudem einen Kanal von Antwerpen nach Lüttich als Verbindung von Maas und Schelde zu graben, um auf diese Weise das gesamte Transportaufkommen des Wallonischen Industriebeckens nach Antwerpen zu lenken. Dieses Ansinnen wurde in der niederländischen Presse als technisch undurchführbar eingeordnet und als reiner Unsinn verhöhnt. Die Erste Kammer in Den Haag lehnte die Ratifizierung des Vertrags im März 1927 ab, Belgien verweigerte sich in der Konsequenz, wie angekündigt, bezüglich der Maaskanalisierung. Die Niederländer verfolgten daraufhin das Projekt des Juliana-Kanals, ein Seitenkanal, welcher parallel zum nicht schiffbaren Teil der Maas auf niederländischer Seite von Maastricht bis Maasbracht verläuft und für 2.000 Tonnenschiffe zugelassen ist. Belgien seinerseits investierte in die Planungen zum Albertkanal, welcher schließlich 1939 eröffnet wurde.[777] In den folgenden Jahren und auch nach dem Zweiten Weltkrieg sollte der niederländisch-belgische Grenzfluss Maas als zentraler Bestandteil einer die Versorgung sicherstellenden Netzwerkzelle immer wieder aktiv im Rahmen der Infrastrukturpolitik in der Diskussion zwischen den Nachbarländern eingesetzt werden.

Die ARA-Häfen zwischen den beiden Kriegen

Zum Ende der 1920er Jahre beherrschte Amsterdam durch ein ausgedehntes Kanal- und Eisenbahnnetz das gesamte niederländische Hinterland, doch das weitläufige Netz

776 Delmer, Alexandre (Secrétaire général honoraire du Ministère des Travaux Publics): La Liaison entre L' Escaut et le Rhin. Le Traité du 13 mai 1963, Brüssel 1963, S. 3, in: A.E.L. Individus. FDS Pierre Clerdent, 850, Rijksarchief, Standort Lüttich.

777 Proetel, Hermann: Niederländische Schiffahrtsstraßen und Häfen und ihre Bedeutung für die Wasserstraßen im Lande Nordrhein-Westfalen und für die westdeutsche Wirtschaft. (27.11.1954), in: Bestand 1d71/11 Stadtarchiv Mönchengladbach; Vortrag Charles Thewissen (Maastrichtredacteur Limburg-pers.), gehalten in Krefeld bei der Hollandwoche, in: Bestand 1d23/29 Stadtarchiv Mönchengladbach; Embargo (22.09.1975), in: Bestand 2.03.01: A251/Bestanddeel 8471, Rijksarchief Den Haag.

des Rheinstroms konnte der Umschlagplatz nicht für sich gewinnen.[778] Letzteres wurde vielmehr vom Rotterdamer Hafen dominiert, dessen Distanz zum Meer bereits damals nur 34 km betrug – im Gegensatz zu Antwerpen, wo die Strecke zwischen Hafen und Scheldemündung 88 km lang ist. Diese größere Entfernung wurde allerdings dadurch kompensiert, dass eine Schifffahrt mit See gehenden Fahrzeugen bis Antwerpen möglich war, auch wenn dabei enge Krümmungen im Fahrwasser und Tiefgangsprobleme, zumindest zur damaligen Zeit, zu bewältigen waren.[779] Zwischen den beiden Weltkriegen wurde der Antwerpener Hafen ausgebaut: Zuvor nur als Stückguthafen ausgelegt, entwickelte er sich jetzt zusätzlich zum Umschlagplatz für Massengüter. Damit trat Antwerpen auf diesem Sektor in Konkurrenz zu den niederländischen Seehäfen.[780] Rotterdam als Umschlagplatz musste in der Zeit der Weltwirtschaftskrise zu Beginn der 1930er Jahre, sowie während und unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg, insbesondere durch Kriegszerstörungen, schwere Einbußen hinnehmen.[781] Dennoch sollte das Rotterdamer Umland als das industrielle Herz der Niederlande die weltwirtschaftlichen Veränderungen besser als beispielsweise das Ruhrgebiet überstehen.[782]

Die ARA-Häfen nach dem Zweiten Weltkrieg

Die Bundesrepublik, insbesondere das Land Nordrhein-Westfalen, geriet nach dem Zweiten Weltkrieg zunehmend zum erstrangigen Absatzmarkt für niederländische landwirtschaftliche Produkte, wobei die Anfänge dieser Entwicklung keineswegs einfach waren.[783] Denn zunächst befanden sich die Niederlande wirtschaftlich in einem desolaten Zustand, die Staatsverschuldung war enorm. Im Rahmen des rasch und zielstrebig angegangenen Wiederaufbaus erfolgte eine groß angelegte Erweiterung der Hafenfläche in Rotterdam (von 1945 ca. 2.000 ha auf über 10.000 ha im Jahr 1988).[784] Durch die finanzielle Hilfe, die ab 1948 durch den Marshall-Plan nach Europa floss, erholte sich die niederländische Wirtschaft zusehends und verzeichnete bis 1973 ein jährliches Plus von 5%,[785] wobei sich dabei insgesamt ein Nord-Süd-Gefälle entwickelte: Die nördlichen Provinzen blieben in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung hinter den Städten und Gemeinden im Rotterdamer Umfeld, der sogenannten „Randstadt Rotterdam", zurück.[786] Im Gegensatz zu Deutschland und Belgien wurde nach dem Krieg in den Niederlanden keine nennenswerte Schwerindustrie aufgebaut, die nunmehr unrentabel gewordene Kohlenförderung in der Provinz Limburg wurde in den siebziger Jahren endgültig eingestellt. Demgegenüber blühte vor allem die Veredelungsindustrie auf: Halbwaren und Fertigprodukte aus dem Bereich Metallverarbeitung sowie elektrotechnische und chemische Erzeugnisse zählen auch heute zu den wichtigsten Ex-

778 Herbig, Kurt: S. 2.
779 Ebd.: S. 3.
780 Handelsblatt (24.04.1947), in: Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld.
781 Schilling, Jörg/Täubrich, Rainer: S. 97.
782 Ebd.: S. 98; vgl. auch Kap. 4.4.
783 Schilling, Jörg/Täubrich, Rainer: S. 87.
784 Ebd.: S. 97.
785 Wielenga, Friso/Taute, Ilona (Hg.): Länderbericht Niederlande. Geschichte – Wirtschaft – Gesellschaft, Münster 2004, S. 26 ff; Schilling, Jörg/Täubrich, Rainer: S. 93; Mak, Geert: Niederlande. München 2008, S. 203.
786 Schilling, Jörg/Täubrich, Rainer: S. 93 und S. 97.

portgütern. Darüber hinaus entwickelte sich eine leistungsfähige Nahrungs- und Genussmittelindustrie, die sowohl heimische als auch importierte Produkte und Rohstoffe verarbeitet.[787]

Wielenga/Taute (2004) unterteilen die niederländische Nachkriegsgeschichte in vier Perioden. Die Zeit von 1945 bis 1960 war stark vom Wiederaufbau geprägt, in diese Zeit fällt vor allem ein Großteil des weiteren Ausbaus des Rotterdamer Hafens.[788] Der Schuman-Plan war dabei für die Niederlande der erste Schritt zu einem Kurswechsel. Hatte sich die Wirtschaft über die Jahrhunderte zuvor mit den Machtzentren Amsterdam und Den Haag auf den überseeischen Handel und die Kolonien konzentriert, wandte sie sich nun dem europäischen Festland zu.[789] Dieser Schritt wurde durch den absehbaren Verlust der indonesischen und der übrigen Kolonien beschleunigt, welcher große wirtschaftliche Probleme aufwarf. 1954 erreichten auch die Niederländischen Antillen, als letzte der Kolonien, eine weitgehende Autonomie.[790]

Phasenweise profitierte Rotterdam 1956 von der Suez-Krise sowie später von der 1967 dem Sechs-Tage-Krieg folgenden achtjährigen Sperrung des Suez-Kanals.[791] Die damalige politische Organisation der Niederlande in den fünfziger Jahren beschreibt Gert Mak (2008) in Form der Theorie der „vier Säulen".[792] Wichtige Entscheidungen wurden im kleinen Kreis um den Wirtschaftsminister herum getroffen. Die Fraktionsvorsitzenden der Zweiten Kammer waren häufig gleichzeitig Chefredakteure der führenden Presse. Das Säulensystem repräsentierte nach Mak eine Kompromiss- und Befriedigungskultur; das in Kap. 4.2 erwähnte Gentlement-Agreement der Provinz Limburg erscheint vor diesem Hintergrund als eine logische Konsequenz des beschriebenen Politikstils. Im Lauf der fünfziger Jahre lösten sich diese Strukturen allmählich auf, was sicherlich auch im Zusammenhang mit den Vereinheitlichungsbestrebungen im Rahmen der gesamteuropäischen Entwicklungen gesehen werden muss.[793]

An diese Phase schlossen bis etwa 1973 Jahre wirtschaftlicher Prosperität an, nicht zuletzt gefördert durch die Entdeckung eines der größten Erdgasvorkommens der Welt unter Groningen (1960) und später mit der Erschließung weiterer Gasfelder im niederländischen Teil der Nordsee.[794] Auf der Basis der damit verbundenen Einnahmen konnte der Ausbau des Rotterdamer Hafens vorangetrieben werden. Die vorausschauende Planung des Projekts Europoort in den 1960er Jahren vergrößerte den Wettbewerbsvorsprung Rotterdams gegenüber den anderen nordeuropäischen Häfen und begründete die heutige führende Stellung in Europa. Wesentlich war hierbei die kon-

787 Ebd.: S. 94.
788 Wielenga, Friso/Taute, Ilona (Hg.): S. 374.
789 Mak, Geert: Niederlande. München 2008, S. 195 sowie Smit, Jan, G.: Schenkenschanz, politisch-geographisch betrachtet. In: Engelbrecht, Jörg/Frank, Simone/Krumm, Christian/Schmenk, Holger (Hg.): Rhein-Maas. Studien zur Geschichte, Sprache und Kultur, Oberhausen 2012, S. 100.
790 Mak, Geert: S. 195; Hambloch, Hermann: S. 1; Loth, Wilfried: Staaten und Machtbeziehungen im Wandel. S. 18.
791 Schilling, Jörg/Täubrich, Rainer: S. 97.
792 Dabei handelte es sich um die zwei Glaubensrichtungen, verkörpert durch die katholische und die protestantische Säule, sowie um zwei politische Säulen, die Sozialistische und die Liberale. Jede Säule verfügte über eine eigene Partei, ein eigenes Presseorgan, eine eigene Gewerkschaft, eigene Sportvereine usw.
793 Mak, Geert: S. 198 ff.
794 Ebd.: S. 211; Hambloch, Hermann: S. 152.

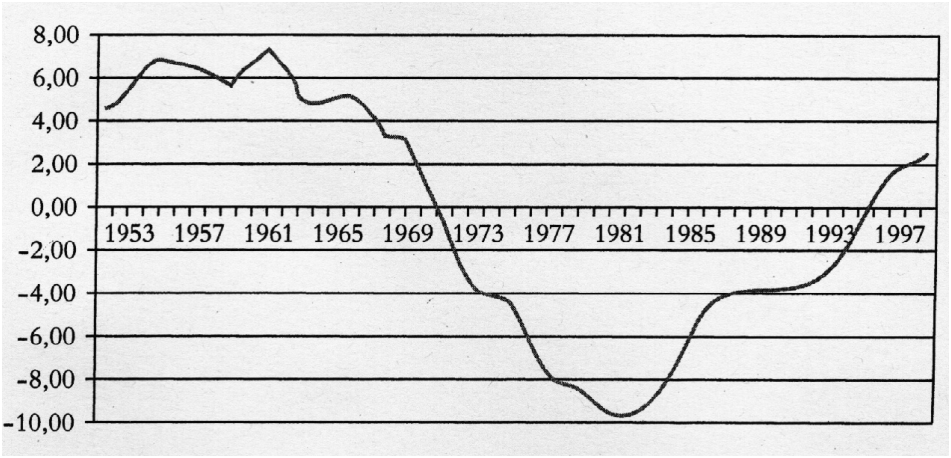


Abb. 41: Wirtschaftliche Entwicklung der Niederlande (prozentuale Abweichung vom Mittelwert der Gesamtperiode) basierend auf Zusammenführung verschiedener Wirtschaftsindikatoren: Wirtschaftswachstum, Arbeitslosigkeit, Staatsverschuldung und Inflation.

sequente Verfolgung des Umschlags und der Weiterverarbeitung von Erdöl im Einzugsbereich des Europoort. Im Jahr 1988 sollte Rotterdam zum größten Ölmarkt der westlichen Welt aufsteigen.[795] Eine bereits erwähnte Folge dieser Entwicklung war die Schließung sämtlicher Steinkohlenbergwerke in Südlimburg im Jahr 1965.[796] Diesem wirtschaftlichen Höhenflug folgten allerdings die zehn Krisenjahre von 1973 bis 1983, hervorgerufen durch Ölpreisexplosionen, durch welche auch die deutsche Wirtschaft in Rezension geriet.[797]

Auch Belgien versuchte nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs naturgemäß, seinen Umschlagplatz Antwerpen so rasch wie möglich wieder im wirtschaftlichen Geschehen zu positionieren. Das Programm zum Hafenausbau wurde demnach von der Regierung konsequent verfolgt: 1951 entstand mit dem Marshallbecken ein neuer Erdölhafen, 1955 war mit der Inbetriebnahme der Boudewijnschleuse nunmehr auch der Zugang für Schiffe mit größerer Tonnage möglich. 1956 wurde von Regierungsseite der bereits erwähnte Zehnjahresplan zum weiteren, großzügigen Ausbau des Hafens verabschiedet.[798] Was den belgischen Binnenverkehr angeht, verhinderte der «Stopfen von Lanaye» vorläufig weiterhin, dass sich die niederländische Schifffahrt den Albertkanal mit größeren Einheiten zu Nutze machen konnte. Eine technische Meisterleistung, die wirtschaftlich vor allem im Hinblick auf die Erweiterung des Antwerpener Hafenhinterlands von Bedeutung war, stellte die Konstruktion eines der raffiniertesten Schiffshebewerke dar: die sogenannte „Schiefe Ebene von Ronquières“, welche die Kanalfahrt vom südbelgischen Industrie-Revier nach Brüssel und Antwerpen verkürzte und damit der Schifffahrt einen Zeitgewinn von 21 Stunden ermöglichte.[799]

795 Schilling, Jörg/Täubrich, Rainer: S. 98.
796 Kriele, Almut: „Grenzen machen diese Region spannend“. Zum Politikverständnis der Akteure in der Euregio Maas-Rhein, in: Kulke, Elmar/Monheim, Heiner/Wittmann, Peter: GrenzWerte. Berlin/Leipzig/Trier 2006, S. 80.
797 Schilling, Jörg/Täubrich, Rainer: S. 374 f.
798 Hambloch, Hermann: S. 207.
799 Vgl.: Wunder der Technik (o. Verf.). In: DER SPIEGEL. H. 32 (1966), S. 71.

Im Gegensatz zur Bundesrepublik betrieben die Niederlande und Belgien eine staatlich gelenkte Seehafenpolitik, die daraus resultierenden Konsequenzen werden im folgenden Kapitel dargelegt. Bei der belgischen Regierung stand dabei die Durchsetzung einer effizienten Rheinanbindung ihres größten Seehafens Antwerpen an oberster Stelle. Die einschlägigen deutschen Gremien waren sich bei der Einschätzung dieser Ambition zunächst nicht sicher, ob Brüssel dabei auf den Niederrhein und das Ruhrrevier mit Zentrum Duisburg-Ruhrort abzielte oder den Verkehr mit dem Oberrhein und somit den Main- und Donauverkehr im Auge hatte. Erst aus dem weiteren Verlauf der Kanaldebatte um die Nord-Süd- und die West-Ost-Magistrale wurde deutlich, dass die belgischen Interessen in jedem Falle dem Ruhrgebiet galten.[800] Neben Antwerpen als erstrangigem Umschlagplatz an der Nordsee zeigte sich auch Gent in dieser Richtung interessiert.[801]

Der Aufbau eines gemeinsamen europäischen Marktes sollte in diesem Zusammenhang nun eine entscheidende Rolle einnehmen. Diese Entwicklung bescherte den mitwirkenden Ländern große wirtschaftliche Vorteile, wie die Zeit nach der Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft im Jahr 1958 zeigen sollte. Einerseits profitierte die niederländische Schifffahrt von dem wachsenden gemeinsamen Binnenmarkt: Die Hälfte der internationalen Gütertransporte auf den Wasserstraßen der EWG, einschließlich des Rheins, wurde nunmehr von Schiffen unter niederländischer Flagge abgewickelt.[802] Andererseits bewirkte der gemeinsame Markt eine Relativierung des Konkurrenzdenkens zwischen den beteiligten Nationen. Nicht mehr die wirtschaftliche Stärke des einzelnen Landes sollte zentral im Mittelpunkt stehen, sondern das gemeinsame Wohl eines größer gewordenen Wirtschaftraumes. Wenn die Niederlande zuvor grenzübergreifenden Fragestellungen noch aus dem Weg gehen konnten, so mussten sie sich im Rahmen einer gemeinsamen Wirtschaftszone zu konkreten Stellungnahmen und Zugeständnissen, mitunter auch unter Hintanstellung eigener Interessen, z. B. hinsichtlich des Rotterdamer Hafens, bequemen.[803] Belgien sah bezüglich der Wasserstraßenpolitik darin seine Chance. Infolge dessen hatte die belgische Regierung bereits zu Beginn des Jahres 1946 die Diskussionen um den Rhein-Maas-Schelde-Kanal als die fehlende Rheinanbindung Antwerpens erneut aufgegriffen.

800 Schilling, Jörg/Täubrich, Rainer: S. 97; Wesemann kontaktierte Heim und Heim schrieb u. a. zurück: „... Antwerpen will ja auch hauptsächlich das Industriegebiet (Ruhrort) abzapfen.“ Schreiben (21.11.1949) Wesemann an Triebel, in: Bestand 1d71/10, Stadtarchiv Mönchengladbach.

801 Westausgabe Rheinische Zeitung (10.02.1947), Aachener Volkszeitung (05.04.1947), in: Bestand 25/14/23; Rhein-Zeitung (19.02.1947), in: Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld; Aktenvermerk (03.06.1949) der IHK Köln zum Rhein-Maas-Schelde-Kanal, in Bestand Abt.1, Nr.263, 5, Wirtschaftsarchiv Köln.

802 Cock Buning, Antoinette de: Die Niederlande im Überblick. Den Haag 1990, S. 25.

803 Mak, Geert: S. 209.

6.2 Die fehlende Rheinanbindung nach 1945: Belgien bietet „Schach“

Macht, Herrschaft und das neue Europa

Macht und Herrschaft treten in der Gegenwart unpersönlich in Erscheinung, sie sind allerdings abhängig vom Kapital.[804] Jeder private Produzent strebt eine Bewährung seiner privat verausgabten Arbeit als Bestandteil der gesellschaftlichen Gesamtarbeit an, was nur gelingt, wenn sich das Produkt der Privatarbeit als Ware verkaufen lässt.

Die Wertgrößen der Ware wechseln aber ständig und unabhängig vom Willen und Handeln derjenigen, welche die Waren austauschen, sie sind zudem von Technik, Transport und weiteren Faktoren abhängig. Mit der Ausdehnung der Warenzirkulation nimmt die wechselseitige Abhängigkeit der Beteiligten immer weiter zu, so dass sich „ein ganzer Kreis von den handelnden Personen unkontrollierbarer, gesellschaftlicher Naturzusammenhänge“[805] entwickelt – ein Kreis, dem die Protagonisten genauso unterworfen sind, wie dem Wetter oder irgendeiner Naturkatastrophe. In Europa wurde ein großer Schritt zu einer solchen Abhängigkeit mit der Gründung der Montanunion vollzogen.

Im Rahmen dieser Wirtschaftsgemeinschaft sah nun Belgien die Möglichkeit das zu erreichen, was schon seit Jahrzehnten gefordert und in verschiedenen Vertragsentwürfen angedacht worden war: die direkte Wiederanbindung des Antwerpener Hafens an das Stromgebiet des Rheins. Nunmehr konnte Belgien die nationalen Interessen ganz offiziell im Sinne eines länderübergreifenden Anliegens, nicht zuletzt auch als ein Projekt zum Wohle eines gemeinsamen, starken Beneluxmarktes, propagieren. Technisch gesehen bestanden zur Umsetzung dieses Ziels zwei Möglichkeiten: die eine in Form der Nord-Süd-Magistrale, die Antwerpen zugleich auch den gewünschten Zugang zum Rotterdamer Hafen ermöglichte, zum anderen, als «Notlösung», die Komplettierung des Rhein-Maas-Schelde-Kanals durch den Bau des fehlenden Teilstücks Rhein-Maas. Die erst genannte war natürlich das attraktivere Projekt und das Verhandlungsziel Nummer eins, nicht nur, weil es kürzer ausfiel und mit weniger Schleusen auch weniger strukturell gekoppelte Zellen benötigte, sondern Belgien neben dem Zugang zum Rotterdamer Hafen zugleich auch über die direkte Nachbarzelle Rhein den Zugang zum Ruhrgebiet gewähren sollte. Die Schaltung der Kanalzelle an dieser Stelle im Gefüge erschien den Initiatoren folglich als die Effektivere. Die Variante Rhein-Maas-Kanal hatte allerdings den Vorteil, dass sie gegebenenfalls auch ohne Mitwirkung des niederländischen Nachbarn in Form einer belgisch-deutschen Lösung, der bereits besprochenen Südlinie, realisierbar gewesen wäre. Der direkte Zugriff auf das für den Bau der Hardware veranschlagte Territorium schien den Initiatoren damit als mehr oder weniger gesichert. Denn wenn die Niederlande trotz Berufung auf die gemeinsame Beneluxpolitik nicht bereit sein würden, Belgien den Rheinzugang zu gewähren, dann würden sie eben von der Beteiligung an der West-Ost-Magistrale ausgeschlossen werden. Hierzu der Directeur-General des Hafens Antwerpen, Oscar Leemans, am

804 Heinrich, Michael: Individuum, Personifikation und unpersönliche Herrschaft. In: Elbe, Ingo/Ellmers, Sven/Eufinger, Jan (Hg.): Anonyme Herrschaft. Zur Struktur moderner Machtverhältnisse, Eigentum – Gesellschaftsvertrag – Staat III, Münster 2012, S. 15–34, hier S. 25.

805 Ebd.: S. 26.

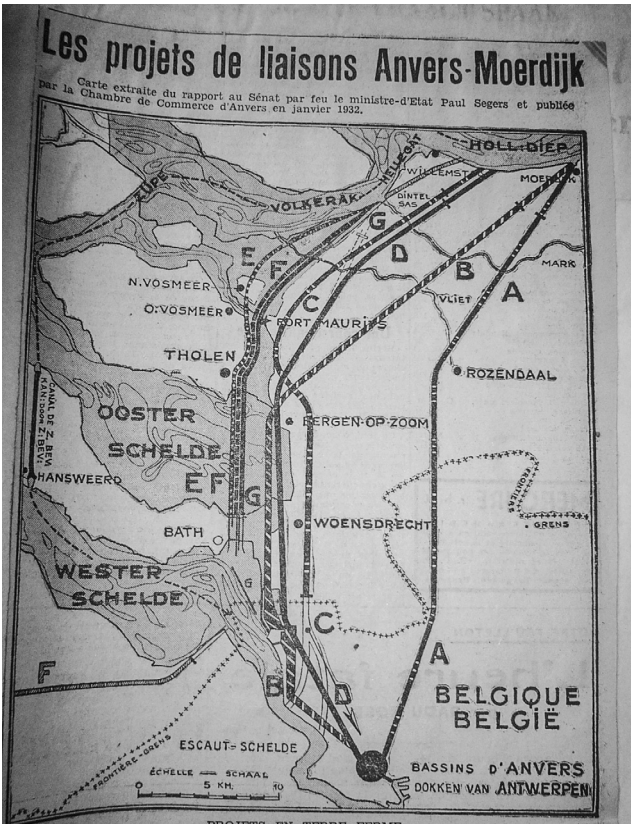


Abb. 42: Die verschiedenen Entwürfe mgl. Trassierungen des Rhein-Schelde-Kanals.

24. November 1949 in Essen: Da „Antwerpen wel streeft naar een Moerdijkkanaal als naar een Rijn-Scheldeverbinding […is] het geprojecteerde Vent-Debout-kanaal bedoeld […] als troef (atout) ten behoeve van het Moerdijkkanaal.[806] – […] Antwerpen mehr nach einem Moerdijkkanal als nach einer Rhein-Scheldeverbindung strebt, […ist] der projektierte Vent-Debout-Kanal ein Trumpf zugunsten des Moerdijkkanals.“ Das Fachblatt Wirtschafts-Correspondent schätzte die belgische Vorgehensweise im Jahr 1957 folgendermaßen ein: „Die Verbindung Maas-Rhein hat somit für Antwerpen nur noch den Wert einer diplomatischen Waffe bei den Verhandlungen mit Holland wegen der Rhein-Schelde-Verbindung.“[807] Einen grenzübergreifenden Kanalbau im Beneluxraum ohne die Beteiligung der Niederlande hätte sich Den Haag schwerlich leisten können, wäre es doch damit, entgegen allen Beteuerungen, den Bemühungen um Gemeinsamkeit in Benelux und in der Montanunion in den Rücken gefallen. Dabei waren gerade

806 Vertrouwelik: Bezoeken Maart 1953 Kamers van Koophandel ’s-Hertogenbosch Tilburg, Breda, Eindhoven, Roermond, Maastricht, Heerlem (23.03.1953), S. 5, in: Bestand 589-01/1218, Gemeentearchief Rotterdam; Antwerpen und die Rhein-Maas-Verbindung (03.10.1957, Wirtschafts-Correspondent), in: Bestand B108/1786 1 v. 2, Schriftstück Nr. 3, Bundesarchiv Koblenz.

807 Antwerpen und die Rhein-Maas-Verbindung (03.10.1957, Wirtschafts-Correspondent), in: Bestand B108/1786 1 v. 2, Schriftstück Nr. 3, Bundesarchiv Koblenz (siehe Anhang).

die Niederlande auf die Einvernehmlichkeit mit europäischen Institutionen wirtschaftlich angewiesen. Den Haag befand sich in einer Zwickmühle; die Vertreter der verschiedenen niederländischen IHK's, Rotterdam und Amsterdam inbegriffen, stimmten darin überein,

„dat voor de totstandkoming van de Benelux bepaalde premies zullen moeten worden betaalt. Het gaat er nu maar om die premies dar te betalen, waar zo mogelijk niet alleen Belgische, maar ook Nederlandse belangen worden gediend. In ieder geval zal men de premies maar één maal kunnen en willen betalen."[811]

„dass für ein Zustandekommen von Benelux bestimmte Prämien bezahlt werden müssen. Es gehe jetzt aber darum, die Prämie da zu bezahlen, wo nach Möglichkeit nicht allein belgischen sondern auch niederländischen Belangen gedient werde. In jedem Fall wird man die Prämie nur einmal zahlen können und wollen."

Die Verhältnisse zur Umsetzung des belgischen Vorhabens waren also, nachdem sich die Angelegenheit nicht auf der Basis des Versailler Vertrags regeln ließ, nunmehr günstiger denn je. Schließlich gab es im Aachener Raum eine starke Lobby, die buchstäblich nur auf den Baubeginn der Südlinie wartete. So war es Belgien zugefallen, das Rhein-Maas-Projekt nach dem Krieg wieder aufzugreifen und dadurch die Städte und Kommunen der gesamten Rhein-Maas-Region wieder auf den Plan zu rufen.[809] Belgien bot den Niederlanden „Schach"!

Der Rhein-Schelde-Kanal wird realisiert

Umfangreiche erhaltene Korrespondenz belegt, dass bereits zu Beginn des Jahres 1949 in Belgien lebhafte Diskussionen hinsichtlich des Rhein-Schelde-Kanals geführt wurden.[810] Eine ähnliche Situation herrschte in den Niederlanden vor: Am 29. August 1947 wurde eine Kommission, die sich bereits vor dem Krieg mit einer Wasserstraße durch die Provinz Noord-Brabant befasst hatte, unter dem Vorsitz von Prof. J. De Quay erneut ins Leben gerufen. In dieser Kommission wurden „sedertdien des West-Brabantse kanalenvraagstukken behandeld, en besproken los van de Nederlandse-Belgische problemen. [811] – seither die Westbrabantischen Kanalstücke behandelt und losgelöst von den niederländisch-belgischen Problemen erörtert."

Mit dem Moerdijkkanal schien sich diese Kommission nicht vordringlich zu befassen, deren Mitglieder vertraten offenbar die Auffassung, „dat het hier niet meer gaat om een gewestelijk vraagstuk, maar om een probleem dat vanuit nationaal en inter-

808 Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam: Protokoll (30.08.1954) über eine Besprechung zwischen den Kammern von Limburg, Amsterdam und Rotterdam vom 19.02.1954, S. 4, in: Bestand 07.Z07C/104, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

809 Geschichtlicher Überblick über das Rhein-Maas-Schelde-Kanal-Projekt. 1947, in: Bestand 15/93, Stadtarchiv Krefeld.

810 Vgl. Bestand MA-KAB 1166, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

811 Schreiben (16.02.1948) an den Antwerpener Bürgermeister von De Consul-Generaal van Belgie, verfasst in Rotterdam (vertrouwlijk), in: Bestand MA-KAB 1166, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

nationaal standpunkt moet worden bezien.[812] – dass es hier nicht mehr um eine regionale Frage gehe, sondern um ein Problem, dass aus nationaler und internationaler Sicht heraus beurteilt werden müsse.“ Wie erwähnt, wurden im Jahr 1953 sowohl die West-Ost- als auch Nord-Süd-Magistrale auf die Liste der CEMT als zu prüfende Projekte aufgenommen. Während die länderübergreifende Kommission zur Untersuchung des Rhein-Maas-Kanalprojektes erst im Jahr 1956 mit ihren Untersuchungen begann, ging mit der Steenbergh-Cauwelaert-Kommission Ende der 1940er Jahre und damit noch vor besagter „CEMT-Resolution“ eine Arbeitsgruppe der CEMT zur Prüfung der Nord-Süd-Verbindung ans Werk. Auch für einen solchen Rhein-Schelde-Kanal gab es mehrere Trassenentwürfe, wie Abbildung 42 verdeutlicht – eine davon war die Moerdijkkanaltrasse.

Am 1. März 1954 wurde der erste Bericht an die zuständigen Minister überstellt. Die Stellungnahmen der Ministerien hierzu datieren vom 14. April 1954 bis zum 25. Juli 1955. Diese wurden wiederum eingehend durch das belgische Departement van buitenlandse zaken erörtert und standen in der Folge in verschiedenen Kabinettssitzungen auf der Tagesordnung, so z. B. am 23. Dezember 1954 sowie am 27. Dezember 1955. Am 20. Januar 1956 erfolgte die Deklaration einer gemeinschaftlich erarbeiteten belgischen Position. Diese wurde am 6. Februar 1956 an die Niederlande weitergegeben. Die niederländische Antwort hierauf erfolgte am 19. Dezember 1956 und wurde wiederum am 11. Januar 1957 vom belgischen Ministerium geprüft. Drei Wochen später, am 5. Februar 1957, traf eine weitere niederländische Nota ein mit dem Versprechen, die Verhandlungen fortzusetzen.[813] Zeitgleich einigten sich im Rahmen des Lüttich-Antwerpener Bündnisses (Le Grand Liége) 1956 beide Provinzen auf die besagte Beseitigung des «Stopfens von Lanaye» und konnten dies mit Unterstützung von Gent auch im belgischen Parlament durchsetzen. Am 24. Februar 1958 begannen bei Lanaye die Arbeiten. Lüttich und Gent ihrerseits unterstützten im Gegenzug Antwerpen bei seinen Hafenausbauplänen gegen den Widerstand der übrigen belgischen Provinzen und Häfenstädte. Der besagte Zehnjahresplan (vgl. Kap. 6.1) zum Hafenausbau wurde durch die beiden Kammern am 26. bzw. 28. Juni 1956 angenommen.[814]

Aber auch außerhalb der Steenbergh-Cauwelaert-Kommission fanden offensichtlich Verhandlungen zwischen Rotterdam und Antwerpen statt. Jedenfalls einigten sich die kamers van koophandel te Antwerpen und Rotterdam im August 1961 in einem „geheimen Abkommen“[815] auf einen Kanal zwischen Zuidbeveland und Noord-Brabant, welcher zwischen West- und Ostschelde hindurch verläuft – der heutige Rhein-Schelde-Kanal. Die bisher geltende Rheinfahrtpremie sowie die weiteren Besonderheiten des Antwerpener Hafens,[816] welche dazu dienten, dessen Wettbewerbsnachteile auszugleichen, sollten nach einer Frist von fünfzehn Jahren auslaufen und bis dahin auch

812 Ebd.

813 Ziet Belgie af van het Moerdijkkanaal? (06.04.1957, De Standaard), in: Bestand MA-KAB 1107, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

814 Het Gekibbel rond de Schelde-Rijnverbinding. Een warm beroep op de vurige stede door Lode Craeybeckx, (Volksgazet, 06.10.1964), in: Bestand MA-KAB 1166, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

815 „Geheim“ könnte nach Presseansicht bedeuten, dass das Abkommen über den Kopf der Belgisch-Niederländischen Commissie voor de Waterwegen geschah.

816 Es bestanden offensichtlich gewisse Wettbewerbsausgleiche, die den wirtschaftlichen Schaden, welcher durch die Schließung der Ostschelde entstanden war, kompensieren

"DE NIEUWE GAZET" 21 augustus 1961

De Schelde-Rijnverbinding

«Geheim» akkoord Antwerpen - Rotterdam

Officieel overleg voorbijgestreefd ?

IS HET TOUWTREKKEN rond de Schelde-Rijnverbinding in een beslissend stadium beland ?

De goedkeuring, door het Nederlandse ministerie voor Verkeer en Waterstaat van alleen omwille van de overtuiging dat het Moerdijkkanaal, de rechtstreekse verbinding met het Hollands Diep, na vele tientallen jaren vruchteloos gepalaber als ideale oplossing voor Antwerpen toch de Antwerpse steun verworven hebben bij het Europees overleg inzake vervoersproblemen. De vraag is immers gesteld of het vervoer ter zee tot het domein van de Europese economische integratie behoort en

Abb. 43: Zeitungsartikel aus der Antwerpener Zeitung Nieuwe Gazet vom 21.08.1961 zum „geheimen Abkommen".

nicht mehr erhöht werden. Ferner sagte Antwerpen seine Unterstützung bei der Durchsetzung der freien Fahrt auf dem Rhein und beim Fortbestand der Seefahrt außerhalb des Europäischen Marktes zu.[817]

Dieses Abkommen wurde, so vermutete die belgische Presse, hinter dem Rücken der Steenbergh-Cauwelaert-Kommission geschlossen. Da die diesbezüglichen Zeitungsartikel die einzigen Hinweise auf eine derartige geheime Absprache darstellen, sind diese Aussagen kritisch zu betrachten. Der offizielle Vertrag für den Rhein-Schelde-Kanal wurde am 13. Mai 1963 unterzeichnet, am 12. Februar 1965 wurde er durch die niederländischen Kammern bestätigt, am 17. März 1965 durch das belgische Parlament in Brüssel. Nach knapp zehnjähriger Bauzeit konnte der Kanal schließlich am 23. September 1975 eröffnet werden.[818]

Der Rhein-Schelde-Kanal in der belgischen Tagespresse

Die Intensität der Diskussion in Antwerpen spiegelt sich in der Abb. 44 wider. Auch wenn für den Moerdijkkanal kein detailliertes Register der aufgefundenen Presseartikel erstellt wurde, kann zumindest eine Schätzung der Quantität der zu diesem Thema publizierten Presseberichte im Zeitraum von 1948 bis 1975 erfolgen. Quelle hierfür ist der besagte, sehr umfangreiche Bestand an einschlägigen Zeitungsausschnitten im Stadtarchiv Antwerpen. Die Artikel wurden vorwiegend zahlenmäßig erfasst und inhaltlich orientierend gesichtet. Die Grafik fußt demnach auf archivierten Presseberich-

---

sollten. Die detaillierte Darstellung dieser ist für die vorliegende Diskussion nicht primär von Belang.

817 De Schelde-Rijnverbinding. Na de bekendmaking van de „geheime" overeenlomst tussen Antwerpen en Rotterdam (26.08.1961), De Schelde-Rijverbinding. Het „geheim" akkoord tussen Antwerpen en Rotterdam (25.08.1961), De Schelde-Rijnverbinding. „Geheim" akkoord Antwerpen-Rotterdam (21.08.1961), in: Bestand MA-KAB 1092, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen – bei allen angeführten Artikeln ließ sich das Presseorgan nicht ermitteln.

818 Schelde-Rijnverbinding 23 september officieel (17.09.1975, Het Volk), in: Bestand MA-KAB 1092, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

ten aus folgenden achtzehn, überwiegend belgischen, Tageszeitungen: La Métropole, Le Martin, Gazet van Antwerpen, De Antwerpse Gids, De Standaard, Het Volk, Het laatste Nieuws, Het Handelsblad, Le Soir, De Nieuwe Gazet, Lloyd Anversois, La Libre Belgique, Vooruit, Het Vrije Volk, Brabants Nieuwsblad, Dagblad de Stem, De Roode Vaan und De Telegraaf. Sie repräsentieren damit die Aktualität des Themas in Belgien, schwerpunktmäßig in Antwerpen und Umgebung.

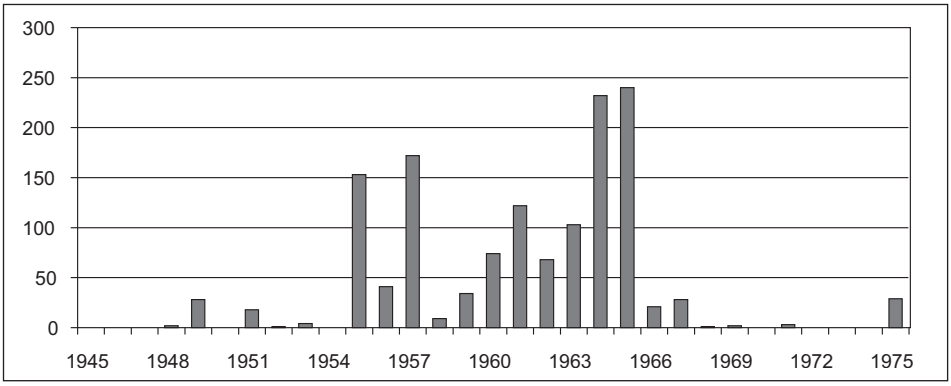


Abb. 44: Quantitative Darstellung der erfassten Presseartikel zum Rhein-Schelde-Kanal in verschiedenen Tageszeitungen auf der Basis des Presseregisters im Felixarchiv Antwerpen.

Da keine Edition vorgenommen wurde und die Gefahr der doppelten Zählung bestand, wurden aus anderen belgischen Archiven keine weiteren Artikel mehr aufgenommen. Für die niederländische Debatte um den Rhein-Schelde-Kanal ließ sich bedauerlicherweise keine vergleichbare Sammlung ausfindig machen. Die Vermutung, dass dieses Thema dort eine ähnliche Aufmerksamkeit seitens der Medien erfuhr, liegt jedoch nahe.

6.3 Im Schatten der ARA-Häfen: der Rhein-Maas-Kanal als strategisches Instrument

Einleitung: ein erster Überblick über den Protagonistenkreis

Die Komplexität einer Situation nimmt naturgemäß zu, wenn es sich um ein Infrastrukturprojekt 1. Ordnung mit einer großen Reichweite handelt, da der mögliche Stifter-, Betreiber und Nutzerkreis wächst. Im vorliegenden Beispiel wird der bereits behandelte transregionale Blickwinkel (Mikro- und Mesoperspektive) durch die transnationale bzw. europäische Ebene (Makroperspektive) erweitert. Aus letzterer ergibt sich unter Einschluss der Niederlande und Belgiens für die Kommunikationssituation via Zweckhandlungsinfrastrukturen folgende neue Aufstellung:

Tabelle 16 : Übersicht über die Initiatoren, ihre Zweckhandlungsinfrastrukturen sowie die Nutzer und Beobachter.

Diskussionsphase	Gruppierung/ Institution	Status	Ziele	Pro/ contra R-M-Kanal	Pro/contra Alternativzelle R-S-Kanal	Erfolg R-M-Kanal
1946–63			**Mikroraum**			
	Aachen/Neuss/ Mönchengladbach	Initiator	Interessenvertretung	Pro	Contra	-
	Krefeld	Initiator	Interessenvertretung	Contra	Pro	+
	nl. IHK's/B-Schifffahrt	Initiator	Interessenvertretung	Contra/Pro	unbekannt	+/-
	Antwerpen	Initiator°	Interessenvertretung	Contra	Pro	+
	Mitglieder der KIG	Nutzer	Interessenvertretung	Contra/pro	unbekannt	+/-
	Mitglieder der nl. IHK's/ B-Schifffahrt	Nutzer	Interessenvertretung	Contra/Pro	unbekannt	+/-
	Rotterdam (bis 1960)	Nutzer	Interessenvertretung	Contra	Contra	+
			Mesoraum			
	Lüttich	Initiator	Interessenvertretung	Pro	Contra	-
	nl. Limburg	Nutzer	Interessenvertretung (für Den Haag)	unbekannt	unbekannt	+
	Düsseldorf (NRW)	Nutzer	Interessenvertretung	Contra	unbekannt	+
			Makroraum			
	Brüssel	Initiator	Interessenvertretung	Contra	Pro	+
	EWG	Initiator	Konfliktmanagement	--------	---------	+
	Den Haag	Nutzer	Interessenvertretung	Contra	Contra	+
	Bonn	Beobachter	--------	Contra	unbekannt	+
1963–85			**Mikroraum**			
	Aachen/Neuss/ Mönchengladbach	Initiator	Interessenvertretung	Pro	Contra	-
	Krefeld	Initiator	Interessenvertretung	Contra	Pro	+
	nl. IHK's/B-Schifffahrt	Initiator	Interessenvertretung	Contra/Pro	unbekannt	+/-
	Rotterdam	Initiator	Interessenvertretung	Contra	Pro	+
	Antwerpen	Initiator	Interessenvertretung	Contra	Pro	+
	Mitglieder der KIG	Nutzer	Interessenvertretung	Contra/pro	unbekannt	+/-
	Mitglieder der nl. IHK's/ B-Schifffahrt	Nutzer	Interessenvertretung	Contra/pro	unbekannt	+/-
			Mesoraum			
	Lüttich	Initiator	Interessenvertretung	Pro	Contra	-
	nl. Limburg	Nutzer	Interessenvertretung (für Den Haag)	unbekannt	unbekannt	+
	Düsseldorf (NRW)	Nutzer	Interessenvertretung	Contra	unbekannt	+
			Makroraum			
	Brüssel	Initiator	Interessenvertretung	Contra	Pro	+
	EWG	Initiator	Konfliktmanagement	--------	---------	+
	Den Haag	Nutzer	Interessenvertretung	Contra	Pro	+
	Bonn*	Beobachter	------	Contra	unbekannt	+

* abgesehen von einem kurzen Zwischenintermezzo.
° ab 1953; für die zweite Phase muss die allmähliche Auflösung der Zellen der Zweckhandlungsinfrastrukturen" beachtet werden."

Für die Betreiber der Zellen der Zweckhandlungsinfrastrukturen gilt für beide Phasen das Folgende:

Tabelle 17 : Die Betreiber der Zweckhandlungsinfrastrukturen in den beiden letzten Diskussionsphasen um den Rhein-Maas-Kanal.

Betreiber (kein Anspruch auf Vollständigkeit)	Vereinsvorstände Westlandkanal-Verein, CEAM, Arbeitnehmer im Bereich des Mediensystems, technische Institute (Trassenuntersuchung und -planung), Dreierkommission, Steenbergh-Cauwelaert-Kommission, CEMT

Es finden somit insgesamt im Mikroraum sieben, im Mesoraum drei und im Makroraum vier Gruppierungen Eingang in die Betrachtung. Allen Gruppierungen in jedem Bezugssystem, abgesehen von Bonn als Beobachter und der EWG, ist gemein, dass ihre Kommunikation und ihr Handeln auf eine konkrete Interessenvertretung fokussiert war, nämlich die Realisierung bzw. Verhinderung des Rhein-Maas- bzw. Rhein-Schelde-Kanals. Die Strategien und Gründe waren dafür unterschiedlich. Während einige Gruppierungen als Initiator einer Zweckhandlungsinfrastruktur konkrete Initiativen entfalteten, verlegten sich andere, ähnlich wie beispielsweise die IHK Köln, auf das Mitbenutzen bereits initiierter Zellen.

Die europäische Ebene verfolgte mithilfe der CEMT eine eigene Strategie, um auf die Kanaldebatte Einfluss zu nehmen. Nicht nur, dass das junge, sich formierende europäische Bündnis seinen Mitgliedern eine bisher nicht da gewesene politische Plattform bot. Im Rahmen nunmehr entstehender Netzwerkzellen (Hohe Behörde, Besonderer Ministerrat, Europäisches Parlament, CEMT etc.) als Teil einer auf Dauerhaftigkeit angelegten, europäischen Handlungsinfrastruktur erhielt diese neue Instanz zugleich auch das nötige Gewicht, sich innerhalb der Mitgliedsstaaten zu artikulieren. Die agierenden Institutionen und Ausschüsse (z. B. CEMT) konnten länderübergreifende Fragen, wie im vorliegenden Beispiel, aufgreifen und im Falle eines Konfliktes zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft vermitteln. Bonn nahm, wie bereits im vierten Kapitel festgestellt, hinsichtlich des Kampfes um den fehlenden Kanalabschnitt Rhein-Maas vorwiegend eine Beobachterposition ein. Es lässt sich im Betrachtungszeitraum nur ein einziger Fall ausmachen, in welchem die Bundesregierung diesbezüglich von sich aus aktiv wurde und damit die Rolle wechselte. Die von den Initiatoren der KIG angewandten politischen Strategien und die hierzu konzipierten Zweckhandlungsinfrastrukturen wurden in Kapitel 4.2 eingehend besprochen. Auf das Land Nordrhein-Westfalen wurde dabei bisher nur marginal eingegangen – ergänzend zum vierten Kapitel finden im Folgenden also vor allem die mit der Erweiterung des Betrachtungsraums neu hinzugekommenen Protagonisten hinsichtlich ihrer Rolle und den daraus resultierenden Konsequenzen Erläuterung.

Der Mikroraum: Rotterdam, Antwerpen und die KIG in der Diskussion

Zunächst ist an dieser Stelle mit Berechtigung die Frage zu stellen, was eigentlich Antwerpen und Rotterdam mit einer Versorgungsnetzwerkzelle zu schaffen haben, die um die 170 bis 230 km entfernt liegt, also nicht in ihrem direkten lokalen Umfeld integriert ist? Die Antwort liegt in der Zellenart selbst. Beim Rhein-Maas-Kanal handelt es sich um eine primäre Infrastruktuzelle erster Ordnung, d. h. durch ihre Reichweite hat sie auch auf Nutzer einen Einfluss, die eben nicht im direktem lokalen Umfeld angesiedelt sind. In diesem Falle bezieht sich dieser beispielsweise auf die mögliche Umlenkung von Verkehrsströmen vom Rotterdamer zum Antwerpener Hafen. Rotterdam und Antwerpen sind somit indirekte Zellennutzer und müssen zwangsläufig im Kommunikationssystem eine Berücksichtigung erfahren.

Die Dynamisierung der Debatte: Rotterdam – vom Beobachter zum Initiator

Rotterdam überließ zunächst die Lenkung der Kanaldebatte „Antwerpen-Rhein" der Staatsregierung in Den Haag, die Hafenstadt verhielt sich somit auch in der Rhein-Maas-Kanalfrage beobachtend neutral. Auch in Rotterdam wussten die Verantwortlichen um die fehlende Finanzierung auf deutscher Seite und die fortlaufenden und ergebnislosen Streitigkeiten bezüglich des Trassenverlaufs und verhielten sich zunächst abwartend in der Rolle des Beobachters. Die Industrie- und Handelskammern Rotterdam und Amsterdam sagten den Limburgern zu, sich hinsichtlich der Rhein-Maas-Kanalfrage zurückzuhalten und deren Position nicht entgegenzutreten.[819] Der Präsident der IHK Rotterdam, K. P. van der Mandele, unterstrich dementsprechend ganz im Sinne einer europäischen Wirtschaftsgemeinschaft bereits im Februar 1950 auf einer Mitgliederversammlung der Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, dass die Niederlande nichts gegen eine Rhein-Schelde-Verbindung (Moerdijkprojekt) einwenden würden, wenn es sich als nützlich für das gesamte Europa erweisen sollte. Das Einzige, was noch geklärt werden müsse, sei die Finanzierung, da die Kanaltrasse zu größten Teilen durch die Niederlande verliefe. Was nun das Rhein-Maas-Projekt beträfe, gälte dies entsprechend für eine Verbindung Born-Geilenkirchen-Erkelenz-Neuss.[820] Diese neutrale Position wurde bis 1960 beibehalten. Aus offiziellen Verlautbarungen der 1960er Jahre geht allerdings hervor, dass die Hafenstadt Rotterdam im Falle der Realisierung einer Ost-West-Magistrale insgeheim für die Nordtrasse plädierte.

Erst nachdem die Nordlinie allmählich aus dem Fokus geraten war und mit dem Proetelgutachten ein deutsches Votum für die Mittellinie auftauchte, breitete sich dort eine Verunsicherung aus. Besagtes Gutachten hatte schließlich im Rahmen der Dreierkommission und bei der CEMT durchaus Gewicht als ein bestimmendes Element der Diskussion. Als das Rhein-Maas-Projekt nun in den Katalog der EWG für dringliche verkehrstechnische Maßnahmen aufgenommen wurde, griff Rotterdam selbst aktiv in die Diskussion ein.[821] Nicht, dass der niederländische Nordseehafen ein unmittelbares Eigeninteresse an einer Maas-Rhein-Verbindung West-Ost gehabt hätte, es ging, wie schon so oft, einmal mehr um Konkurrenzdenken: „[...] een mogelijke voordeel, dat Antwerpen hieruit zou trekken, betekend een nadeel voor Rotterdam.[822] – […] ein möglicher Vorteil, den Antwerpen hieraus ziehen würde, bedeutet ein Nachteil für Rotterdam." Im Falle des Baues einer Nordtrasse würde sich allerdings der Vorteil Ant-

819 4. Verzoek van de voorzitter van de Kamer van Koophandel voor Noord-Limburg om medewerking te verlenen aan het maken van een studie betr. De Maas-Rijnverbinding (o. Dat.), gemäß dem Inhalt muss das Schriftstück Anfang der 1960er Jahre erstellt worden sein, S. 3, in: Bestand: 07.Z07C/108, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

820 Protokoll (05.06.1957) Westlandkanal-Verein, S. 4., in: Bestand 1d71/12, Stadtarchiv Mönchengladbach.

821 Vertrouwelik: Schreiben (03.10.1960) an die Commissie Scheepvaartbelangen von IHK Rotterdam, in: Bestand 589-01/1218, Gemeentearchief Rotterdam.

822 Betreft: bespreking te Venlo over Maas-Rijn verbinding, S. 1, Niederschrift (26.08.1960), angefertigt durch den Hafendirektor, in: Bestand 589-01/1218, Gemeentearchief Rotterdam.

werpens deutlich minimieren, was für Rotterdam Grund genug war, sich für diese Variante nunmehr aktiv einzusetzen.[823]

Da die Diskussionen um den Rhein-Maas-Kanal auch 1963 nach der Unterzeichnung des Abkommens zum Rhein-Schelde-Kanal noch immer nicht verstummten, erfolgte der besagte Rotterdamer Rollenwechsel mit der Initiierung des Aktionsbündnis-Nord und der Erstellung des Gutachtens im Rahmen dieser Institution (Klaassen-Gutachten) vom Netzwerkbeobachter zum Netzwerkinitiator. Der Rückgang des deutschen Engagements für die Nordtrasse wurde damit durch die Aktivitäten des Aktionsbündnis-Nord kompensiert, somit auch das öffentliche Interesse an der Nordlinie wach gehalten.

Antwerpen – die andere Seite

Da die mangelnde Rheinanbindung Antwerpens von der Nationalregierung zur Chefsache erklärt wurde, sah sich Antwerpen in seinen Interessen anfänglich gut vertreten. Allerdings ergaben sich im Weiteren Entwicklungen, durch welche die Hafenstadt offensichtlich zunächst befürchtete, dass diese einer Verwirklichung ihres Anliegens im Wege stehen könnten. Zum einen waren dies die Aktivitäten der KIG Aachen. Aus Sicht Antwerpens fungierte die Region Maas-Rhein als Hafenhinterland, sie beinhaltet mit den verschiedenen Binnenhäfen zahlreiche Netzwerkzellen, welche nicht nur als Teil der deutschen, sondern auch der belgischen Versorgungsinfrastruktur fungieren. Nun entwickelten sich jedoch die Städte des Hafenhinterlands zum Netzwerkzelleninitiator eines Handlungsnetzwerkes mit eigenen Ansprüchen.

Zum anderen ist das von Frankreich betriebene Projekt der Kanalisierung der Mosel anzuführen. Aus der Befürchtung heraus, dadurch einen Rückgang des eigenen Umschlags zu erleiden, hätte Antwerpen die Moselkanalisierung im Grunde genommen nur zu gerne verhindert, konnte dies jedoch aus außenpolitischen Gründen nicht lautstark propagieren. Gemeinsame Überlegungen des amtierenden Antwerpener Bürgermeisters Lode Craeybeckx (1947–76) und des Antwerpener Hafendirektors Leemans hatten zum Ziel, die Moselkanalisierung zu vermeiden, ohne dabei Frankreich vor den Kopf zu stoßen. Dabei stellten sie zunächst fest, dass die französische Seite im Rahmen ihrer Zweckhandlungsinfrastruktur für die Moselkanalisierung eine weitaus umfassendere Kampagne betrieb, als die Belgier für die Regulierung der Maas.[824] Im Folgenden liefen die Beratungen darauf hinaus, der Moselkanalisierung mit der Maaskanalisierung in zwei Phasen (erste Phase bis Givet, zweite bis Sedan) eine Alternativzelle gegenüber zu stellen. Die Vorteile für die Franzosen seien, so die beiden Belgier, dabei dieselben, außerdem resultierten hiervon nicht nur Vorteile für Frank-

823 Betreft: bespreking te Venlo over Maas-Rijn verbinding, S. 2, Niederschrift (26.08.1960), angefertigt durch den Hafendirektor, in: Bestand 589-01/1218, Gemeentearchief Rotterdam.

824 Nota over de kanalisatie van de Maas, S. 1, (27.11.1953, Stadt Antwerpen, Havenbedrijf, algemene directie, O. Leemans), Bestand 683#26, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen; Antwerpen fungierte zunächst also als Beobachter einer französischen Zweckhandlungsinfrastruktur. Aus dieser Beobachtung heraus resultierten schließlich die Überlegungen bezüglich einer eigenen Handlungszelle.

reich und Deutschland, sondern auch für Luxemburg, die Niederlande und Belgien, somit also für den gesamten Wirtschaftsraum Benelux.[825]

„De kanalisatie van de Moezel houdt gevaren in zich voor Antwerpen. Het grootste gedeelte van de ijzer- en staalexport geschiedt thans over onze haven. De ijzer- en staalproducten worden hier voor her grootste gedeelte aangevoerd per spoor. Wordt de Moezel gekanaliseerd dan zal de Rijnvaart de rol overnemen van het spoor. Door dit feit zal Elzas-Lorreinen de keus hebben tussen Rotterdam en Antwerpen, [...].
Waar we thans een redelijk gemakkelijke positie bekleden, zullen we dan met een scherpe concurrentie van Rotterdam af te rekenen hebben. Praktisch gezien kunnen wij ons niet tegen de kanalisatie verzetten. De Fransen beweren, dat ze verder gebruik zullen maken van onze diensten. Verzetten wij ons, dan zal hun sympathie eerder gaan naar Rotterdam.“[828]

„Die Moselkanalisierung beinhaltet Gefahren für Antwerpen. Der größte Teil des Eisen- und Stahlexportes geschieht jetzt über unseren Hafen. Die Eisen- und Stahlprodukte werden hier zum größten Teil per Eisenbahn angeliefert. Wird die Mosel kanalisiert, dann wird die Rheinfahrt die Rolle der Bahn übernehmen.
Durch diese Tatsache wird Elsaß-Lothringen die Wahl zwischen Rotterdam und Antwerpen bekommen […]. Wo wir jetzt eine ziemlich gemütliche Position bekleiden, werden wir dann mit einer scharfen Konkurrenz von Rotterdam zu rechnen haben. Praktisch gesehen können wir uns nicht gegen die Kanalisierung wehren. Die Franzosen behaupten, dass sie weiter von unseren Diensten Gebrauch machen werden. Widersetzen wir uns, dann wird ihre Sympathie früher auf Rotterdam übergehen.“

„Ik zend U hierbij een nota waarin in grote trekken de ontwikkeling geschetst wordt van de actie die door de Fransen gevoerd wordt voor de kanalisatie van de Moezel, met daartegenover de taktiek die wij zouden moeten aannemen om de kanalisatie van de Maas en de bouw van een Visé-Neuss kanaal te verwenzenlijken.“[829]

„Ich sende Ihnen [gemeint ist der Bürgermeister] hiermit einen Bericht, in welchem in groben Zügen die Aktionen der Franzosen bezüglich der Moselkanalisierung dargelegt werden. Demgegenüber wird eine Taktik beschrieben, die wir anwenden müssten, um die Kanalisierung der Maas und den Bau eines Visé-Neuss Kanals zu verwirklichen.“

Um sein Ziel zu erreichen, benötigte Antwerpen jedoch die Hilfe von Lüttich als direkten Maasanlieger.

---

825 Nota over de kanalisatie van de Maas, S. 2, (27.11.1953, Stadt Antwerpen, Havenbedrijf, algemene directie, O. Leemans), Bestand 683#26, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.
826 Nota voor de heer Burgermeester, 02.12.1953 von O. Leemans, Bestand 683#26, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.
827 Nota over de kanalisatie van de Maas, S. 2 f., (27.11.1953, Stadt Antwerpen, Havenbedrijf, algemene directie, O. Leemans), Bestand 683#26, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen. Das dies z. T. mit Erfolg umgesetzt wurde zeigt u. a. auch die folgende Publikation von Seidenfus, Hellmuth Stefan: Die Maas als zweite Transportachse der Montanunion und der Rhein. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt (1955).

„Wij moeten trouwens van de gelegenheid van de contactname met de vertegenwoordigers van Luik gebruik maken om duidelijk aan te tonen dat, zowel voor Luik, als voor Antwerpen, een Visé-Neuss kanaal of iedere Maas-Rijnverbinding, die dezelde voordelen biedt, een noodzakelijheid is. Voor Antwerpen is dit de einige Rijnverbinding die ons op pariteit brengt met Rotterdam. […] Wij hebben er dus alle belang bij dat wij zelf een intense campagne voeren om de idee van de kanalisatie van de Maas en van het bouwen van een Visé-Neuss kanaal te propageren.“[831]

„Wir müssen übrigens die Gelegenheit zu einer Kontaktaufnahme mit den Verantwortlichen von Lüttich suchen, um deutlich zu machen, dass sowohl für Lüttich als auch für Antwerpen ein Visé-Neuss Kanal oder aber jegliche Maas-Rheinverbindung, welche dieselben Vorteile bietet, eine Notwendigkeit ist. Für uns ist das die einzige Rheinverbindung, die uns Parität mit Rotterdam bringt. […] Wir haben also alles Interesse, dass wir selbst eine intensive Kampagne führen, um die Idee der Maaskanalisiserung und das Bauen eines Visé-Neuss Kanals zu propagieren.“

Weiterhin stellte Leemans fest:

„Wij hebben dus in de grond van het opheffen van de Stop van Ternaaien niet veel te vrezen, om niet te zeggen niets en ik geloof dat tegenover de Luikse delegatie kan verklaard worden dat van Antwerpse zijde tegen deze Luikse eis absoluut niets wordt ingebracht.

„Als conclusie van de bespreking zou misschien kunnen besloten worden tot het oprichten van een werkcomité waarin de vertegenwoordigers van Le Grand Liége en deze van Antwerpen zouden zetelen om de verdere actieplannen uit te stippelen.“[832]

„Wir haben also im Grunde von der Aufhebung des Stops von Ternaaien [franz. Lanaye] nicht viel, um nicht zu sagen gar nichts, zu befürchten und ich glaube, dass gegenüber der Lütticher Delegation erklärt werden kann, dass von Antwerpener Seite gegen diese Bedingung absolut nichts vorgebracht wird.
Als Ergebnis der Besprechung könnte vielleicht die Einrichtung eines Arbeitskomitees beschlossen werden, in welchem Verantwortliche von Lüttich und Antwerpen weitere Aktionen beratschlagen.“

Leemans wollte in den Verhandlungen vor allem so vorgehen, dass die beiden Infrastrukturprojekte Maaskanalisierung und Rhein-Maas-Kanal vor allem als für Lüttich gewinnbringend dargestellt und gleichzeitig die Antwerpener Interessen hieran heruntergespielt würden:

828 Nota over de kanalisatie van de Maas, S. 4, (27.11.1953, Stadt Antwerpen, Havenbedrijf, algemene directie, O. Leemans), Bestand 683#26, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.
829 Nota over de kanalisatie van de Maas, S. 5, (27.11.1953, Stadt Antwerpen, Havenbedrijf, algemene directie, O. Leemans), Bestand 683#26, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

„Ik geloof dat het er vooral op aan komt dat in onze besprekingen van de Luikse heren bekomen wordt, dat ze vooral de nadruk leggen op het Luiks belang dat bij deze twee projekten betrokken is. Het komt mij voor dat het best is dat wij deze projekten niet moeten voorstellen als zijnde een uitsluitend voordeel voor Antwerpen.“[833]

„Ich glaube, dass es vor allem darauf ankommt, dass in unseren Besprechungen mit den Lütticher Herren vor allem der Nachdruck auf die Lütticher Belange, die bei den zwei Projekten inbegriffen sind, gelegt wird. Es kommt mir so vor, als ob wir am besten diese Projekte nicht so vorstellen, dass sie ausschließlich Vorteile für Antwerpen bringen.“

Leemanns initiierte damit eine schlagkräftige Netzwerkzelle für eine eigene Zweckhandlungsinfrastruktur. Die Folge war die Gründung des CEAM im Jahr 1954, welches damit zur gemeinsamen Netzwerkzelle der Zweckhandlungsinfrastrukturen Antwerpens, Lüttichs und der KIG Aachen fungierte. Die Basis der gegenseitigen Unterstützung der Provinzen Antwerpen, Lüttich und indirekt auch Gent, welches ebenso an der Beseitigung des «Stopfens von Lanaye» interessiert war, bildete ein am 23. Februar 1955 abgeschlossener Vertrag.[831] Die Maaskanalisierung wurde naturgemäß ab sofort in allen öffentlichen Gremien vertreten, so z. B. auch in den Sitzungen der Rheinkammer-Union durch die beiden Vertreter der IHK Antwerpen G. B. A. Bal sowie Fréderic Osterrieth. Auf die Frage des derzeit amtierenden Vorsitzenden van der Mandele, ob die Maaskanalisierung zukünftig als ständiger Tagesordnungspunkt in den Sitzungen erscheinen solle, wurde dies beispielsweise durch Bal ausdrücklich gewünscht und unterstützt.[832] Ein Blick in die Sitzungsprotokolle zeigt, dass dem auch Folge geleistet wurde, bestätigt jedoch zugleich, dass es sich dabei um eine rein taktische Maßnahme Antwerpens handelte, um sicher zu stellen, dass sowohl die West-Ost-Magistrale als auch die Kanalisierungsbemühungen bezüglich des belgisch-niederländischen Grenzflusses Maas in der Öffentlichkeit als ernsthaft angedachte Infrastrukturprojekte im Sinne einer europäischen Verkehrspolitik wahrgenommen wurden. Darauf weisen nicht nur Umfang und Inhalt zu diesem Tagesordnungspunkt in den Sitzungsprotokollen hin. Die Frage des Vorsitzenden im Rahmen einer Vorstandssitzung vom 9. Juni 1954, ob der Maasausbau auf die Tagesordnung gesetzt werden solle, wurde beispielsweise von Bal mit der Äußerung beantwortet: „die Maas-Rheinverbindung kann als prämatur jetzt weggelassen werden.“[833]

Das Lüttich-Antwerpener Bündnis konnte die belgische Einheit im Hinblick auf die Wasserstraßenpolitik nicht dauerhaft sichern. Zwar bemühte sich Antwerpen anfänglich sehr darum, die Interessen des aus taktischen Gründen gewählten Bündnispartners in den Vordergrund zu rücken und die eigenen Interessen so wenig wie möglich auf-

830 Nota (02.12.1953) voor de heer Burgermeester von O. Leemans, Bestand 683#26, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

831 Het Gekibbel rond de Schelde-Rijnverbinding. Een warm beroep op de vurige stede door Lode Craeybeckx (Volksgazet, 06.10.1964) – Antwort auf die Hetzkampagne von Lüttich), in: Bestand MA-KAB 1166, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

832 Sitzungsprotokoll (11.10.1955) der Rheinkammer-Union, in: 07.Z07C, Nr. 79, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

833 Sitzungsprotokoll (09.06.1954) mit dem Vermerk „vertraulich“ der Vorstandssitzung der Rheinkammer-Union, S. 15, in: Bestand 07.Z07C, Nr. 79, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

scheinen zu lassen. Diese Rolle konnte es jedoch nur bis zum Jahr 1964 spielen, als der Konflikt um die Rhein-Schelde-Verbindung offen ausbrach, was auch in der Presse ein breites Echo fand. Nach dem innerbelgischen Beschluss des Zehnjahresplans zur Antwerpener Hafenerweiterung im Jahr 1956, dem Zustandekommen des Vertrags zur Moselkanalisierung im gleichen Jahr sowie der vertraglichen Zusicherung der Beseitigung der Engstelle von Lanaye im darauf folgenden Jahr war das Interesse des Nordseehafens an der Maas als Verkehrsweg deutlich rückläufig. Es erlosch gänzlich, als sich bei den niederländisch-belgischen Verhandlungen um den Rhein-Schelde-Kanal, nicht zuletzt unter dem Druck europäischer Institutionen, Erfolge abzeichneten. Antwerpen brauchte den Bündnispartner Lüttich nun nicht mehr. Spätestens 1958 trat Antwerpen öffentlich der im Vertrag mit Lüttich festgeschriebenen Abmachung komplett entgegen, indem sich seine Vertreter auf dem Kongress in Venlo aus taktischen Gründen offiziell für eine nördliche Rhein-Maas-Verbindung aussprachen.[834] Da die KIG Aachen massiv für die Mittellinie votierte und sich diese als Kompromiss der deutschen Interessenvertretungen abzeichnete, brauchte Antwerpen nicht zu befürchten, dass die nördliche Verbindung durch seine Befürwortung zeitnah realisiert werden würde.

Die Folge war, dass sich Lüttich nun seinerseits offen gegen die küstennahe Nord-Süd-Magistrale Rhein-Schelde aussprach und dafür zugleich weiterhin lautstark für die West-Ost-Magistrale Rhein-Maas plädierte. Der Antwerpener Bürgermeister zeigte sich über das Lütticher Verhalten entrüstet – „We zijn toch allemaal oud en wijs genoeg om te weten wat een bril kost![835] – Wir sind doch alle alt und weise genug um zu wissen was eine Brille kostet [zu Deutsch: was Sache ist]!“ – und schrieb für die Zeitung Volksgazet einen engagierten Artikel.[836] Dieser endete mit der Feststellung:

834 Rheinische Post (09.09.1958), Westdeutsche Zeitung (09.09.1958), Rheinische Post (12.09.1958), Westdeutsche Zeitung (12.09.1958), Rheinische Post (12.09.1958), Neue Rhein-Zeitung (13.09.1958), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld; Sitzungsprotokoll (11.05.1959) Westlandkanal-Verein, in: Bestand B.02.04.003 Nr. 58, Stadtarchiv Neuss; Westdeutsche Zeitung (12.09.1958), in: Bestand 20-1763-5, Wirtschaftsarchiv Köln; Verrassende wens van Antwerpse reder (12.09.1958, Volkskrant), in: Betsand 121 Bestuursarchief Born Periode 1938–81, 614, Stadtarchiv Sittard; z. B. setzte sich Antwerpen beim deutsch-belgischen Hafentag im September 1959 erneut für den Bau der Nordtrasse des Rhein-Maas-Schelde-Kanals ein, in: Neue Rhein-Zeitung (09.11.1959), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld.

835 Luikse agitatie tegen het Schelde-Rijn-Verdrag (o. Dat.), verfasst von Lode Craeybeckx, wahrscheinlich Herbst 1964, S. 6), Bestand MA-KAB 1166, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

836 Het Gekibbel rond de Schelde-Rijnverbinding. Een warm beroep op de vurige stede door Lode Craeybeckx, (06.10.1964, Volksgazet), Bestand MA-KAB 1166, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

„Aan Luikse zijde is, in het akkoord te Antwerpen gesloten, een tweede verbintenis aangegaan. Die verbintenis houdt in dat Luik de aanspraken van Antwerpen op zijn Schelde-Rijnverbinding steunen zal, zoals Antwerpen zijnerzijds zijn bondgenootschap toezegde voor de Maas-Rijnverbinding (Aken) en de bevaarbaarmaking van de Maas.
Overeenkomstig zijn verplichting zag men Antwerpen aangesloten bij het Luikse Comité dat voor beide laatsgenoemde doeleinden werd opgericht.

In het „Comité voor de Bevaarbaarmaking van de Maas en de Maas-Rijnverbinding“ dat de h. Gouverneur Clerdent tot voorzitter had, namen de burgemeeseters van Antwerpne en van Aken zitting als ondervoorzitters.“[840]

„Die Lütticher Seite ist, im Rahmen der Abmachung mit Antwerpen, eine zweite Verpflichtung eingegangen. Diese Verpflichtung beinhaltet, dass Lüttich Antwerpens Forderungen nach einer Schelde-Rhein-Verbindung unterstützen wird, so wie Antwerpen seinerseits seine Bundesgenossenschaft für die Maas-Rheinverbindung (Aachen) zusagte.
Im Rahmen seiner Verpflichtung hat sich Antwerpen dem Lütticher Komitee angeschlossen, welches für die beiden zuletzt genannten Ziele [neben der Rhein-Maas-Verbindung ist die Beseitigung des «Stopfens» gemeint] errichtet wurde. In diesem „Komitee für die Befahrbarmachung der Maas und die Maas-Rheinverbindung“, welches den Herrn Gouverneur Clerdent als Vorsitzenden hatte, nahmen die Bürgermeister von Antwerpen und Aachen die Position der stellvertretenden Vorsitzenden ein.“

Diese Bekundung der Antwerpener Bündnistreue entsprach tatsächlich in keiner Weise der Realität. Aus der erhaltenen Korrespondenz geht hervor, dass Antwerpen schon zu einem sehr frühen Zeitpunkt durch Ingenieur Bonnet, der bereits an den ersten länderübergreifenden Gesprächen teilnahm, stets auf dem Laufenden gehalten wurde und diese Informationen, wie die folgende Briefquelle belegt, auch nach Brüssel weitergab:

„Het is U waarschijnlijk wel bekend dat herhaaldelijk contacten hebben plaats gevonden tussen Belgische en Duitse autoriteiten, inzonderheid technici. Zo heeft o.m. Dhr. Bonnet te Antwerpen, onder onze hoede en te Aken herhaaldelijk besprekingen gehad met de Duitse technici over alle problemen die met dit kanaal in verband staan, [...]“[841]

„Es ist Ihnen wahrscheinlich wohl bekannt, dass wiederholt Kontakte zwischen belgischen und deutschen Autoritäten unter Einschluss von Technikern, stattgefunden haben. So hat mit der Befugnis Antwerpens Dr. Bonnet mit unserem Einverständnis und dem Aachens wiederholt Besprechungen mit deutschen Technikern über alle Probleme, die mit dem Kanal in Verbindung stehen, gehabt, […]“

837 Het Gekibbel rond de Schelde-Rijnverbinding. Een warm beroep op de vurige stede door Lode Craeybeckx, (06.10.1964, Volksgazet), in: Bestand MA-KAB 1166, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.
838 Brief (16.03.1953) Leemans an Verkehrsminister P. W. Segers, Brüssel (S. 2), I 215, Bestuur van het Zeewezen (1830–1976): Binnenvaart, 281, Rijksarchief Brüssel.

Und van Cauwelaert stellte im Jahr 1951 fest,

„[...] dat wij van de autoriteiten van Luik moeten verkrijgen dat zij ook verder zich van elke geruchtmakende actie zouden onthouden, of naar buiten ook maar iets zouden ondernemen waaruit onenigheid met Antwerpen zou blijken, of het verlangen het probleem van uitlichting van de Stop van Ternaaien los te maken van het geheel van de problemen der waterwegen, waarover met Nederland wordt onderhandeld."[13]

„[…] dass wir die Autoritäten von Lüttich dazu verpflichten müssen, dass sie sich auch weiterhin jeglicher Aktionen enthalten, welche Anlass zu Gerüchten geben könnten und nach außen absolut nichts zu unternehmen, woraus auf eine Uneinigkeit mit Antwerpen geschlossen werden könne. Auch ist davon abzusehen, die Diskussion um das Problem des Stops von Ternaaien [Lanaye] von den übrigen Fragen, über die mit den Niederlanden bezüglich der Wasserstraßen verhandelt wird, abzukoppeln.

Auch der Briefwechsel (1952) zwischen dem Kommissionsmitglied van Cauwelaert und Bürgermeister Craeybeckx kann als weiterer Beleg für das Doppelspiel Antwerpens angeführt werden: „Dhr. van Cauwelaert heeft er aan toegevoegd, – maar zulks is niet voor medeling aan de Luikenaars bestemd – dat hij in geen geval een accoord zou onderschrijven over het probleem van de waterwegen, waarbij Antwerpen geen voldoening zou bekomen.[840] – Der Herr van Cauwelaert hat hinzugefügt – aber das ist nicht als Mitteilung für die Lütticher bestimmt – dass er in keinem Falle eine Einigung über die Wasserwege unterschreiben werde, bei welcher die Antwerpener Interessen nicht genügend berücksichtigt würden." Es ist einleuchtend, dass unter diesen innerbelgischen Problemen auch Aachen als direkter Bündnispartner zu leiden hatte: Die elegante Dame der KIG Aachen brach in sich selbst zusammen.

Die KIG im niederländisch-belgischen Konflikt

Die politische Strategie der beiden KIG wurde eingehend in den Kapiteln 4.2 und 4.3 dargelegt. Nicht nur die Bundes- und Landesregierung NRW, sondern auch die beiden KIG waren sich bereits früh darüber bewusst, dass sie sich mehr oder weniger in direkter Abhängigkeit von den Nachbarländern Belgien und Niederlande und deren Interessen befanden. Zu Beginn der Debatte mögen mitunter noch unterschiedliche Ansichten hinsichtlich des Erfolges der belgischen Taktik geherrscht haben: So gab es Stimmen, welche die feste Überzeugung hegten, dass der Bau des Moerdijkkanals von niederländischer Seite aus durch eine andere Lösung ersetzt werden sollte.[841] Das hieße jedoch konkret, dass damit nur der Bau eines Rhein-Maas-Kanals bliebe, wenn die belgischen Interessen gewahrt werden sollten. Besonders für die KIG Aachen wäre in diesem Fall ein gewichtiger Vorteil erwachsen. Es gab aber schon bald Hinweise da-

839 Schreiben (07.021952) von O. Leemans, directie van het havenbedrijf an den Bürgermeister von Antwerpen, S. 1, Bestand 683#26, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

840 Schreiben (07.02.1952) von O. Leemans, directie van het havenbedrijf, an den Bürgermeister von Antwerpen, S. 2, Bestand 683#26, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

841 Aktenvermerk (1950) über die bestehenden Projektideen, S. 3, Verfasser unbekannt, in: Bestand 20-1763-3, Wirtschaftsarchiv Köln.

rauf, dass sich diese Hoffnungen nicht erfüllen würden: „Herr Baron Waldemar von Oppenheim teilte mir heute mit, dass er auf seiner letzten belgischen Reise vorherige Woche auch über den Kanalbau mit den Belgiern gesprochen habe. Dort wird der Kanalbau nicht ernst genommen. Die Debatte werde nur aus taktischen Gründen geführt, um bei den Holländern und eventuell auch bei den Deutschen einen besseren Transitverkehr zu erreichen."[842] Die belgische Strategie konnte bereits 1950 der überregionalen Presse entnommen werden.[843] So hielt auch Twiehaus nach der gemeinsamen Besprechung mit Heusch und Nagel vom 17. Dezember 1956 fest: „Auf belgischer Seite würde die Trasse ab Visé zwar weiterhin untersucht, gerade auf Betreiben der Antwerpener Kreise, doch ist man in Belgien selbst überzeugt, daß es sich hier lediglich um ein politisch-taktisches Manöver handelt und an eine Verwirklichung nicht zu denken ist."[844]

Die KIG Aachen kämpfte demnach gegen Windmühlen, sie hatte ohnehin einen schwierigeren Stand als die KIG Krefeld, da sich zumindest die Mehrheit ihrer Mitglieder ernsthaft für das Projekt einsetzte. Auch nachdem die belgische Taktik durchschaut war, blieben die deutschen Mitglieder der KIG Aachen ihrer Linie treu. Den belgischen Politikern dürfte bald bewusst geworden sein, dass sie mit dieser durchsichtigen Taktik nicht auf Dauer erfolgreich bleiben konnten. Nur durch eine länderübergreifende Kooperation würde der europäische Infrastrukturausbau als Zielsetzung – und das war schließlich das Hauptargument – glaubhaft. Während in den ersten Nachkriegsjahren die Vertreter des Westlandkanal-Vereins noch zu Recht an der vorgegebenen belgischen Haltung zweifelten, bemühte sich die belgische Politik in der Folge darum, diese Zweifel auszuräumen. Nicht nur Kontakte zu deutschen Politikern sollten das offizielle Interesse an der Rhein-Maas-Verbindung dokumentieren, sondern auch die Bereitstellung von Finanzmitteln für technische Untersuchungen. Auch die schließlich erfolgte Bestellung eines Gutachtens verfehlte seine Wirkung auf die deutschen Kreise nicht.[845] So rechneten die Vorstandsmitglieder des Westlandkanal-Vereins Mitte Mai 1950 damit, dass in Belgien ein Umdenken stattfinde und dass das Nachbarland jetzt doch ernsthaft am Rhein-Maas-Kanal interessiert sei, da auf diese Weise z. B. das Lütticher Gebiet besser mit dem Ruhrgebiet verbunden werden könne.[846]

---

842 Aktennotiz (Hilgermann, 16.01.1950), in: Bestand Abt. 1/Nr. 263/6, Wirtschaftsarchiv Köln. Diese Position wird ein weiteres Mal am 20.01.1950 bestätigt. In: Bestand Abt. 1/ Nr. 263/6, Wirtschaftsarchiv Köln).

843 Vgl. z. B. Frankfurter Allgemeine (28.01.1950), in: Bestand Abt. 1/Nr. 263/6, Wirtschaftsarchiv Köln.

844 Vermerk (Tw 17.12.1956), S. 1, in: Bestand: B108/1786 (Teil 1), Bundesarchiv Koblenz.

845 Aachener Volkszeitung (13.01.1950), in: Bestand NW 497-1694, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland; Lloyd Anyersois (14.02.1951), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 47, Le Martin (27/28.05.1950), Lloyd Anversois (21.09.1950), Lloyd Anversois (27.09.1950), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 48, Stadtarchiv Neuss; Maas-Rhein-Kanal wird diskutiert. Belgien lebhaft interessiert – Holland fürchtet Nachteile für Rotterdam (Zeitung nicht ermittelt, 23.12.1949), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld; Kölnische Rundschau (22.10.1949), in: Bestand Abt. 1, Nr. 263, 6, Wirtschaftsarchiv Köln. Aachener Zeitung (30.03.1951), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 47, in: Stadtarchiv Neuss; 1952 erschien ein weiterer Plan, für dessen Prüfung ein Antrag von 10 Mill. belgische Frances ins belgische Parlament eingebracht wurde. Westdeutsche Zeitung (18.06.1952), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld sowie DVZ (10.06.1952), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 47, Stadtarchiv Neuss.

846 Schreiben (16.05.1950) vermutlich IHK Köln an Heusch, in: Bestand Abt. 1/Nr. 263/6, Wirtschaftsarchiv Köln.

Auf die Rolle der niederländischen Provinz Limburg muss an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden. Die Provinzialregierung verstand sich offensichtlich als ausführendes Glied in der Kette, die Politiker befolgten genaustens die Anordnungen aus Den Haag, eigene Initiativen wurden offensichtlich nicht entwickelt, das Wohl der Provinz wurde zugunsten nationaler Interessen komplett hinten angestellt.

Die belgische Provinz Lüttich

Besonders schwierig gestaltete sich die Situation für die Provinz Lüttich. Nach der Inbetriebnahme des Albertkanals 1939 erfuhr das wallonische Lüttich einen enormen wirtschaftlichen Aufschwung. Neben dem Aufstieg zum dritt größten Binnenhafen Belgiens entwickelte es sich zunächst zum Zentrum der Stahlproduktion und der Stahlverarbeitung. Auch die Region von La Louvière (Canal du Centre) und der Raum um Charleroi (Sambre) profitierten zunächst von dieser Entwicklung.[847]

Im Verlauf der 1950er Jahre bahnte sich jedoch in der Wallonie eine wirtschaftliche Stagnation an.[848] 1966 wurde daher ein Gesetz für die Förderung der dortigen infrastrukturschwachen Gebiete verabschiedet.

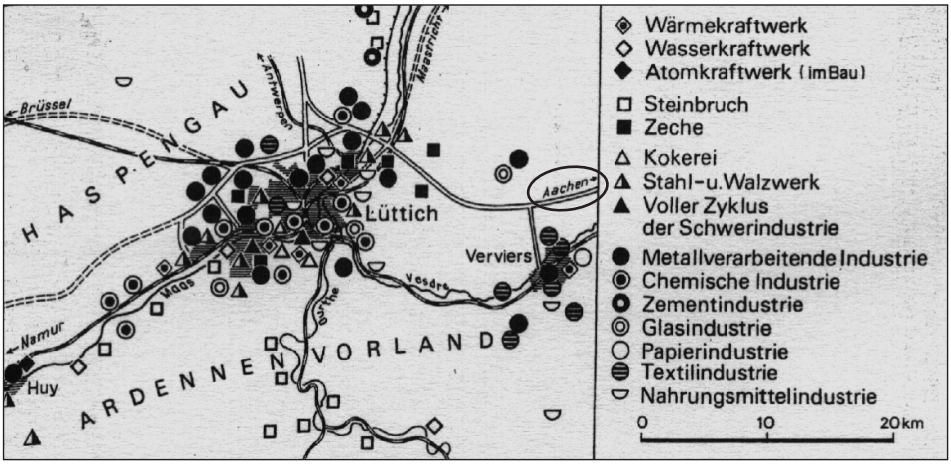


Abb. 45: Industriestandorte im Raum Lüttich.

Zahlreiche Kommunen versuchten daraufhin, die Ansiedlung von Wachstumsindustrien zu fördern (Chemie, Metallbau, Elektronik).[849] Im Rahmen dieser Entwicklungen wurde nicht nur von der belgischen Regierung, sondern auch von Lüttich der Ausbau des Rotterdamer Hafens zum „Europoort“ und die damit verbundenen Industrieansiedlungen argwöhnisch betrachtet:

847 Hambloch, Hermann: S. 155.
848 Hambloch, Hermann: S. 123.
849 Hambloch, Hermann: S. 160.

„Cette usine consommera du gaz naturel de Groningue et des sous-produits des raffineries de pétrole de Pernis (Rotterdam), elle recevra du charbon de la Ruhr par convois poussés sur le Rhin; elle sera au centre des grands arrivages de minerai de l'Atlantique et, por l'expédition de ses produits, au milieu du plus grand port du mond: Europoort – Rotterdam. Cette usine fera une concurrence redoutable aux usines belges."[853]

Diese Fabrik wird Naturgas aus Groningen und Nebenprodukte der Ölraffinerie von Pernis (Rotterdam) verbrauchen, sie wird durch Schubschiffe über den Rhein Kohle von der Ruhr bekommen. Sie befindet sich im Zentrum des großen Mineraltransports über den Atlantik und was den Abtransport der Produkte betrifft, steht sie im Herzen des größten Hafens der Welt: Europoort – Rotterdam. Diese Fabrik wird den belgischen Fabriken eine beachtliche Konkurrenz machen.

Die Beseitigung der Engstelle von Lanaye und die Verwirklichung der West-Ost-Magistrale hätte für Lüttich einen bedeutenden wirtschaftlichen Aufschwung begründen können. Davon war der Lütticher Gouverneur ebenso überzeugt, wie dies der Aachener Oberbürgermeister Heusch für seine eigene Wirtschaftsregion prophezeite. Eine Rolle spielte zudem auch die Tatsache, dass sich der Konflikt zwischen den wallonischen und flämischen Regionen besonders in den 1960er und 1970er Jahren wieder zuspitzte.[851] Einerseits wurde der Provinz Lüttich von Brüssel nahe gelegt, mit der gesamtbelgischen Position zugunsten Antwerpens konform zu gehen. Andererseits konnte Lüttich, gerade vor dem Hintergrund des wallonisch-flämischen Konflikts, nicht immer nur das Wohl des flämischen Antwerpens vertreten, galt es doch, die Belange der eigenen Provinz zu wahren.[852] Dies zeigte sich nicht nur in der Gründung des CEAM, mit welcher sich die Provinz einer grenzübergreifend arbeitenden Initiative anschloss, in deren Rahmen auch ein Abweichen von der gesamtbelgischen Linie möglich war. Der zu Beginn der 1960er Jahre zwischen Antwerpen und Lüttich offen ausbrechende Konflikt im Zuge der Einigung um den Moerdijkkanal unterstreicht die Bestrebungen nach wirtschaftlicher Stabilisierung und Unabhängigkeit der Provinz, wie auch das folgende Dokument noch einmal belegt (vgl. Abb. 46):[853]

850 Rotterdams Hafenausbau wurde in Belgien genau erfolgt: A. Delmer an Clerdent, S. 3, in: A. E. L. Individus. FDS Pierre Clerdent, 850, Rijksarchief, Standort Lüttich.

851 Delforge, Paul: Ein Jahrhundert Wallonische Bewegung. In: Koll, Johannes (Hg.): Nationale Bewegungen in Belgien. Ein historischer Überblick, Münster 2005, S. 109–134, hier S. 116 ff.

852 Delforge, Paul: S. 121.

853 Telegramm an den Gouverneur von Lüttich (30.06.1964), in: A. E. L. Individus. FDS Pierre Clerdent, 850, Rijksarchief, Standort Lüttich.

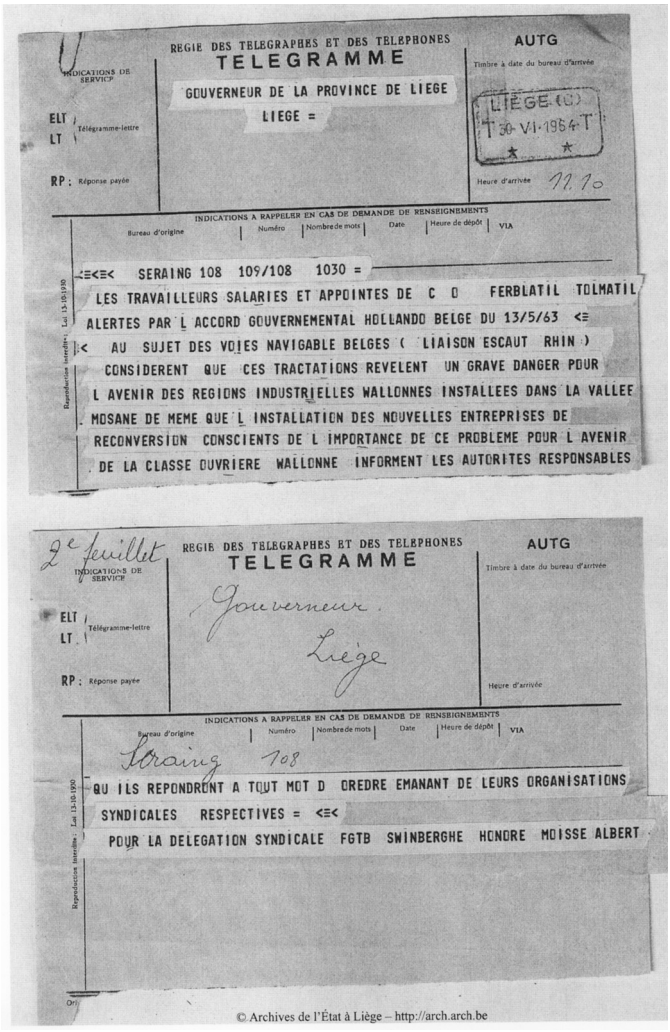

REGIE DES TELEGRAPHES ET DES TELEPHONES
TELEGRAMME
AUTG
GOUVERNEUR DE LA PROVINCE DE LIEGE
LIEGE =
SERAING 108 109/108 1030 =
LES TRAVAILLEURS SALARIES ET APPOINTES DE C O FERBLATIL TOLMATIL
ALERTES PAR L ACCORD GOUVERNEMENTAL HOLLANDO BELGE DU 13/5/63
AU SUJET DES VOIES NAVIGABLE BELGES (LIAISON ESCAUT RHIN)
CONSIDERENT QUE CES TRACTATIONS REVELENT UN GRAVE DANGER POUR
L AVENIR DES REGIONS INDUSTRIELLES WALLONNES INSTALLEES DANS LA VALLEE
MOSANE DE MEME QUE L INSTALLATION DES NOUVELLES ENTREPRISES DE
RECONVERSION CONSCIENTS DE L IMPORTANCE DE CE PROBLEME POUR L AVENIR
DE LA CLASSE OUVRIERE WALLONNE INFORMENT LES AUTORITES RESPONSABLES
2e feuillet
REGIE DES TELEGRAPHES ET DES TELEPHONES
TELEGRAMME
AUTG
Gouverneur.
Liège
Seraing 108
QU ILS REPONDRONT A TOUT MOT D ORDRE EMANANT DE LEURS ORGANISATIONS
SYNDICALES RESPECTIVES =
POUR LA DELEGATION SYNDICALE FGTB SWINBERGHE HONORE MOISSE ALBERT
© Archives de l'État à Liège – http://arch.arch.be

Abb. 46: Telegramm an den Gouverneur von Lüttich vom 30.06.1964.

Die von C O Ferblati Tolmatil besoldeten Arbeiter, alarmiert von der holländisch-belgischen Regierungsvereinbarung vom 13.05.1963 betreffend die schiffbaren belgischen Wasserwege (Verbindung Schelde-Rhein) sind der Ansicht, dass diese Vereinbarung eine große Gefahr für die Zukunft der wallonischen Industrieregionen im Tal der Mosane darstellen als auch für die Errichtung und Umstrukturierung neuer Unternehmen und sind sich der großen Bedeutung dieses Problems für die Zukunft der wallonischen Arbeiterklasse bewusst. Sie informieren die verantwortlichen Autoritäten, denen sie alle ihre gewerkschaftlichen Organisationen betreffenden Fragen beantworten.
Für die Gewerkschafts-Delegation FGTB
Swinberghe, Honoré
Moisse, Albert

Unterstützt wurden die Lütticher Ambitionen im Jahr 1970 durch die Regionalisierung der belgischen Wirtschaftspolitik. Fortan sollte die Verantwortung dafür bei den regionalen Verwaltungen liegen.[854] Sowohl Lüttich als auch die Mitglieder des Westlandkanal-Vereins betrieben damit sozusagen einen transnationalen Regionalismus, d. h. es fand eine „grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Regionen und ihren Akteuren zur Realisierung des regionalen Programms durch die Wahrnehmung grenzübergreifender Interessen zusammen mit, ohne oder gegen die betroffenen gouvernementalen Akteure auf der nationalen, supranationalen und globalen Ebene“[855] statt.

Die nordrhein-westfälische Landesregierung in der Zwickmühle

Die Bemühungen der Landesregierung in Düsseldorf, die beiden KIG zum Schweigen zu bringen, waren nicht erfolgreich: Die KIG Aachen bestand auf der Realisierung der Mittellinie, die KIG Krefeld beharrte auf der Nordtrasse. Die Überlegung, was ein etwaiges Nachlassen der Krefelder Bemühungen bewirkt haben könnte, sind reizvoll, wenngleich natürlich rein spekulativ. Wären Bundes- und Landesregierung dann um des «europäischen Gedankens» Willen auf die Aachener Linie eingeschwenkt? Realität ist, dass die Landesregierung in Düsseldorf von Anfang an eine schwierige Position innehatte. Im Einvernehmen mit der Bundesregierung war sie bekanntermaßen zwar schon frühzeitig zu einer ablehnenden Haltung bezüglich der Rhein-Maas-Verbindung gelangt. Im Gegensatz zu den Bundesbehörden konnte die Landesregierung als von der Diskussion direkt betroffenes Bundesland aber nicht so ohne Weiteres einen «bequemen Beobachterstatus» einnehmen, es galt vielmehr, auf die jeweiligen Interessen der Kommunen und regionalen Wirtschaftsverbände – zumindest verbal – einzugehen.

Im Juni 1949 sicherte Düsseldorf beispielsweise der Stadt Mönchengladbach zu, dass „... das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen in Zusammenarbeit mit der Landesplanungsbehörde beim Herrn Ministerpräsidenten bei endgültiger Festlegung der Linienführung des Kanals die Interessen aller unmittelbar Beteiligten sorgfältig im Auge behalten und dabei selbstverständlich auch die der Stadt Mönchengladbach gebührend berücksichtigt werde[n].“[856] Die Interessenverbände und die Kommunen in Nordrhein-Westfalen traten als potentielle zukünftige Kanalnutzer durchaus selbstbewusst für ihre Interessen ein und brachten damit die Landesregierung immer wieder unter Druck. Die Äußerungen des Antwerpener Bürgermeisters über den definitiven Stil seines Aachener Kollegen Heusch lassen vermuten, dass Letzterer auch gegenüber den deutschen Institutionen mit großer Hartnäckigkeit aufgetreten ist. Mit Josef Nagel an seiner Seite hatte er zudem einen ebenbürtigen Mitstreiter. Auch Nagel zeichnete sich im Hinblick auf seine Amtsführung offenbar durch eine durchsetzungs-

854 Kriele, Almut: „Grenzen machen diese Region spannend“: zum Politikverständnis der Akteure in der Euregio Maas-Rhein. In: Kriele, Almut/Lesse, Urs/Richter, Emanuel: Politisches Handeln in transnationalen Räumen: Zusammenarbeit in europäischen Grenzregionen. Baden-Baden 2005, S. 79–96, hier S. 82.

855 Schmitt-Egner, Peter: Transnationale Handlungsräume und transnationaler Regionalismus in Europa: zur Theorie, Empirie und Strategie grenzüberschreitender Zusammenarbeit zwischen Regionen. In: Kriele, Almut/Lesse, Urs/Richter, Emanuel: S. 15–34, hier S. 24.

856 Schreiben (03.06.1949), in: Bestand NW 497-1712, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland bzw. Bestand 1d71/10, Stadtarchiv Mönchengladbach.

freudige Attitüde aus, was ihm den internen Spitznamen „Gottvater“ einbrachte.[857] Es fehlte somit nicht an markanten Persönlichkeiten, die sich engagiert und deutlich gegenüber der Landesregierung artikulierten.

Für die Landesregierung in Düsseldorf entwickelte sich die Situation zu einer regelrechten Zwickmühle: Auf der einen Seite war sie der Bundesregierung verpflichtet, welche eine große Zurückhaltung in dieser Angelegenheit forderte, auf der anderen Seite war sie wiederum auf die politischen Partner in den Städten und Kreisen angewiesen. Stefan Goch beschrieb diese Lage in seiner Arbeit wie folgt: „Die strukturpolitischen Handlungsmöglichkeiten des Landes NRW sind durch Zuständigkeiten des Bundes, wachsende Eingriffsmöglichkeiten und Kompetenzen der europäischen Ebene und die schlechte Finanzlage beschränkt. Damit wird die Landesregierung zunehmend auf Maßnahmen der Vermittlung und Organisation von Kontakten zwischen regionalen Akteuren verwiesen.“[858]

Eine Rhein-Maas-Verbindung hätte sicherlich wirtschaftliche Impulse in der Rhein-Maas-Region mit sich gebracht, aber eben nur für einen Teil dieses Wirtschaftsraums, etwa für das Aachener Kohlenrevier. Es wurde offenbar weder von Bundes- noch von Landesseite angenommen, dass eine derartige punktuelle Wirtschaftsförderung einen wesentlichen Fortschritt für das Land Nordrhein-Westfalen und die Bundesrepublik als Ganzes mit sich bringen würde. Was in der Konsequenz wiederum bedeutete, dass sich die Ausgaben für den Kanalbau weder auf Bundes- noch auf Landesebene amortisieren würden. Zwar äußerten sich die Regierungsvertreter in Düsseldorf einerseits gelegentlich immer wieder öffentlich zur Kanalfrage, sie verfuhren jedoch dabei wie die Bundesregierung: Sie zeigten sich prinzipiell interessiert, verwiesen aber zugleich stets wieder auf die eingeschränkten Handlungsmöglichkeiten aufgrund fehlender finanzieller Mittel. Andererseits wurde von Düsseldorf bedarfsweise auch gerne vorgebracht, dass der Bau einer künstlichen Wasserstraße ohnehin in die Zuständigkeit des Bundes fiele. Es galt also, über Jahrzehnte hinweg einen Spagat aufrecht zu erhalten: Auf der einen Seite durften die Vertreter regionaler Interessen nicht vor den Kopf gestoßen werden, auf der anderen Seite war dafür zu sorgen, dass sich die Auffassung der Landesregierung letzten Endes durchsetzen würde. In diesem Sinne sind auch die Teilnahmen verschiedener Landesregierungsvertreter an Treffen mit belgischen Staatsorganen, veranstaltet durch die KIG Aachen, einerseits, sowie das Mitwirken solcher an diversen Tagungen andererseits zu verstehen.[859] Mit derartigen Aktivitäten gelang es Düsseldorf immer wieder, den Interessenvertretungen (KIG) eine gewisse Aufmerksamkeit und Wertschätzung entgegenzubringen. Dies wurde auch, besonders seitens der KIG Aachen, durchaus anerkannt, wie aus diversen Kommentaren von Hermann Heusch zu entnehmen ist.[860] So erwähnte dieser im September 1963 anlässlich einer Versamm-

857 Vgl. Metzdorf, Jens: Zeichen kraftvollen Selbstbewußtseins. Zur Fertigstellung des Neusser Rathauses vor 50 Jahren. In: Novaesium 2004. Neusser Jahrbuch für Kunst, Kultur und Geschichte, S. 49–66.

858 Goch, Stefan: S. 481.

859 Z. B. Teilnahme von Regierungsvertretern aus Düsseldorf an der Tagung V58 in Venlo, siehe Einladungskarten in Bestand 141 (Gemeentesecretarie Venlo), Inv.nr 4816, Gemeentearchief Venlo.

860 Z. B. Treffen im September 1949 in Antwerpen zwischen führenden Vertretern des damals noch Aachen-Rhein-Kanals sowie auch eines Vertreters aus Düsseldorf. Allgemeine Kölnische Rundschau (05.09.1949), Rhein-Echo (19.09.1949), in: Bestand 18/156, Stadt-

lung des Westlandkanal-Vereins besagte „erfreuliche Übereinstimmungen zwischen landesplanerischen Erfordernissen und internationalen Notwendigkeiten“ – wobei er allerdings eine Angabe seiner Quellen schuldig blieb.[861]

Ganz offensichtlich war die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen stets darum bemüht, ihre Statements so zu formulieren, dass genügend Spielraum für die Interpretation durch die Gesprächspartner offen blieb und diese zumindest kurzzeitig zufrieden gestellt waren. Zugleich bemühte sich Düsseldorf jedoch schon sehr früh um Gutachten, welche die wirtschaftliche Erfolglosigkeit des Kanalvorhabens belegen sollten. Hierzu zählen die beiden 1950 erstellten Studien von Gaspers und Heim. Intern war zu diesem Zeitpunkt eine eindeutige Stellungnahme noch nicht formuliert. Ministerialdirektor Brandt (Verkehrsministerium NRW) war trotz der negativ ausgefallenen Gutachten noch im Jahr 1951 der Auffassung, dass „ein Kanal dieser Art [...] in der europäischen Gesamtschau über kurz oder lang notwendig sein [würde].“[862] Allerdings fügte er dieser Einschätzung die Forderung hinzu, dass „die Lage dieses Kanals einer besonders kritischen Untersuchung zugeführt werden [müsse].“[863] In diesem Zusammenhang verwies er vor allem auf die zahlreichen Klagen aus dem Kohlenbergbau bezüglich angefallener Bergschäden beim Bau des Rhein-Herne-Kanals.[864] In einer, wahrscheinlich vertraulich kursierenden, Stellungnahme aus Düsseldorf heißt es ferner, dass der Kanal der Ruhrkohlenindustrie schaden könne, da er ein Überangebot an Kohle mit sich brächte. Somit werde der Ruhrbergbau zugunsten eines Reviers vernachlässigt, welches fast ausschließlich durch ausländische Kapitalbeteiligung bestimmt sei. Zudem beförderten internationale Wasserstraßen das Auftauchen ausländischer Schiffstonnage auf dem Markt, was zu einer Schädigung der eigenen Transportwirtschaft führe. Ein vertraulicher Vermerk in einer Akte vom 24. Juli 1953, gezeichnet „R. Arntzen“, erinnerte daran, dass dem Projekt eines Westlandkanals bereits 1926 ein nationalökonomischer Erfolg abgesprochen worden war und zitiert ein Gutachten von Dr. Ottmann/Dr. Wirminghaus/Prof. Dr. Heise, in dem es heißt, dass: „erstens der Kanal als gänzlich unrentable Anlage die ohnehin notleidenden Reichs- und Staatsfinanzen in wirtschaftlich nicht vertretbarer Weise dauernd belasten würde. Zweitens der Kanal lediglich dem weiteren Eindringen holländischer Kohle in deutsche Märkte Vorschub leisten würde.“[865] Arntzen zog daraus folgende Schlussfolgerungen: „Der Westlandkanal ist von allen diskutierten unwirtschaftlichen Kanalprojekten das bei weitem unwirtschaft-

---

archiv Krefeld; Bestand NW 497-1712, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland; Treffen am Treffen am 04.10.1951 in Antwerpen. Anwesend waren: Nagel, Heusch, Sträter (stellvertretende Ministerpräsident und Wirtschafts- und Verkehrsminister von NRW), sowie Flecken (Innen- und Kommunalminister von NRW), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 47, Stadtarchiv Neuss.

861 Protokoll (09.09.1963) Mitgliederversammlung Westlandkanal-Verein, in: Bestand B.02.04.003, Nr. 175, Stadtarchiv Neuss. Aachener Volkszeitung (14.09.1963), in: Bestand NW-22 960-964, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

862 Brief (03.02.1951) vom Ministerialdirigenten Brandt an Minister Sträter, in: Bestand NW 497 Nr. 1713, Düsseldorf Landesarchiv.

863 Brief (03.02.1951) vom Ministerialdirigenten Brandt an Minister Sträter, in: Bestand NW 497 Nr. 1713, Düsseldorf Landesarchiv.

864 Brief (03.02.1951) vom Ministerialdirigenten Brandt an Minister Sträter, in: Bestand NW 497 Nr. 1713, Düsseldorf Landesarchiv.

865 Vgl. Bestand NW 450-379 sowie Bestand NW 497-1713, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

lichste. Die Aachener Kohle hat in ihrem Absatz im deutschen Markt keinen Nutzen. Der Vorteil ergäbe sich nur für die mit uns konkurrierende Eisen schaffende Industrie der westlichen Nachbarländer. Eine Ausdehnung unseres Marktes durch Ausweitung der Lieferungen nach Westen ist nicht oder nur begrenzt möglich. Die etwa vorgenommenen Fehlinvestitionen würden wichtige Investitionsprojekte verdrängen. Die Verwirklichung des Moselkanalprojektes wäre nicht mehr zu verhindern. Die sich hieraus ergebenen Schäden für die gesamte Ruhrwirtschaft sind wohl hinlänglich bekannt.“[866]

Es scheint, dass die Landesregierung Nordrhein-Westfalens im Weiteren gerade die Existenz unterschiedlicher Projektentwürfe und Trassierungen und den sattsam bekannten Widerstreit dazu nutzte, um die Untersuchungen in die Länge zu ziehen und Zeit zu gewinnen. In einer Stellungnahme des nordrhein-westfälischen Verkehrsministers Hans Lauscher (1958–62) hieß es bekanntermaßen noch 1960, dass der Rhein-Maas-Kanal Zukunftsmusik bliebe, so lange sich der Aachener Raum für den Westlandkanal einsetze und die Krefelder und Ruhrorter Wirtschaft für einen Kanal Arcen-Ruhrort plädiere.[867]

Letztendlich profitierte also auch Düsseldorf vom Interessenkonflikt zwischen den beiden KIG. Nachdem die KIG Aachen mit ihrer Forderung hartnäckig und unbeirrbar blieb, griff die Regierung in Düsseldorf im April 1960 zu einem letzten Mittel, indem die Exponenten Böttger, Heun, Heusch und Nagel zu einem Besprechungstermin einbestellt wurden. Vorausgegangen war die bekannte Diskussionsrunde in der Fernsehreihe „Hier und Heute“ des Westdeutschen Rundfunks, welche nicht nur Lauscher als Regierungsvertreter eine öffentliche Plattform zur Präsentation eines gewissen Engagements im Hinblick auf regionale Belange bot. Die später stattfindende Besprechung hatte vor allem zum Ziel, Böttger und Nagel zur aktiven Mitarbeit für ein von der Landesregierung in Auftrag gegebenes Gutachten zu bewegen. Sie sollten in erster Linie das bis dahin erwachsene Material zur Kanalfrage zur Verfügung stellen. Damit versuchte Düsseldorf, die beiden KIG zu einer gemeinsamen Lösung zu bewegen und den Streit der Interessenverbände zu beenden.[868] Dieser Versuch sollte fehlschlagen, da der Westlandkanal-Verein die Ergebnisse dieser Untersuchung anschließend wieder nur bedingt anerkannte.

Die Landesregierung versuchte nach der Fertigstellung des Gutachtens 1961 weiterhin, die Fäden in der Hand zu halten, indem sie die Diskussionen um den Rhein-Maas-Kanal mithilfe des Generalverkehrsplans zu steuern bzw. zu beenden bestrebt war. Da mittlerweile eine Einigung zwischen Belgien und den Niederlanden hinsichtlich der Rheinanbindung Antwerpens über den Rhein-Schelde-Kanal erzielt worden war und damit der Rhein-Maas-Kanal als Forderung der Nachbarländer vom Tisch war, konnte nun auch Düsseldorf problemlos mit seinen Zweifeln an einer Gesamtrentabilität an die Öffentlichkeit treten, ohne sich außenpolitisch in eine prekäre Lage zu begeben. Für das Jahr 1968 klang die Beurteilung demnach im Generalverkehrs-

866 Vgl. Bestand NW 450-379 sowie Bestand NW 497-1713, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

867 Rheinische Post (08.03.1960), in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld; Kölnische Rundschau (02.04.1960), Die Zeit (21.10.1960), in: Bestand NW-22 960-964, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

868 Vermerk (04.03.1960) von Min.-rat Schäfer NRW. Auszugsweise Abschrift aus dem Wochenbericht Nr. 18 vom 02.05.1960 an den Herrn Minister, in: Bestand B108/9747, Bundesarchiv Koblenz.

plan von NRW unter Punkt 4, „Leitplan 1. Stufe – Binnenwasserstraßenverkehr“ durchaus zurückhaltend: „Neue Projekte, wie z. B. der Rhein-Maas-Kanal, können nur insoweit beurteilt werden, als von anderen Stellen hierzu schon Ausarbeitungen vorliegen.“[869] 1969 hieß es im Leitplan 1. Stufe unter dem Punkt „Binnenwasserstraßenverkehr“ dann bereits: „Zusammenfassend regt die Kommission an, das Projekt einer Rhein-Maas-Verbindung seitens des Landes NRW nicht weiter zu verfolgen, da ein strukturelles oder allgemeinwirtschaftliches Interesse an einer solchen Verbindung nicht besteht.“[870] Der amtierende Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion, Prof. Küper,[871] kommentierte anschließend den Auswertungsbericht des „Leitplans Binnenwasserstraßenverkehr NRW Stufe 1“ hinsichtlich des Rhein-Maas-Kanalprojektes wie folgt: „Man erwartet, dass nach Bekanntwerden einer ablehnenden Haltung des Generalverkehrsplans zu diesem Projekt die interessierten Kreise eine eingehende Begründung hierzu nachdrücklich fordern werden. Die bisherigen Untersuchungen jedoch scheinen nicht ausreichend zu sein, um diese ablehnende Haltung so überzeugend zu begründen, dass Gegenargumente nicht durchschlagen können. Die Begründung, der Kanal sei nicht eigenwirtschaftlich, dürfte allein nicht ausreichend sein, um das Projekt zu verwerfen. Die Wirtschaftskreise dieses Raumes machen dagegen geltend, dass eine ausreichende Gesamtrentabilität als sicher angesehen werden kann. Dabei müssten insbesondere die Fragen der Strukturförderung des Gebietes, die wasserwirtschaftlichen Vorteile und die neuen Baukosten Berücksichtigung finden. Diese Untersuchungen sind in dem erforderlichen Umfang bisher nicht durchgeführt worden. Überdies ist darauf hinzuweisen, dass sich der Gutachtenausschuss der CEMT über die wirtschaftliche Bauwürdigkeit des Projektes noch äußern wird. Zu der Begründung, dass der Kanal auch unter dem Gesichtspunkt der deutschen Seehafen-Politik nicht befürwortet werden kann, ist anzuführen, dass die Wahrung der Seehafen-Interessen nicht in erster Linie Aufgabe NRW’s ist. Die Verkehrsverbindungen dieses Landes sind vor allem auf die Rheinmündungshäfen ausgerichtet, und zwar infolge kürzerer Seewege, leistungsfähigerer und kürzerer Binnenwege und damit geringerer Transportkosten. Bevor zum Rhein-Maas-Kanal-Projekt abschließend Stellung genommen wird, erscheint es aus den genannten Gründen angebracht, weitere Untersuchungen – wie oben erwähnt – durchzuführen.“[872] Das Zitat belegt den schweren Stand der Landespolitik.

Im Generalverkehrsplan von NRW 1970 wurde das Projekt unter Bezug auf die zahlreichen negativen Gutachten endlich komplett abgelehnt. Eine Relativierung fand sich lediglich bezüglich der Rolle der Bundesregierung: „Politische Aspekte müssen dem Bund überlassen werden.“[873] Auch Düsseldorfs Strategie und der Rückgriff als

869 Vgl. Bestand NW 450-377 sowie Regierungsakten, in: Bestand NW 450-375, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

870 Generalverkehrsplan (11.08.1969), Leitplan 1. Stufe unter „Binnenwasserstraßenverkehr“, in: Bestand NW 450-710, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

871 Küper folgte Friedrich Ruschenburg im Amt. Ab dem 1. Januar 1976, im Zuge der Neuordnung der Wasser und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, wurden die bis dahin existierenden Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Münster und Duisburg aufgelöst und in eine neu strukturierte Wasser- und Schifffahrtsdirektion West mit Sitz in Münster überführt. Siehe unter: http://www.wsd-west.wsv.de/wir_ueber/chronik/index.html (Zugriff am 09.11.2015, 17:41 Uhr).

872 Vgl. Bestand NW 450-710, in: Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

873 Westdeutsche Zeitung (26.03.1970), in: Bestand 1d71/13, Bd. 2, Stadtarchiv Mönchengladbach.

Nutzer auf die durch die KIG installierten Zweckhandlungsnetzwerkzellen war letzten Endes also erfolgreich.

Der Makroraum: die Nationalregierungen der drei Länder und die EWG

Die belgische Regierung als Initiator

Bereits 1946, also im ersten Nachkriegsjahr, kontaktierte Brüssel die Regierung der Niederlande im Hinblick auf die aus belgischer Sicht existentiell notwendige Anbindung Antwerpens an den Rhein auf dem Binnenweg, „für Belgien [war] die Frage der Unabhängigkeit von den Niederlanden eine grundsätzliche Voraussetzung für die Weiterverfolgung der Pläne."[874] Brüssel verfolgte im Weiteren sein Verhandlungsziel taktisch außerordentlich geschickt und zwar keineswegs nur dadurch, dass es politisch-strategisch auf die plausible Forderung nach effizienten transnationalen Verkehrsverbindungen in einem zusammenwachsenden Europa verwies. Denn überdies benutzte die belgische Regierung den Maas-Komplex und die damit anstehenden verkehrspolitischen Fragestellungen als Faustpfand: Falls Den Haag sich nicht zu einer Realisierung der Rhein-Schelde-Verbindung entschließen könne, werde sich Brüssel der Beseitigung der für die Niederlande schmerzlichen Engstelle zwischen Julianakanal und Albertkanal (dem mehrfach erwähnten «Stopfen von Lanaye») verweigern. Damit nicht genug, die belgische Regierung drohte mit dem Projekt eines Rhein-Maas-Kanals der südlichen Variante, also einer rein belgisch-deutschen Linienführung unter Umgehung der Niederlande. Brüssels politische Strategie fasste damit drei Versorgungsnetzwerkzellen, die Rhein-Schelde-Kanalfrage, das «Stopfenproblem» und das Rhein-Maas-Projekt, zu einem Diskussionspaket zusammen und erklärte damit das Einverständnis der Niederlande zum Kanalbau Antwerpen-Rotterdam zur conditio sine qua non. Brüssel hatte aber noch ein weiteres strategisches Europa-Argument in Reserve, in dem es damit drohte, die Ratifizierung des Vertrags zur Wirtschaftsunion „Benelux" auszusetzen, so lange das Problem der Rheinanbindung nicht gelöst sei. So musste eine auf den 14. Dezember 1950 angesetzte Benelux-Konferenz verschoben werden.[875] Damit verfügte das kleine Land über eine empfindliche Waffe, welche nicht nur die niederländische Regierung gehörig unter Druck setzte, sondern auch die europäischen Gremien zum Handeln zwang. Belgiens Verweigerung zu einem Benelux-Abkommen hätte auch im Hinblick auf die dauerhafte europäische Organisations- und Versorgungsinfrastruktur erhebliche Konsequenzen gehabt.

Belgien setzte es auf diese Weise bereits Ende der 1940er Jahre durch, dass eine länderübergreifende unabhängige Kommission, die bereits in Kap. 6.2 erwähnte Steenberghe-Cauwelaert-Kommission, benannt nach dem Belgier Frans van Cauwelaert und dem Niederländer M. P. L. Steenberghe, das Problem des fehlenden Rheinzugangs und die angemessene Verbindung des niederländischen mit dem belgischen Wassernetz

874 Aussage des Generaldirektors Leemann, Niederschrift (16.10.1950) über die Vorstandssitzung des Westlandkanal-Vereins, in: Bestand 1d71/10, Stadtarchiv Mönchengladbach.

875 Die Welt (14.11.1950), in: Bestand NW 497-1694 Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland; Deutsche Verkehrs-Zeitung (19.12.1950), in: Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld; La Libre Belgique (05.12.1950), La Libre Belgique (10.12.1950), Nieuwe Rotterdamse Courant (12.12.1950), Nieuwe Rotterdamse Courant (13.12.1950), La Libre Belgique (25.11.1950), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 48, Stadtarchiv Neuss, vgl. dazu auch: Rogmann, Heinrich: S. 64.

überprüfte.[876] Die Kommissionsmitglieder fungierten sozusagen als Betreiber der auf Druck Belgiens von der EWG initiierten Netzwerkzelle. 1950 gab sie einen ersten Bericht heraus. In den folgenden Jahren erarbeitete die Studienkommission Lösungen sowohl für die gewünschte Verbindung zwischen dem Albert- und dem Julianakanal als auch für die Trasse Moerdijkkanal.[877]

Das belgische Anliegen wurde anlässlich diverser Besuche hoher belgischer Staatsvertreter, besonders in den ersten Nachkriegsjahren, auch in Deutschland vertreten. Die belgische Regierung brauchte insbesondere die Bundesregierung als Partner, falls statt der gewünschten Rhein-Schelde-Verbindung doch das Projekt Rhein-Maas umgesetzt würde.[878] Im Rahmen der Sitzungen der CEMT wurden im Weiteren bekanntermaßen die direkte Rhein-Schelde-Verbindung sowie der Rhein-Maas-Kanal in die Reihe der zehn wichtigsten europäischen Wasserstraßenmaßnahmen aufgenommen. Eine der Folgen war die Einrichtung einer weiteren europäischen Studienkommission, die Drei-Länder-Kommission, zum Rhein-Maas-Kanal. Damit besaß auch die EWG zwei Zweckhandlungsnetzwerkzellen.

Während der gesamten Diskussion standen Brüssel und auch Antwerpen in engem Austausch mit dem belgischen Vertreter der Zweierkommission Frans van Cauwelaert, wie erhaltene Korrespondenz im Stadtarchiv Antwerpen belegt. Letzterer versprach wie bereits erwähnt, „dat hij in geen geval een accoord zou onderschrijven over het probleem van de waterwegen, waarbij Antwerpen geen voldoening zou bekomen. Een dergelijk accoord zou dus door een ander onderhandelaar te ondertekenen zijn.[879]

---

876 Antwerpen wenst voortgang van Schelde-Rijn-discussie (03.06.1949, De Volkskrant), in: Bestand: 1d71/10, Stadtarchiv Mönchengladbach.

877 Embargo (22.09.1975), in: Bestand 2.03.01: A251/Bestanddeel 8471, Rijksarchief Den Haag.

878 Bereits 1949 fand ein Treffen mit belgischen Vertretern und Alfred Feyerabend in Bonn statt, bei welchem die Belgier nach Material über den Aachen-Rhein-Kanal fragten. Feyerabend gab an, dass das meiste Material im Kriege verbrannt und die Regierung derzeit mit der Sicherstellung des vorhandenen Materials beschäftigt sei. Vermerk (30.12.1949) für den Herrn Vizepräsident Dr. Globke, in: Bestand B 136/2751, Fiche 1–9, hier Fich 1, Bundesarchiv Koblenz; Kölnische Rundschau (09.12.1949), in: Bestand Abt. 1, Nr. 263, 6, Wirtschaftsarchiv Köln; Rheinische Post Mönchengladbach (22.12.1949), in: Bestand 1d71/10, Stadtarchiv Mönchengladbach; am 22.02.1950 sprachen Prof. Willems (Kabinettschef des Ministers für öffentliche Arbeiten, Belgien), Bonnet sowie De Meyer (Generalinspektor von Brücken und Wegen, Belgien) im Verkehrsministerium, Abt. Straßenbau vor. Vermerk (22.02.1950), in: Bestand B 136/2751, Fiche 1–9, Bundesarchiv Koblenz; im August 1950 reiste der belgische Minister für öffentliche Arbeiten, Prof. A. Coppé, nach Bonn, um mit dem Bundesverkehrsminister Seebohm über den geplanten Bau des Kanals von Visé nach Neuss, welcher auch den Rheydter Wirtschaftsraum angeschnitten hätte, zu beraten. Laut der Darstellung der Aachener Nachrichten trat der Generaldirektor sehr energisch auf. Rheydter Nachrichten, (25.08.1950), in: Bestand NW-22 703-705, Rheinischer Merkur (26.08.1950), in: Bestand NW 497-1694, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland; Aachener Zeitung (07.01.1950), Grevenbroicher (23.08.1950), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 48, Stadtarchiv Neuss; Anfang Mai 1951 reiste wiederum eine belgische Kommission, bestehend aus Herrn Generalinspekteur Léon Bonnet und zwei anderen Herren nach Offenbach, um mit der Wasserstraßenabteilung des Bundesverkehrsministeriums über die Kanalpläne zu sprechen. Protokoll (22.05.1951), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 47, Stadtarchiv Neuss.

879 Schreiben (07.02.1952) von O. Leemans, directie van het havenbedrijf, an den Bürgermeister von Antwerpen, S. 2, in: Bestand 683#26, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

– … dass er in keinem Fall ein Übereinkommen zur Behebung des Wasserstraßenproblems unterschreiben werde, bei welchem Antwerpen keine Genugtuung bekäme. Ein derartiges Übereinkommen müsse also durch einen anderen Unterhändler zu unterschreiben sein." Ein weiteres Beispiel für die Anwendung der belgischen Strategie ist in einem Kommentar des belgischen Vertreters in der Drei-Länder-Kommission, Valcke, anlässlich der Fertigstellung des Predöhlschen Gutachtens von 1961 zu finden: Er bedauerte, dass er das in deutscher Sprache verfasste Gutachten nicht lesen könne. Im Folgenden bemühte sich nicht etwa die belgische Regierung um die zeitnahe Anfertigung einer Übersetzung. Dies wurde vielmehr vom Westlandkanal-Verein unter Übernahme der Kosten veranlasst, das CEAM überprüfte zudem die Stimmigkeit der Übersetzung.[880] Ende der 1960er Jahre, als der Vertrag für den Rhein-Schelde-Kanal praktisch unter Dach und Fach war, unternahm Brüssel dann hinsichtlich des Rhein-Maas-Kanals überhaupt keine nennenswerten Schritte mehr und riet sogar nach der Eröffnung des Rhein-Schelde-Kanals 1975 ausdrücklich von weiteren Wasserstraßenprojekten ab.[881] Einen zusätzlichen Hinweis auf den taktischen Charakter der belgischen Politik liefert die Tatsache, dass Brüssel nach dem Tod seines Kommissionsmitglieds Valcke zunächst keinen Nachfolger in die länderübergreifende Dreierkommission zum Rhein-Maas-Projekt berief, was dazu führte, dass dieses Gremium zwischen 1968 und 1970 nicht mehr zusammentreten konnte.[882] Brüssels Strategie hatte jedoch mit der Folge der Einbestellung jener Drei-Länder-Kommisssion auch unerwünschte Folgen. Es musste sich, zweifellos mit Widerwillen, an einer umfangreichen Untersuchung des Projektes Rhein-Maas-Kanal beteiligen, dessen – scheinbare – Verfolgung von seiner Seite aus ja nur als taktisches Gegenargument gedacht war. Insbesondere die kostenintensive Rhein-Maas-Mitteltrasse mit zahlreichen notwendigen Schleusen als möglicher Dreiländerkompromiss hatte in Brüssel und Antwerpen, aber auch in den Niederlanden, kaum noch Stellenwert. Im Gegensatz zur kurzen und damit kostengünstigen Rhein-Schelde-Verbindung verblassten die Ideen zu einem seit Jahrhunderten angedachten Rhein-Maasweg mehr und mehr.

Die grundsätzliche Ablehnung einer Rhein-Maas-Verbindung durch die belgische Staatsregierung ist auch die Erklärung dafür, weshalb Brüssel keine Regierungsvertreter in das CEAM entsandte, was ja andernfalls ein nahe liegender, wenn nicht sogar unverzichtbarer Schritt gewesen wäre. Die belgische Verweigerung betraf darüber hinaus auch die Kommunikation: Der Westlandkanal-Verein und das CEAM erfuhren von den belgischen Staatsbesuchen in Deutschland stets erst im Nachhinein.[883]

---

880 Sitzungsprotokoll (27.01.1967) des Westlandkanal-Vereins, in: Bestand 1d71/13, Bd. 1, Stadtarchiv Mönchengladbach.

881 DVZ (20.03.1982), in: Bestand 20-4242-2, Wirtschaftsarchiv Köln.

882 Zwischenbericht (18.08.1971) der CEMT, S. 7, in: Bestand 20-3323-1, Wirtschaftsarchiv Köln. Ein weiteres Indiz für die Interessenlosigkeit der belgischen Regierung am Rhein-Maas-Kanal findet sich im Rahmen einer Aktennotiz (19.04.1983) zum „Grenzüberschreitenden Aktionsprogramms für die Euregio Maas-Rhein (Broschüre vom März 1983)", der besagt, dass die BRD für sowohl die Streichung des Rhein-Maas-Kanals als auch für den Eisernen Rhein plädiere, letzteres sich offensichtlich jedoch als schwierig gestaltete, da „die Aufnahme in das Aktionsprogramm maßgeblich auf belgische Intentionen zurückgehe." – d. h., die Belgier plädierten für den Eisernen Rhein, aber offensichtlich nicht mehr verstärkt für den Rhein-Maas-Kanal. S. 3, in: Bestand 30-132-1, Wirtschaftsarchiv Köln.

883 Brief (26.07.1950) an Vizepräsident Globke von IHK Aachen, in: Bestand B 136/2751, Fiche 1–9, Bundesarchiv Koblenz; Protokoll (23.05.1951), in: Bestand B.02.04.003, Nr.

Insgesamt bediente sich Brüssel der gleichen strategischen Argumente und Netzwerkzellen wie die KIG. Neben beratenden Institutionen benutzte die belgische Regierung genauso wie die KIG Krefeld den Rhein-Maas-Kanal bzw. weitere, z. T. reale Versorgungsnetzwerkzellen zur Manifestierung des Mitspracherechts bzw. zur Steuerung der Debatte, ebenso bediente sie sich der Presse zum Übertragen des Anliegens in die Öffentlichkeit, was nicht zuletzt durch die wiederholten Staatsbesuche gelang.

Die niederländische Regierung als Zellennutzer

Die niederländische Regierung durchschaute schon früh die Strategie der belgischen Seite, tat sich aber schwer damit, diese auf dem offiziellen Parkett auszumanövrieren. Da die Niederlande in den ersten Nachkriegsjahren selbst von einer europäischen Förderung abhängig waren, konnte es sich Den Haag schon aus diplomatischen Gründen nicht leisten, gegen das – stets «europäisch verpackte» – belgische Anliegen offiziell Stellung zu beziehen. Die einzige Möglichkeit, ein unerwünschtes Kanalprojekt doch noch zu verhindern, bestand, auch in diesem speziellen Fall, für Den Haag in der Verschleppung der Planungen, und zwar in der Hoffnung, dass sich im Lauf der Jahre die Bedingungen änderten und damit das Vorhaben an Aktualität verlieren werde. Warum sollten Planungen zu Kanalbauten, die in den vergangenen Jahrhunderten bereits mehrfach gescheitert waren, nicht ein weiteres Mal im Sande verlaufen? Im Grunde genommen entsprach diese Vorgehensweise demselben Muster, nach welchem auch die KIG Krefeld vorging.

„Een Maas-Rijnkanaal zoals voorgesteld vooral Nederlandse en Duitse belangen. De Belgische tussenkomst, bij het ontwerpen van die waterweg, zou vermoedelijk leiden tot een verplichtige deelname in de aanlegkosten, enz. terwijl Nederland hierin de oplossing van de Schelde-Rijnverbinding zou menen te vinden. […] Practisch gesproken is het kanaal Born-Neuss een Nederlandse „riposte“ t.o.v. [tegenover] het kanaal „vent debout“.“[884]

„Ein Maas-Rheinkanal wie der vorgestellte würde vor allem niederländischen und deutschen Interessen entgegenkommen. Die belgische Rolle bei diesem Wasserwegprojekt dürfte sich vermutlich in der Beteiligung an den Entstehungskosten erschöpfen, während die Niederlande darauf hoffen, hierin eine Lösung der Rhein-Schelde-Frage zu sehen. […] Praktisch gesehen handelt es sich bei dem Kanal Born-Neuss um einen niederländischen „Gegenschlag“ gegenüber „vent debout“ [Vent debout steht für Südvariante Rhein-Maas].“

Ein bewährtes Verfahren zum Zeitgewinn, wie auch von den genannten deutschen Interessenvertretungen praktiziert, ist dabei naturgemäß die Einrichtung einer oder, eleganter, der Rückgriff auf eine geeignete Infrastrukturzelle im Rahmen eines deklarierten Zweckhandlungsnetzwerkes, welche von der Öffentlichkeit aller drei Bezugsräume wahrgenommen und von allen politischen Richtungen – notgedrungen – anerkannt

47, Stadtarchiv Neuss.

884 Zusammenfassung über Pläne von Rhein-Maas-Kanaal (10.05.1952), S. 6 f., in: Ministerie van openbare werken en Brüssel, I 215, Bestuur van het Zeewezen (1830–1976): Binnenvaart, 6086, Rijksarchief Brüssel.

werden muss: eine Zelle mit institutioneller Ausrichtung in Form eines Gremiums oder einer Kommission. Innerhalb einer solchen Institution wird das Problem zunächst in aller Ausführlichkeit diskutiert und untersucht. Die langwierige Ausarbeitung von Gutachten bringt ihrerseits schon einen Zeitverzug mit sich, und generiert einen weiteren, wenn sich die Empfehlungen verschiedener Gutachten widersprechen. Wenn nur eines der beauftragten Gutachtergremien zu einem Schluss kommt, der zur Auffassung der Gegenseite konträr ist, rückt ein Kompromiss in weite Ferne.

Im Hinblick auf die Arbeit der länderübergreifenden Studienkommissionen war der niederländische Einfluss sowohl in der niederländisch-belgischen Steenbergh-Cauwelaert-Kommission, als auch in der, von der CEMT berufenen, Dreierkommission für den Rhein-Maas-Kanal, naturgemäß auf eine Stimme beschränkt. Allerdings konnte der niederländische Experte besonders in letzterer eine Position vertreten, die auf eigenen Untersuchungen basierte und dadurch eine gewisse Kompetenz und Überzeugungskraft ins Spiel brachte. In einer Sitzung der Dreierkommission am 11. September 1956 schlug er beispielsweise einen Ausbau des Wasserstraßennetzes in drei Etappen vor, wobei er die dezidierten, offiziellen belgischen Pläne gänzlich ignorierte: In einem ersten Schritt sollte Aachen gesondert an den Juliana-Kanal angeschlossen werden, die Kosten hierfür wurden auf ca. 100 Mio. DM veranschlagt. Punkt zwei des Konzepts betraf eine Rhein-Maas-Verbindung zwischen Duisburg und Venlo bzw. Arcen, die Kosten hierfür wurden ebenfalls mit 100 Mio. DM angegeben. Falls nach der Umsetzung dieser beiden Projekte weiterhin ein Bedarf an einer Verbindung Aachen-Rhein bestünde, könne diese dann immer noch durch einen Zweigkanal im Anschluss an eine Linie Stürzelberg-Born gedeckt werden, so der Vorschlag.

Hingegen versuchte das belgische Kommissionsmitglied Valcke dieses Gremiums den Auftrag von Brüssel umzusetzen, die Frage um den Rhein-Maas-Kanal soweit als möglich zurückzudrängen oder wenigstens in rein taktischem Sinne die Diskussion allenfalls auf die südliche Trassierung zu lenken. Valcke vertrat vor diesem Hintergrund die Auffassung, dass der niederländische Vorschlag in den Punkten eins und zwei über den Auftrag der CEMT hinausginge, was im Weiteren zugunsten einer gründlichen Diskussion jedoch Widerspruch fand.[885] Auch dem Protokoll einer weiteren Sitzung am 19. Dezember 1956 ist zu entnehmen, dass die niederländische Delegation erneut versuchte, die Verbindung Arcen (Venlo)-Duisburg als das sinnvollste Projekt herauszustellen. Dieser Demarche traten erwartungsgemäß sowohl die deutschen als auch die belgischen Abgesandten entgegen.[886]

Mit der IHK-AG Limburg und der LCW existierten zunächst zwei unabhängig von der Regierung arbeitende limburgische Handlungsnetzwerkzellen, welche sich nicht nur mit dem Rhein-Maas-Kanal befassten, jedoch, entgegen der oben beschriebenen niederländischen Idealposition, die Mittellinie als ökonomisch sinnvollste Trasse vertraten. Da aus Sicht Den Haags jedoch genau diese Idealposition erforderlich war, wurden kurzerhand die Regierungsbeauftragten der Provinz Limburg von Den Haag

885 Erste Besprechung der länderübergreifenden Sachverständigengruppe fand am 11.09.1956 in Lüttich statt. Schreiben (22.09.1956), Twiehaus an Feyerabend, in: Bestand B108/1786 (Teil 1), Bundesarchiv Koblenz.

886 Besagtes Treffen der Sachverständigengruppe fand am 19.12.1956 auf dem Bereisungsboot „Köln“ der WSD Duisburg statt. Vermerk (Ma/Sta 19.12.1956), in: Bestand B108/1786 (Teil 1), Bundesarchiv Koblenz.

beauftragt, in der eigenen Provinz für den gewünschten niederländischen Standpunkt zu sorgen. Somit resultierte bekanntermaßen auch Limburg, welches sich sonst vielleicht der Debatte enthalten oder eine andere Meinung vertreten hätte, als Netzwerkzellennutzer der Krefelder Zweckhandlungsinfrastruktur. Die Provinz schloss im Folgenden mit den Vertretern der IHK-AG Limburg und der LCW das oben erwähnte Gentlement-Agreement.[887] Über die IHK-AG Limburg und vor allem über Venlo wurde der Kontakt zu den deutschen Stellen, welche sich für die Nordverbindung einsetzten, aufrechterhalten. Damit hatte Den Haag beide Zellen der durch andere Initiatoren ins Leben gerufenen Zweckhandlungsinfrastruktur für sich umfunktioniert und im Sinne ihrer ursprünglichen Funktionen außer Kraft gesetzt. Als das niederländische Limburg zur Teilnahme am CEAM eingeladen wurde, lehnte dieses bekanntermaßen aus strategischen Gründen ab. Auch die Provinz Limburg stellte damit ihre möglichen eigenen Belange in dieser Angelegenheit zugunsten der nationalen Interessen, nicht zuletzt auch zugunsten Rotterdams, zurück. Mit diesem Verhalten unterschied sie sich als Netzwerkzellennutzer von allen anderen.

Den Haag hatte in jedem Falle mit der IHK-AG und der LCW zwei offiziell anerkannte Institutionen, die den Standpunkt der Regierung in der Öffentlichkeit vertraten. Die Niederlande waren traditionell[888] darauf bedacht, nach Möglichkeit einen Konsens mit den Nachbarn und insbesondere mit den Partnern im nunmehr zusammenwachsenden Europa zu finden. Auf dieser Basis wurde in einer Besprechung zwischen den IHK's Amsterdam, Rotterdam und Limburg im Februar 1954 beschlossen, „van Nederlandse zijde, en met name van Limburgse zijde, krachtig op de totstandkoming van de Maas-Rijnverbindig aan te dringen. [889] – von niederländischer Seite und im Namen Limburgs kräftig auf das Zustandekommen der Maas-Rheinverbindung zu dringen."

In den Niederlanden wurden in der Folge durch unterschiedliche Träger mehrere einschlägige Tagungen ausgerichtet. Diese übertrafen nach Anzahl vergleichbare belgische Veranstaltungen, während in der Bundesrepublik Deutschland kein einziges derartiges Treffen stattfand. Auch diese kurzlebigen, zumeist nur einen Tag andauernde Maßnahmen können retrospektiv als Ablenkungs- und Hinhaltemanöver gewertet werden, die den Diskussionsverlauf in die Länge ziehen sollten. Auf diese Weise konnte nach außen hin ein lebendiges Interesse am Gegenstand vorgegeben und – scheinbar – ein guter Wille bekundet werden. Während Maastricht dabei als Anlaufstation der Ver-

887 Vaart. Tijdschrift voor Binnenvaart, Kustvaart en Visserij, 2. Jg., Nummer 7/8 (Juli/Aug. 1962), S. 241, in: Bestand 121; Vgl. Bestuursarchief Born Periode 1938–81, in: Bestuur. 617, Stadtarchiv Sittard.

888 Die Niederlande als traditionelle Handelsnation waren stets darauf bedacht, mit ihrem Gegenüber in gutem Einvernehmen zu stehen. Dies ist nicht nur auf den Handel zurückzuführen, durch welchen beispielsweise die Niederlande als sehr tolerante Nation bekannt wurden, sondern auch auf ihre Entstehung. Die Provinzen traten bereits im 15. Jahrhundert als gemeinsamer politischer Verbund auf, welcher darauf basierte, dass jede Provinz die Gesetze der andren achtete, jede war bedacht, die eigene Entscheidungsfreiheit zu wahren und Konflikten aus dem Weg zu gehen (diplomatische Lösungen). Daraus resultierte wiederum eine gewisse politische Toleranz. Vgl. dazu Schröder, Lina: Schnittstelle Niederrhein: Die Gründung der niederländischen Republik. Eine systemtheoretische Betrachtung, Kleve 2013.

889 Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam: Protokoll (30.08.1954) über eine Besprechung (19.02.1954) zwischen den Kammern von Limburg, Amsterdam und Rotterdam, S. 5, in: Bestand 07.Z07C/104, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

fechter der Süd- und Mitteltrasse fungierte, fanden sich in Venlo die Befürworter der Nordtrasse zusammen.

So wurde beispielsweise im April 1951 die Openbare Vergadering in Maastricht durchgeführt, wobei prominente niederländische Sprecher zum Thema „Wasserwege in den Niederlanden und Belgien“ Stellung nahmen. Herausgestellt wurde dabei die Bedeutung der Maas in der europäischen Verkehrspolitik sowie die Schelde-Rheinverbindung durch das belgische und niederländische Limburg. Abschließend wurde einstimmig eine Resolution verabschiedet, nach der generell eine bessere Vernetzung der Wasserstraßen für die wirtschaftliche Zusammenarbeit der Länder als notwendig erachtet wurde.[890] Es folgten u. a. die bekannten Kongresse in Maastricht in den Jahren 1954 und 1957 sowie die Tagung in Venlo 1958, wobei abwechselnd die Süd-, Mittel- und Nordtrasse unterstützt wurde.

Die Beiträge der Tagungsteilnehmer repräsentierten naturgemäß die Absichten der sie jeweils entsendenden politischen Führungen. Beispielsweise stellte der Verbandsdirektor des Siedlungsverbands Ruhrkohlenbezirk Essen, Sturm Kegel, im September 1957 hinsichtlich der Tagung anlässlich des 25-jährigen Bestehens der Limburgischen Schifffahrtsvereinigung in Maastricht (Wasserstraßenkongress) fest: „Bemerkenswert ist, dass die Tagung unter der Leitung des stellvertretenden Generaldirektors für Binnenschiffahrt im holländischen Verkehrsministerium, Herrn Vonk, stand. Wie der Unterzeichnete feststellte, erfolgte dies auf ausdrücklichen Wunsch des holländischen Verkehrsministers, der vermeiden wollte, dass unerwünschte Beschlüsse und Äußerungen über die Rhein-Maas-Verbindung erfolgten.“[891]

Den Haag konnte sich ferner vor allem die Zweckhandlungsinfrastrukturen der beiden KIG zu Nutze machen. Die Meinungsverschiedenheit der deutschen Städte und IHK’ s war nicht nur den einschlägigen politischen Stellen bestens bekannt. Beispielsweise verweist die niederländische Presse 1953 bezüglich der Aachener Verbindung mit Befriedigung darauf, dass es in Deutschland hierzu an Mitteln fehle und es außerdem neben dem Westlandkanal-Verein als Befürworter auch noch die Initiative Krefeld-Ruhrort gäbe, die einer Aachener Verbindung kritisch gegenüber stünde.[892] In die Erlangung derartiger umfassender Informationen über die Absichten der Nachbarländer war auch der niederländische Botschafter eingebunden. Die Botschaft resultierte damit sozusagen zur Netzwerkzelle der niederländischen Handlungsinfrastruktur. Wie der im Rijksarchief in Den Haag erhaltene Schriftwechsel belegt, ermittelte sie in verdeckter Mission alle wichtigen Ereignisse, Beschlüsse und Entwicklungen auf deutscher Seite und gab die Informationen anschließend an die niederländischen Kollegen in Den Haag weiter. Die Dokumente belegen dabei eindeutig, dass der schriftliche Austausch geheim erfolgte.[893]

Den Haag konnte sich schlussendlich zwar nicht dem Bau des Rhein-Schelde-Kanals verweigern. Es zeichnet sich jedoch gemeinsam mit den Initiatoren der KIG Krefeld für das letztendliche Scheitern des Rhein-Maas-Kanals maßgeblich mit verantwortlich, indem die Strategie «Verhinderung durch Verschleppung» aufging. Aber auch beim Rhein-Schelde-Kanal wurde das Den Haager Einverständnis hierzu so lange hi-

890 Protokoll (22.05.1951), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 47, Stadtarchiv Neuss.
891 Aktenvermerk (Sturm Kegel 27.09.1957), in: 20-1763-4, Wirtschaftsarchiv Köln.
892 Helmondse Courant (12.12.1953), in: Bestand: 15/96, Stadtarchiv Krefeld.
893 Siehe Bestand Buitenlandse Zaken 1945–54: 2.05.117, 9326, Rijksarchief Den Haag.

nausgezögert, bis offensichtlich war, dass die Realisierung des Projekts dem Rotterdamer Hafen nicht mehr schaden konnte. Der Zeitpunkt des Einlenkens hierzu korreliert in auffälliger Weise mit der Entdeckung der Energieressourcen, und damit finanziellen Absicherung, im niederländischen Teil der Nordsee. Nach der Unterzeichnung des Rhein-Schelde-Vertrags begannen die Niederlande umgehend mit der zügigen Erstellung des auf ihrem Territorium gelegenen Kanalabschnitts. Trotz der größeren Anzahl der zu bewältigenden Kanalkilometer wurde der niederländische Teil bedeutend früher fertig gestellt als der Belgische.[894] Brüssel hatte zwar seinen Willen erreicht, die Königszelle Rotterdam kam jedoch trotz des gebotenen „Schach-matt" im Hinblick auf die wirtschaftliche Führungsposition nicht zum Fall.

Im zusammenwachsenden Europa ist kein Platz zum Schachspielen: die CEMT als weiterer Netzwerkinitiator

In den vorangegangenen Kapiteln wurde gezeigt, dass sowohl auf regionaler als auch nationaler Ebene der Europagedanke in der Argumentation zur Durchsetzung der eigenen Interessen gerne benutzt wurde. Basis für das Argument «Europa» waren u. a. die 1951 vollzogene Gründung der EGKS (Montan-Union) durch die Beneluxländer, Italien, Frankreich und Deutschland, welche dann im Jahr 1957 in der EWG, später dann in der EG, aufging.[895] Weitere «europäisierende» Elemente waren die Gründung der CEMT – eine von mehreren europäischen Kommissionen – im Jahr 1953, aber auch die Umsetzung des Beneluxabkommens 1955, welches die Verschmelzung der nationalen Volkswirtschaften zu einem einheitlichen Binnenmarkt zum Ziele hatte.[896] Während die beiden KIG versuchten, dem Rhein-Maas-Kanal eine wesentliche Bedeutung als dem letzten Teilstück eines «Europäischen Mittellandkanals» zuzuschreiben,[897] argumentierten die Belgier hingegen mit der Montanunion, sowie mit dem angestrebten Beneluxabkommen, welches auch der Beförderung von Import und Export der Nordseehäfen dienen sollte. Es ist keine Frage, dass der Antwerpener Hafen als belgische Königszelle der Versorgungsinfrastruktur hieran gleichberechtigt partizipieren sollte. Alle Parteien profitierten also von den europäischen Institutionen, namentlich von der CEMT und der EWG, die mit der Annahme und Anerkennung der propagierten Vernetzung Antwerpen-Rhein die politische Bühne zur Umsetzung des gewünschten Vorhabens der jeweiligen Netzwerkinitiatoren stellte.

Aber auch die europäischen Gremien waren sich des belgisch-niederländischen Kampfes um die Vormachtstellung ihrer Häfen als ein Kernproblem durchaus bewusst. „In einem kooperativen Verfahren bemüht sich die EU regionale Belange und übergreifende europäische Zielsetzungen miteinander zu verbinden. Restriktionen entstehen allerdings dadurch, dass die Nationalstaaten eifersüchtig ihre Autonomie gegen-

894 Vgl. dazu Stellungnahme (13.01.1970) der Unterkommission „Binnenwasserstraßenverkehr", Punkt 8: „Untersuchungen zum Rhein-Maas-Kanal-Projekt", in: Bestand NW 450-710 (1969–1970), Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

895 Erst im Jahr 1973 wurde die Gemeinschaft durch den Beitritt von England, Irland und Dänemark erweitert, 1981 folgte Griechenland, 1986 kamen Portugal und Spanien hinzu. Weitere Institutionen, wie z. B. die Gründung des Europäischen Rates 1974, folgten, 1979 fand die erste europäische Direktwahl statt. Woyke, Wichard: Nordrhein-Westfalen und die Europäische Gemeinschaft. Opladen 1990, S. 11 ff.

896 Woyke, Wichard: S. 11.

897 Siehe Presseartikelregister.

über den EU-Institutionen verteidigen und ihr Interesse an der Refinanzierung ihrer eigenen Strukturpolitik bzw. an dem Ersatz eigener Programme durchsetzen."[898] Diese Feststellung von Stefan Goch trifft zweifelsohne auch auf die hier betrachtenden Zusammenhänge und auf die CEMT zu, denn insbesondere letzterer kam im Rahmen der Diskussionen um den Rhein-Maas-Kanal eine wichtige Bedeutung zu. Als vorrangige Funktionen sah sie bei ihrer Gründung zum einen ihre verkehrspolitische Vorreiterrolle, zum anderen eine politische Brückenfunktion. Da sie keine völkerrechtlich verbindlichen Vereinbarungen traf, konnte die CEMT auch verkehrspolitisch heikle Themen in Angriff nehmen und vorbehaltlos diskutieren.[899]

In der zweiten Sitzung der CEMT im Jahr 1953 standen daher die Projekte Rhein-Schelde- und Rhein-Maas-Verbindung auf der Tagesordnung. Die Idee «Europa» musste sich gegen das natürliche Konkurrenzdenken der einzelnen Länder erst einmal durchsetzen. Die Initiatoren auf der europäischen Ebene waren deshalb darum bemüht, die Bedürfnisse der einzelnen Nationen sensibel wahrzunehmen. Nicht zuletzt durch die Bemühungen Belgiens bedingt, gelangten schon im Gründungsjahr der CEMT unter französischer Präsidentschaft sowohl die von Brüssel geforderte Rhein-Schelde-Verbindung, als auch der von Aachen und von belgischer Seite favorisierte Rhein-Maas-Kanal neben der von Frankreich gewünschten Moselkanalisierung auf die Liste. In der Folge wurden zum erst und letzt genannten Projekte «zeitlich befristete» Arbeitsgruppen gebildet, die bis zu einem bestimmten Datum Beurteilungen hinsichtlich der technischen Realisierbarkeit bzw. der ökonomischen Rentabilität des jeweiligen Projektes zu erarbeiten hatten (vgl. Faktoren der kritischen Masse). Anders waren die Vorgaben für die Dreierkommission zum Rhein-Maas-Kanal: Die Kommission wurde zwar im Jahr 1954 beauftragt, ein zweiteiliges Gutachten zu erstellen, seitens der CEMT erfolgte hierzu jedoch entgegen dem sonstigen Vorgehen keine Fristsetzung.[900] Die erste Sitzung der Kommission fand daher erst im September des Jahres 1956 statt,

---

898 Goch, Stefan: S. 482.

899 Vgl. hierzu auch die Webseite der CEMT: https://www.bmvit.gv.at/verkehr/international_eu/cemt.html (Zugriff am 07.05.2015, 17:26 Uhr).

900 Zur fehlenden Abgabefrist siehe: Aktenvermerk (S/We/4479 30.05.1968), in: B108/24572, Bundesarchiv Koblenz; Abschrift der Zusammenkunft der Sachverständigen der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (Lüttich, 11.09.1956), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 55, Stadtarchiv Neuss. In einer späteren Abschrift wurde festgehalten, dass die Aufnahme der Rhein-Maas-Verbindung in den Europa-Katalog wahrscheinlich nie zustande gekommen sei, wenn damals schon die Aussicht auf die niederländisch-belgische Einigung über die Rhein-Schelde-Verbindung zu 100% bestanden hätte, da diese Verbindung für alle Seiten wesentlich wirtschaftlicher als ein schleusenreicher Rhein-Maas-Kanal sei. Stellungnahme der Unterkommission „Binnenwasserstraßenverkehr" (13.01.1970), in: Bestand NW 450-710, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland sowie Bewertungsergebnisse des Bundesministers für Verkehr über den Bau des Rhein-Maas-Kanals (Sept. 1979), S. 73, in: Bestand 20-4242-2, Wirtschaftsarchiv Köln; diese Einschätzung wurde im Generalverkehrsplan NRW im März 1970 erneut festgehalten. Dort heißt es: „Es kann als sicher unterstellt werden, daß der Beschluß von 1953 hinsichtlich der Aufnahme der Rhein-Maas-Verbindung in den Europa-Katalog gar nicht zustande gekommen wäre, wenn damals schon die Aussicht auf die niederländisch-belgische Einigung über die Rhein-Schelde-Verbindung bestanden hätte. Heute ist der Ausbau dieser Verbindung auf niederländischer Seite nahezu fertig gestellt, während die Vollendung auf der viel stärker interessierten belgischen Seite zum mindesten abzusehen ist." In: Bestand 1d71/13, Bd. 2, Stadtarchiv Mönchengladbach.

die Erstellung des geforderten Gutachtens zog sich in die Länge. Damit kam es in absehbarer Zeit zu keinem Ergebnis, zugleich aber auch zu keinem unsinnigen, die ohnehin leeren Kassen belastenden Kanalbau. Zwischenzeitlich konnten hinsichtlich des «Stopfens» und des Rhein-Schelde-Kanals, welcher für Belgien das bedeutsamere Vorhaben war, tatsächlich Verhandlungserfolge verzeichnet werden. Mit der sich abzeichnenden Lösung der wichtigen Nord-Süd-Magistrale verringerten sich zugleich die Befürworter einer West-Ost-Verbindung. 1962 lag dann schließlich der technische Teil des Gutachtens der Dreierkommission vor, in welchem sich diese für die mittlere Linienführung aussprach. Nach Vorlage desselben bei der CEMT im gleichen Jahr verzichtete diese auf Entscheidungen und Empfehlungen, es sollte vielmehr die Erstellung des Gesamtgutachtens abgewartet werden. Dieses ist vermutlich niemals abgeschlossen worden, zumindest ließ es sich im Rahmen der Forschungen zu dieser Arbeit in keinem der besuchten Archive auffinden.[901] Als Ende der 1960er Jahre der belgische Vertreter in der Kommission verstarb und Brüssel zunächst keine Anstalten unternahm, diesen zu ersetzen, verhielt sich die CEMT weiterhin passiv und abwartend.[902]

Auch wenn der CEMT mitunter nicht allzu viel Durchsetzungskraft hinsichtlich der Projektumsetzung zugetraut wurde,[903] hatte die Art und Weise ihrer Verfolgung des Kanalprojektes Rhein-Maas doch beträchtliche Folgen für alle direkt beteiligten Nationen. Die Projektannahme durch die CEMT verpflichtete die beteiligten Länder im Gegenzug, sich bezüglich der Realisierung zu engagieren und zu kooperieren, anstatt zu taktieren und nur Lippenbekenntnisse zu veröffentlichen. Zumindest traute sich keine Regierung in den darauf folgenden Jahren, die angedachten Trassen zu überbauen, solange eine entsprechende Revision durch die CEMT und später auch durch die EWG erfolgte.[904] Letztere nahm das Projekt bekanntermaßen im Jahr 1961 in ihr Programm

---

901 Schreiben (o. Dat. und Verfasser), in: Bestand B108/24572, Bundesarchiv Koblenz.

902 Zwischenbericht der CEMT (18.08.1971), S. 7, in: Bestand 20-3323-1, Wirtschaftsarchiv Köln.

903 Aus einem Aktenvermerk (24.10.1957) über eine Besprechung mit Oberregierungsrätin von Köppen, BVM Bonn, zwecks der Kanalfrage Rhein-Maas geht hervor, dass die bereits auch kalkulatorisch geprüften Projekte, über die unter den in Frage kommenden Beteiligten Einigkeit bestand (z. B. Oberrheinregulierung), den neu vorgelegten Plänen vorgezogen werden sollten und die europäische Verkehrsministerkonferenz zwar viele Pläne bespräche, es aber bis zu einer konkreten Durchführung dauern könne, hierbei sei die Moselkanalisierung ein Sonderfall, der sich mit den Plänen des Rhein-Maas-Schelde-Kanals nicht vergleichen ließe, da es sich hierbei um eine politische Frage handele. In: Bestand 20/996, Stadtarchiv Krefeld.

904 Vgl. Schreiben (24.08.1962) vom Oberstadtdirektor von Rheydt an Amt 61 Stadtbaurat Detmering, in: Bestand 25c/17459, Stadtarchiv Mönchengladbach. Die Bundesregierung versuchte 1977 (erfolglos), das Projekt bei der CEMT zu streichen. In der Begründung hieß es, dass die Ausgaben niemals über Einnahmen gedeckt werden könnten, es handele sich also um ein unwirtschaftliches Kanalprojekt. Zudem sei der Rhein-Maas-Kanal bereits seit 1970 im Generalverkehrsplan NRW nicht befürwortet worden. Ferner fände der Rhein-Maas-Kanal überregional kein Interesse und nur der Aachener Raum wolle ihn haben, dem könne ggf. auch mit einem Stichkanal (Born-Übach) geholfen werden, die DB bewältige bisher alle Transporte spielend. Vgl. Bewertungsergebnisse des Bundesministers für Verkehr über den Bau des Rhein-Maas-Kanals (Sept. 1979), S. 72, in: Bestand 20-4242-2, Wirtschaftsarchiv Köln; vgl. ferner DVZ (28.02.1981), Die Welt (08.07.1981), Schreiben (16.03.1981) bezüglich einer Ausschusssitzung des Bezirksplanungsrates Düsseldorf, in: Bestand 20-4242-2, Wirtschaftsarchiv Köln. Am 20.01.1982 tat der Kölner Regierungspräsident in einer kleinen Anfrage kund, dass er die Trasse Born-Geilenkirchen-Erkelenz-Neuss nicht

auf, von da an war es möglich, von zwei Seiten Druck auf die Verhandlungsparteien auszuüben. In der Folge ermahnte die EWG die Streitparteien durch Empfehlungen immer wieder, schnell zu einer endgültigen gemeinsamen Lösung zu kommen.[905] Diese Anregungen führten besonders auf niederländischer Seite, aber auch in Mönchengladbach zwar zu erneuten Aktivitäten, aber nicht zu einer Einigung. Die endlosen Diskussionen über den strittigen Trassenverlauf prägten nach wie vor den Gang der Verhandlungen.

Im Juni 1970 traten die Verkehrsexperten der CEMT erneut zusammen und stellten fest, dass aufgrund der wirtschaftlichen Veränderungen, besonders durch den Strukturwandel auf dem Energiemarkt, „die Ergebnisse der Predöhlschen Untersuchung und die auf ihr fußenden Erhebungen der Expertenkommission bis 1966 keine gülti-

---

länger freihalten und sie nicht mehr in den betreffenden Gebietsentwicklungsplan aufnehmen wolle. Diese stellte in ihrer Antwort (31.03.1982) fest, dass die Bundesregierung gegen die Streichung des Projektes aus der Liste der CEMT keine Einwände habe. Nach einer groben Schätzung des Bundesministers für Verkehr aus dem Jahre 1977 würden die Kosten rund 1 Mrd. DM betragen, der Kanal sei nicht finanzierbar. Ferner sei eine ursprünglich wesentliche Motivation für den Bau des Rhein-Maas-Kanals mit der Fertigstellung der Rhein-Schelde-Verbindung zum Hafen Antwerpen im Jahr 1976 weggefallen. Die Trasse müsse jedoch so lange in den Gebietsentwicklungsplänen verbleiben, solange das Projekt im CEMT-Programm enthalten sei. Auch die Landesregierung positionierte sich klar, dass sie dieses Projekt, ebenso wie den Eisernen Rhein, aufgrund des fehlenden Massengut-Verkehrsaufkommens als unrentabel betrachte. Sie stimmte der Bundesregierung zu, dass solange das Projekt jedoch durch die CEMT noch aufrechterhalten werde, die nötige Trasse jedoch noch freigehalten werden müsse. Kleine Anfrage 522, Binnenschifffahrtsnachrichten Nr. 5-6/20.02.1982, Schreiben (12.02.1982) vom Minister für Landes- und Stadtentwicklung in Düsseldorf an Freuen, in: Bestand B.02.04.003, Nr. 235, Stadtarchiv Neuss. Auch die Niederlande hielten die Trasse im „Streekplan Zuid Limburg“ frei. Beschlussvorschlag (25.02.1981), in: Bestand 20-4242-2, Wirtschaftsarchiv Köln.

905 Im Plan der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft vom 21. Juni 1960 heißt es in Bezug auf die Verbindung Maas-Rhein mit Anschluss nach Aachen: „Es wäre zweckmäßig, die technische und wirtschaftlichen Voruntersuchungen zu beschleunigen, damit über die Ausführung des Vorhabens eine Entscheidung getroffen werden kann. Unabhängig davon, welche Linienführung gewählt wird, muß eine Verbindung nach Aachen sichergestellt werden.“ Abschrift: Ergänzung der Empfehlungen der Kommission vom 21. Juni 1960 zur Entwicklung der Verkehrswege der Gemeinschaft. Besondere Empfehlungen, in: Bestand Abt. 1, Nr. 710, 4 sowie Zeitungsartikel „EWG-Kommission für Rhein-Maas-Kanal“ (13.07.1960, Rheinische Post), in: Bestand 20-1762-2, Wirtschaftsarchiv Köln. Im Mai 1961 wurden in Brüssel nach den Empfehlungen der EWG-Kommission folgende Projekte neu aufgenommen: der Mittellandkanal-Elbe, der Nord-Süd-Kanal, die Vertiefung des Rheins zwischen St. Goar und Mannheim, die Verbindung Maas-Rhein, die Verbindung Schelde-Rhein sowie Verbindung Dünkirchen-Schelde, Schreiben (24.05.1961) an die IHK Köln , in: Bestand Abt. 1/Nr. 710/4 sowie Protokoll (24.05.1961) der EWG-Kommission, in: Bestand: 181-396-1, Wirtschaftsarchiv Köln. In einer weiteren Erklärung der Verkehrskommission der EWG vom 25.07.1961 hieß es zur Verbindung Maas-Rhein mit Anschluss nach Aachen: „Es wäre zweckmäßig, die technischen und wirtschaftlichen Voruntersuchungen zu beschleunigen, damit über die Durchführung des Vorhabens entschieden werden kann. Unabhängig davon, welche Linienführung gewählt wird, muß eine Verbindung nach Aachen sichergestellt werden.“ Protokoll (09.09.1963) Westlandkanal-Verein, in: Bestand B.02.04.003, Nr. 175, Stadtarchiv Neuss. Dieses Anliegen wiederholte die EWG 1962 in einer besonderen Empfehlung an Belgien, die Niederlande und die BRD. Aachener Volkszeitung (14.09.1963), in: Bestand NW-22 960-964, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.

gen Unterlagen für den verkehrswirtschaftlichen Bericht über eine Maas-Rhein-Verbindung mehr darstellten."[906] Ein neues Gutachten müsse vor allem die Veränderungen im Montanbereich, speziell auf dem Sektor der Kohlenförderung, berücksichtigen. Beispielsweise sollten die staatlichen Bergwerke in der Provinz Limburg nach einem Stufenplan bis zum Jahr 1975 geschlossen, die Aachener Steinkohlenwerke dafür allerdings ausgebaut werden. Diese Ansicht wurde ein Jahr später bekräftigt.[907] Nach und nach kamen die europäischen Gremien zu der Auffassung, dass die weitere Verfolgung des Projekts wegen dieser unauflöslichen Konfliktsituation aussichtslos sein würde. Die Fülle der anstehenden Aufgaben dürfte den Stellenwert des Kanalprojekts insgesamt relativiert haben. Endgültig sollte das Vorhaben aber erst zwischen 1983 und 1985 zu den Akten gelegt werden.[908]

Der unter ähnlichen Voraussetzungen erfolgte, zunächst umstrittene Bau des Rhein-Schelde-Kanals sowie die ebenfalls erst abgelehnte Realisierung der Moselkanalisierung, welche beide auf der Liste der CEMT gestanden hatten, zeigen, dass im Betrachtungszeitraum wirtschaftspolitisch bedeutende Projekte tatsächlich mit Hilfe einer europäischen Zweckhandlungsinfrastruktur mit dem Ziel des Konfliktmanagements im allgemeinen Einvernehmen prinzipiell umsetzbar waren.

Die Bundesregierung als Netzwerkbeobachter

Wie schon angesprochen, nahm die deutsche Bundesregierung während des gesamten Planungszeitraums zum Rhein-Maas-Projekt praktisch durchgehend die Rolle des Beobachters ein. 1949 kam es zu einem ersten Austausch zwischen Bonn und der nordrhein-westfälischen Landesregierung hinsichtlich der Kanalangelegenheit, allerdings ging die Initiative hierzu von Düsseldorf aus. 1952 wurde der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung um eine Stellungnahme gebeten. Soweit das Bundesverkehrsministerium überhaupt in einschlägige Besprechungen oder Korrespondenzen involviert war, etwa in Person des Bundesministers Seebohm oder des Ministerialdirektors Feyerabend, zum Beispiel im Mai 1951, kamen solche Kontakte auf Betreiben der Landesregierung von NRW oder der KIG Aachen zu Stande. Die jeweiligen Bonner Institutionen zeigten sich dabei stets grundsätzlich gesprächsbereit, aber zugleich auch inhaltlich zurückhaltend. Konsequenzen daraus im Sinne einer Initiative auf Bundesebene ergaben sich daraus, soweit feststellbar, nur in dem einen bekannten Fall. 1954 wurden die Schifffahrtsdirektion Duisburg und das Wasser- und Schifffahrtsamt Köln gemeinsam um die Erstellung eines Gutachtens zur Mittellinie ersucht.[909] Mit der Fertigstellung des Gutachtens im Jahr 1956 endeten die Aktivitäten der Bundesregierung. In besagter Expertise heißt es: „Die Beurteilung der Bauwürdigkeit des Projektes ist erst nach Ermittlung des voraussichtlichen Verkehrsaufkommens möglich. Das Projekt ist im Ganzen nur auf internationaler Ebene zu verwirklichen, wenn die beteiligten Regierungen ihre Zustimmung dazu gegeben sowie Verträge über die Anteiligkeit der

906 Vgl. Bestand NW 450-378, Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland.
907 Zwischenbericht (18.08.1971) der CEMT, S. 3, in: Bestand 20-3323-1, Wirtschaftsarchiv Köln.
908 Durch die EG in Brüssel erhielt der Rhein-Maas-Kanal 1985 wohl ein „Staatsbegräbnis Erster Klasse". Rheinische Post (03.05.1985), in: Bestand 20-4242-2, Wirtschaftsarchiv Köln.
909 Vgl. Korrespondenz in: Bestand B108/9747, Bundesarchiv Koblenz.

Kostentragung u. a. m. Abgeschlossen haben."[910] Zurückhaltend reagierte das Bundesministerium beispielsweise auch auf das Gesuch der Kreisverwaltung Moers um Mitberücksichtigung bei der Planung. Aus einem Vermerk hierzu geht hervor, dass die Bundesregierung nicht mit nennenswertem Interesse von ausländischer Seite her rechnete und das Projekt insgesamt nicht weiter propagieren wollte, sie fiel also auch in diesem Fall in die Rolle des Netzwerkbeobachters zurück.[911]

Die Gründe für die Haltung Bonns liegen auf der Hand: Schon früh war sich die Bundesregierung einerseits bewusst, dass die BRD zum damaligen Zeitpunkt nicht über die Mittel zur Finanzierung des Kanalbaus verfügte. Andererseits hatte sich die Auffassung durchgesetzt, dass hierbei in erster Linie niederländische und belgische Belange im Vordergrund stünden. Ministerialdirigent Twiehaus stellte 1956 beispielsweise fest: „Zur Werbung für das Vorhaben [Rhein-Maas-Kanal] hat sich in Lüttich ein „Europäisches Komitee für den Ausbau der Maas und die Verbindung Maas-Rhein" gebildet. Es setzt sich jedoch nur für die beiden Möglichkeiten zu 1. und 2. [Süd- und Mittellinie] ein und sieht außerdem, wie sein Name beweist, die Maas-Rheinverbindung nur als eine Ergänzung oder als einen Teil der Entwicklung des Maassystems an, das nach seinen Wünschen eine ähnliche Bedeutung wie der Rhein für den Wasserstraßenverkehr erlangen soll [Maaskanalisierung]. Der belgische Staat hat bereits den Ausbau der Maas als Großschiffahrtsstraße planmäßig in Angriff genommen und wird ihn zusammen mit dem Ausbau der Sambre bis Charleroi bis zur französischen Grenze bei Givet durchführen. […] Für das neuerdings behandelte Vorhaben eines Kanals aus dem Duisburger Raum nach Venlo oder Arcen setzen sich vor allem die dortigen holländischen Kreise (Handelskammer Venlo und Provinzialregierung holländisch Limburg) ein."[912] Bonn durchschaute somit die Strategie der belgischen Regierung, die West-Ost-Magistrale publizistisch als eine «Scheininfrastrukturzelle» zu benutzen, während sie im Grunde ein anderes Vorhaben im Auge hatte. „Daher kann nicht damit gerechnet werden, daß von diesem Verkehr größere Mengen vom Rhein auf die Kanäle abwandern. Diese werden wohl gelegentlich benutzt werden, um den heutigen Weg über Zeeland zu vermeiden, aber auch nur so lange, […] als der von Belgien immer wieder geforderte Moerdijk-Kanal nicht gebaut ist."[913] Für Bonn war also abzusehen, dass das – vorgegebene oder tatsächliche – ausländische Interesse an einer West-Ost-Magistrale wahrscheinlich vollständig erlöschen würde.

Auf dieser Basis konnte die deutsche Bundesregierung kein nachhaltiges Interesse an der Realisierung einer Rhein-Maas-Verbindung haben. Insgesamt gesehen war die Strukturpolitik des Bundes auch kaum regionalspezifisch ausgerichtet. Es fehlte an gestaltender Kraft zum Ausgleich regionaler Disparitäten.[914] In einem internen Be-

---

910 WSD Duisburg/Köln: Überschlägiger Vorentwurf für einen Rhein-Maas-Kanal mit Anschluß des Aachener Raumes. Erläuterungsbericht (hg. März 1956), S. 54, in: Bestand B108/1785, Bundesarchiv Koblenz.

911 Vermerk (Tw/Sta 08.02.1955), in: Bestand B108/1786 (Teil 1), Bundesarchiv Koblenz.

912 Wirtschaftliche Beurteilung einer Wasserstraßenverbindung zwischen Maas und dem Rhein (Nov. 1956, Twiehaus, Referat B1), S. 2 ff., in: Bestand B108/1786 (Teil 1), Bundesarchiv Koblenz.

913 Wirtschaftliche Beurteilung einer Wasserstraßenverbindung zwischen Maas und dem Rhein (Nov. 1956, Twiehaus, Referat B1), S. 11, in: Bestand B108/1786 (Teil 1), Bundesarchiv Koblenz.

914 Goch, Stefan: S. 479.

richt aus dem Jahr 1956 heißt es: „Auf die Aachener Kohle ist z. T. schon im Vorstehenden eingegangen worden. Ein bloßer Stichkanal von der Maas zum Aachener Revier würde die Bedeutung der dortigen Kohle für das Bundesgebiet weiter zurückgehen lassen und die seit dem Kriege festzustellende Umorientierung des Absatzes zu den westlichen Ländern noch bestärken. Die Rolle des Reviers als Teilversorger des Bundesgebietes wäre ausgespielt. Dies ist in Zeiten des Kohlemangels, wie wir sie gegenwärtig feststellen müssen, nicht erwünscht, da sie zur Verstärkung der Einfuhr überseeischer und darum erheblich teurerer Importkohle zwingen würde. Umgekehrt, bei reichlichem Kohlenangebot, wäre das Aachener Revier vom deutschen Markt mehr oder weniger ausgeschlossen, da es selbst seine Verbindungen und Beziehungen zu diesem abgebrochen hätte. Man sollte daher eine derartige Lösung unter allen Umständen ablehnen.“[915]

Ein aktives Eingreifen erachtete die Bundesregierung daher nur im Ausnahmefall als notwendig, zumal eine offizielle Ablehnung des Projekts ohnehin nur außenpolitische Probleme hervorgerufen hätte. Schließlich gab es mit den französischen Bestrebungen um die Moselkanalisierung, der Saarlandfrage sowie der DDR bereits genügend außenpolitischen Zündstoff. Somit ist es nicht verwunderlich, dass Bundeskanzler Konrad Adenauer (1949–63) bekanntermaßen in dieser Sache „daher äusserste Zurückhaltung gegenüber den belgischen Anregungen“[916] empfahl.

Nachtrag

Trotz intensiver Archivstudien konnten weder in niederländischen noch in belgischen Archiven Belege für die Verhandlungen zwischen Antwerpen und Rotterdam zur Rhein-Schelde-Verbindung ausfindig gemacht werden. Somit konnten die Details der Vereinbarung aus dem Jahr 1961 nur den Presseartikeln entnommen werden. Es ist jedoch anzunehmen, dass zwischen den beiden Industrie- und Handelskammern und den Hafenverwaltungen bereits im Vorfeld nicht-öffentliche Besprechungen stattgefunden hatten. Das stetige Wachstum des Rotterdamer Hafens wird den Vertretern der dortigen IHK bereits Ende der 1950er Jahre die nötige Sicherheit dafür gegeben haben, dass eine Nord-Süd-Magistrale (Moerdijkkanal) dem eigenen Umschlagplatz keinen Schaden mehr bringen würde. Mit der Entdeckung eines des größten Erdgasvorkommens der Welt unter Groningen im Jahr 1960 konnten sich die Niederlande zudem finanziell und wirtschaftlich weiterhin absichern und festigen, was die Position ihrer Königszelle «Rotterdamer Hafen» zusätzlich gestärkt haben dürfte. Es steht zu vermuten, dass Den Haag und Brüssel von den Unterhandlungen in Kenntnis gesetzt wurden, ggf. vielleicht sogar die eigentlichen Initiatoren waren. Wann und in welchem Rahmen dies geschah, sowie warum das Ganze nicht innerhalb der Zweierkommission erfolgte, lässt sich an dieser Stelle jedoch nicht nachvollziehen. Mit dem Wissen um dieses geheime Abkommen, welches mit Sicherheit auf einer intensiven Vorbereitung basierte, erscheint auch das Umschwenken Antwerpens im Jahr 1958 auf dem Venloer Kongress

915 Wirtschaftliche Beurteilung einer Wasserstraßenverbindung zwischen Maas und dem Rhein (Nov. 1956, Twiehaus, Referat B1), S. 12 f., in: Bestand B108/1786 (Teil 1), Bundesarchiv Koblenz.

916 Auszug aus dem Kurzprotokoll der 41. Kabinettssitzung am 03.02.1950, 10:45 Uhr (datiert auf den 08.02.1950, Nr. 125), in: Bestand B108/1785, Bundesarchiv Koblenz.

nachvollziehbar.[917] In Kenntnis des Abkommens zwischen Antwerpen und Rotterdam zum Moerdijkkanal erscheint dies in einem anderen Licht. So ist es durchaus möglich, dass sich Antwerpen und Rotterdam auch in dieser Frage letztendlich abstimmten, um den in ihren Augen überflüssigen Bau der West-Ost-Magistrale durch ein gemeinsames Eintreten für die nördliche Trassierung, die bekanntermaßen von Bonn und auch der CEMT abgelehnt wurde, zu verhindern.

Die Bedeutung der Zellenfunktionen

Ein Blick auf die Zelleninterpretation im Rahmen der verschiedenen Bezugssysteme belegt die strategische Funktion von Infrastrukturzellen: Während für den Rhein-Maas-Kanal im Mikroraum zwei Funktionen zu Buche schlagen, nämlich die Versorgung und Integration, erhöht sich die Anzahl jener unter Hinzunahme der Meso- und Makroräume: Es kommt die Kultur- bzw. Wertespeicherfunktion hinzu, denn der Kanal sollte als Europa vereinigende Maßnahme verkauft werden, auch wenn es allen Beteiligten in erster Linie gar nicht darum ging. Die gezielte Verknüpfung dieses Gedankens mit dem anvisierten Kanalprojekt, erfolgt durch die Instanzen im Meso- sowie Makroraum zur Vermeidung einer schnellen Bauentscheidung zugunsten einer Partei, ermöglichte ungewollt den handelnden Protagonisten im Mikroraum den Aufbau eines aus dem eigenen Bezugssystem heraus reichenden Kommunikations- und Handlungssystems. Dies bedeutet, dass sich auch (potentielle) Nutzer und Betreiber einer Versorgungsinfrastrukturzelle jene als strategisches Instrument nutzbar machen können.

6.4 Die Niederlande sind schachmatt – aber schließlich der Gewinner

Über die Jahrhunderte veränderte sich der Wettbewerbscharakter der Häfen zunehmend. Während ursprünglich vor allem der Export im Zentrum der Hafenorganisation stand, gewann im Verlauf der Jahrhunderte die Verteilung importierter Güter in das Binnenland mehr und mehr an Bedeutung. In diesem Zusammenhang entwickelte sich das zunehmend erweiterte Hafenhinterland als Warenproduzent und Warenabnehmer zu einem die Wirtschafts- und Verkehrspolitik bestimmenden Faktor. Dabei war einerseits die Größe des Einzugsbereichs entscheidend, andererseits die Effizienz und Wirtschaftlichkeit der dazu erforderlichen Transportwege. Der Antwerpener Hafen war durch die mangelnde Verkehrsanbindung diesbezüglich ins Hintertreffen geraten und sah sich somit in der Nutzung des Hafenhinterlandes deutlich eingeschränkt. Während Amsterdams Umsätze durch die Jahrhunderte hinweg starken Schwankungen unterlagen, legte Rotterdam, im Vergleich zu Antwerpen ein noch recht junger Hafenplatz, an Transportaufkommen rasch und stetig zu.

Nach der besagten Abriegelung der Ostschelde im Jahre 1867 und der danach folgenden, fortgesetzten Weigerung des niederländischen Nachbarn, dem Antwerpener Hafen eine adäquate Rheinanbindung als Ersatz zu ermöglichen, sah sich Belgien gezwungen, aus eigener Kraft Alternativzellen zu entwickeln. Dies mündete zum einen

917 Siehe Einladungskarten in Bestand 141 (Gemeentesecretarie Venlo), Inv.nr 4816, Gemeentearchief Venlo.

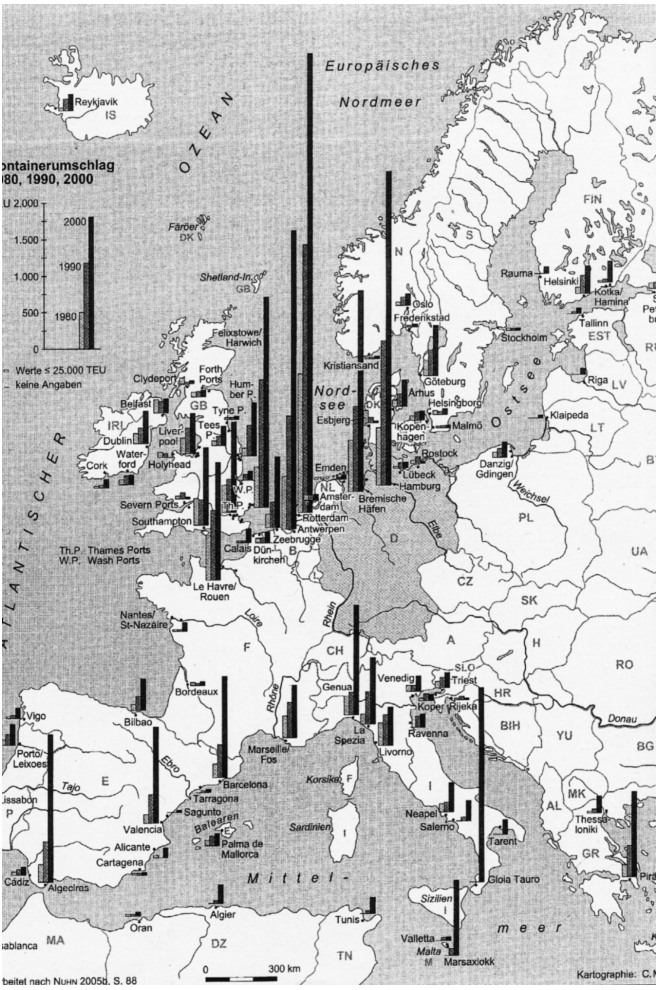


Abb. 47:
Der Containerumschlag insbesondere der Nordseehäfen im Vergleich.

in der Schaffung des dichtesten Eisenbahnnetzes der Welt[918] als Ausgleich zu fehlenden Wasserstraßen, zum anderen zunächst in der Forcierung des Projekts einer West-Ost-Magistrale Rhein-Maas-Schelde, die notfalls in Form der Südlinie auch ohne die niederländische Zustimmung und Beteiligung hätte realisiert werden können.

Vor dem Hintergrund des diesbezüglichen Aachener Engagements war auf Unterstützung von deutscher Seite zu hoffen. Die Zunahme der Projektentwürfe seit dem Kaiserreich, welche allesamt auf die Anbindung Antwerpens an den Rhein abzielten, scheint daher nicht verwunderlich. Auch die verschiedenen Anläufe, über einen Staatsvertrag oder unter Ausnutzung des entsprechenden Passus im Versailler Vertrag zum Ziel zu kommen, legen Zeugnis über die anhaltenden, schon damals zentral geleiteten, belgischen Bemühungen ab. Beide Verkehrsmaßnahmen lagen zum größten Teil zunächst im belgischen Macht- und Einflussbereich: Mit der Indienststellung des Albertkanals war im Jahr 1939 bereits das größte Teilstück, die Verbindung zwischen Maas

918 Hambloch, Hermann: S. 226.

Rang			Hafen	TEU (1.000)		
2000	1990	1980		2000	1990	1980
1	2	3	Hongkong	18.100	5.101	1.465
2	1	6	Singapur	17.040	5.224	917
3	5	16	Busan	7.540	2.349	634
4	4	5	Kaoslung	7.426	3.495	979
5	*3*	*2*	*Rotterdam*	*6.275*	*3.666*	*1.901*
6	-	-	Schanghai	5.613	-	-
7	7	17	Los Angeles	4.879	2.116	633
8	12	8	Long Beach	4.601	1.598	823
9	8	9	Hamburg	4.248	1.969	783
10	*14*	*12*	*Antwerpen*	*4.083*	*1.549*	*667*

Abb. 48: Der Rotterdamer Hafen gehört nicht nur in Europa, sondern weltweit zur Spitze.

und Schelde, realisiert worden.[919] Sowohl die Tatsache, dass die belgische Regierung die Wirtschaft des Landes mit dieser weiteren Netzwerkzelle der Versorgungsinfrastruktur stärken konnte, als auch jene, dass die Maßnahme mit äußerst hohem Engagement umgesetzt worden war – der in kürzester Bauzeit erstellte Kanal gilt in dieser Hinsicht bis heute als technische Meisterleistung – verfehlte die außenpolitische Wirkung nicht. Die geopolitischen Entwicklungen in der Nachkriegszeit sollten dann allerdings den Belgiern ein politisches Argument bescheren, das sich bei intelligenter Anwendung als durchaus wirkungsvoll erwies: der europäische Gedanke. Wie die dargestellten Diskussionen gezeigt haben, mussten die Niederlande letzten Endes dem Moerdijkkanalprojekt aus europapolitischen Gründen zustimmen, die Niederlande waren sozusagen «schachmatt».

Die «gewonnene Schachpartie» um die Rheinanbindung bescherte Antwerpen langfristig zweifellos wirtschaftliche Vorteile, letzten Endes sollte die Rotterdamer Königszelle aber doch noch «Sieger» im Konkurrenzkampf der europäischen Häfen bleiben: Nach Ende des Zweiten Weltkriegs lagen zwar zunächst sowohl die Hafenwirtschaft von Antwerpen wie auch die von Rotterdam danieder. Günstigere geographische Voraussetzungen und engagierte und effiziente Investitionen in die Hafenanlagen ließen aber die Bilanz des Rotterdamer Umschlagplatzes im Vergleich zu Antwerpen schneller wachsen. Rotterdam erreichte im Verlauf der Jahre mit deutlichem Abstand eine Spitzenposition in Europa (vgl. hierzu Abb. 47 und 48). Auch Antwerpen konnte an Umschlag zulegen, im Vergleich zu anderen Nordseehäfen verschlechterte sich seine Wettbewerbslage jedoch mit Einführung des Containerverkehrs und der damit verbundenen Forderung nach immer kürzeren Hafenliege- und Abfertigungszeiten.

Ähnlich, wie im Falle Hamburgs mit der Revierfahrt auf der Elbe, bedingt die Zu- und Abfahrt auf der Schelde einen Zeitverlust für die Schifffahrt gegenüber der küstennahen Hafenkonkurrenz. Die geographische Situation untersagte Antwerpen eine

919 Bericht von Gustav Willems, Prof. Uni Brüssel, Konferenz der SECO 24.05.1950, S. 5, in: Bestand 1d71/10, Stadtarchiv Mönchengladbach.

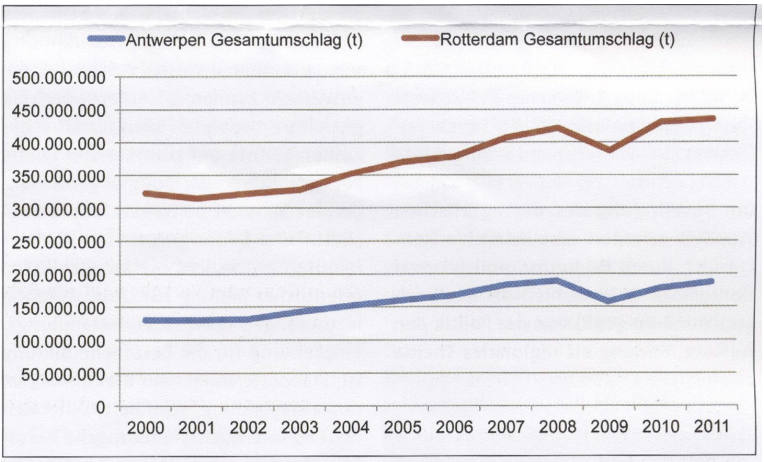


Abb. 1: Gesamtumschlag in den Seehäfen von Antwerpen und Rotterdam 2000-2011
(eig. Darstellung nach Angaben der beiden Hafengesellschaften)

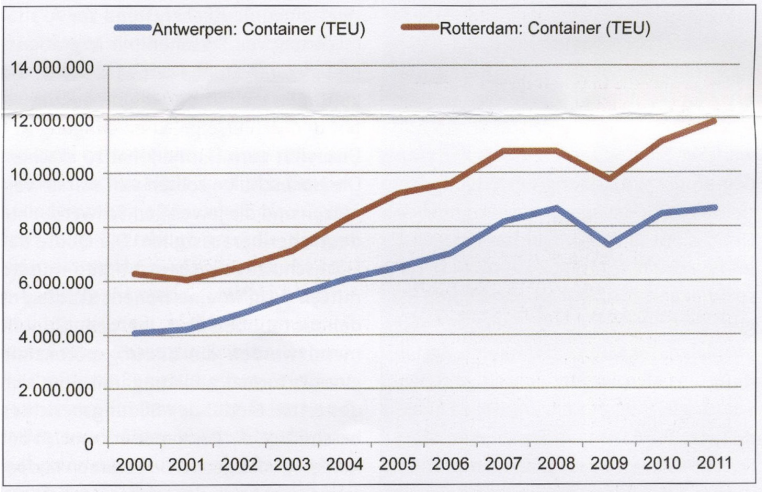


Abb. 2: Containerumschlag in den Seehäfen von Antwerpen und Rotterdam 2000-2011
(eig. Darstellung nach Angaben der beiden Hafengesellschaften)

Abb. 49: Der Antwerpener und Rotterdamer Hafen im 21. Jh.

unmittelbare Positionierung seiner Hafenanlagen an der Küste.[920] Spätestens zu Anfang der 1960er Jahre konnte sich die niederländische Wirtschaft – unterstützt durch den Fund der Erdgasfelder – sicher sein, dass die Antwerpener Konkurrenz keine Bedrohung mehr darstellen würde, auch nicht durch den Vorteil einer von dortiger Seite angestrebten Rhein-Anbindung. Der Widerstand dagegen konnte also nach und nach aufgegeben werden, zumal sich das diesbezügliche Einverständnis gegenüber den europäischen Partnern als kooperativ darstellen ließ.

Die Niederlande führten in der Folge die Bauarbeiten der Nord-Süd-Magistrale zügig durch. Mit der Eröffnung des Rhein-Schelde-Kanals am 23. Mai 1975 hatte Belgien die Schachpartie um die Netzwerkzelle «Rheinanbindung» nach gut 100 Jahren nun

920 Hambloch, Hermann: S. 241.

offiziell zwar für sich entschieden,[921] die Spitzenposition in Europa, auch im Vergleich zum Antwerpener Hafen, kann Rotterdam jedoch bis heute verteidigen.

921 Honderdjarige wens vervullt: Belgen krijgen eindelijk Schelde-Rijn-Kanaal (09.05.1963, Limburgsch Dagblad), in: Bestand 07.Z07C/108, Rijksarchief Limburg (Maastricht).

7. Infrastruktur als politisch-strategisches Instrument

In der anstehenden Schlussbetrachtung ist ein weiter Bogen zu spannen, indem die eingangs vorgenommenen theoretischen Überlegungen bezüglich der Forschungsziele einer Infrastruktur-Geschichte (ISG) mit den – hierauf basierenden – substantiell-materiellen Ergebnissen der Untersuchung zum Rhein-Maas-Kanalprojekt zusammengefasst und bewertet werden müssen. Die Doppelfunktion der als Beispiel gewählten, letztlich gescheiterten Infrastrukturmaßnahme einer Rhein-Maas-Verbindung bedingt dabei naturgemäß eine vielschichtige Interpretation. Die Analyse hat gezeigt, dass das über Jahrhunderte hinweg projektierte und diskutierte Kanalprojekt sowohl Aussagen im Hinblick auf die Entstehung und Zusammensetzung der Versorgungsinfrastruktur, als auch auf die im Lauf des Betrachtungszeitraums installierten Zweckhandlungsinfrastrukturen zulässt. Um dieser Komplexität gerecht zu werden, basiert das vorliegende Kapitel auf einer Untergliederung in insgesamt drei Unterabschnitte. Während die ersten beiden die Erkenntnisse bezüglich der von der Verfasserin vorgenommenen Unterscheidung eines Netzwerkes in eine Versorgungs- bzw. Zweckhandlungsinfrastruktur ansprechen, widmet sich das dritte Unterkapitel dem ebenfalls aufgeworfenem Phänomen der Dynamik im Hinblick auf die Institution als Netzwerkzelle.

7.1 Die Versorgungsinfrastruktur im Wandel

Einer der Ansatzpunkte der vorliegenden Arbeit war, über mehrere Epochen hinweg den Zusammenhang zwischen der Konstruktion von Versorgungsinfrastrukturzellen und Herrschaftsgestaltung am Beispiel «Wasserstraße» nachzuzeichnen. Allein die zahlreichen Anläufe und Entwürfe zur West-Ost-Linie Rhein-Maas-Schelde-Kanal waren dabei Beleg für die grundlegende funktionelle Bedeutung von Wasserwegen – hierunter gerade auch die der künstlich angelegten Kanäle – in ihrer Bedeutung als Netzwerkzelle der Versorgung einerseits und als Herrschaft speicherndes Element andererseits. Über die Jahrhunderte betrachtet wurde hierbei eine Verschiebung der Schwerpunkte festgestellt: Bis zur Industrialisierung war im Untersuchungsraum die Herrschaftsspeicherung mittels der Infrastrukturzelle Wasserstraße in besonderem Maße auch mit obrigkeitlichen und militärischen Intentionen verbunden, exemplarisch hierfür sind die dargelegten Zielsetzungen für das früheste hier beschriebene Kanalprojekt, der Fossa Eugeniana. Während derartige Intentionen zunächst im Vordergrund standen oder sogar neben der wirtschaftlichen Versorgungsfunktion gleich bedeutend waren, traten diese in den folgenden Epochen mehr und mehr in den Hintergrund, wenngleich diese Bedeutung offenbar auch in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg noch nicht gänzlich verloren gegangen zu sein scheint. Denn als Ziele der Verkehrspolitik benannte der CDU-Bundestagsabgeordnete Ernst Müller-Hermann, an dieser Stelle soll der Bogen zurück zur Einleitung gespannt werden, noch im Jahr 1954 neben der ökonomischen Bedeutung „die Ordnung eines Gemeinschaftslebens und die Ausübung staatlicher Funktionen schlechthin, die Erschließung des Staatsraumes und

nicht zuletzt seine militärische Sicherung.“[922] Die Diskussionen um den «Nord-Süd-Kanal», schließlich unter der Namensgebung Elbe-Seiten-Kanal ausgeführt, welcher im Rahmen des Kalten Krieges mit überdimensionierten Kanalböschungen und Brückensprengschächten gezielt als Panzersperre ausgelegt wurde, unterstreichen solche Absichten.[923]

Mit dem Übergang von den absolutistisch geprägten Gesellschafts- und Herrschaftsformen hin zu den zunehmend industriell ausgerichteten des 19. Jahrhunderts wuchs der bisher ohnehin relevante Stellenwert einer starken regionalen Wirtschaftskraft um Dimensionen an. Dies musste in Folge auch in der Konkurrenz der Ökonomien der einzelnen Nationalstaaten, insbesondere zwischen unmittelbaren Nachbarländern, seinen Niederschlag finden. Die über lange Zeit restriktive Haltung der Niederlande gegenüber sämtlichen Kanalprojekten, die auf eine wirtschaftliche Erstarkung Antwerpens und damit auf eine Förderung der belgischen Wirtschaft ausgerichtet waren, ist vor diesem Hintergrund nachvollziehbar. Durch die Abriegelung der ursprünglichen Verbindung zum Rhein im Jahr 1865/67 schnitten die Niederlande das belgische Nachbarland kurzer Hand vom Handel über den Binnenwasserweg ab. Auch der spätere Konkurrenzkampf zwischen den beiden Nachbarländern um die Rhein-Maas-Region als Hafenhinterland unterstreicht die ökonomische Bedeutung der «Netzwerkzelle Kanal». Bereits in den zwanziger- und dreißiger Jahren unternahmen beide Länder große Anstrengungen, sich so effektiv wie möglich mit den östlich gelegenen Wirtschaftsräumen zu vernetzen. Der Wettbewerb im Rahmen der Erbauung des Julianakanals und des Albertkanals sowie die damit verbundene, von Belgien gezielte Konstruktion und zunächst spätere Beibehaltung der viel diskutierten struktuell gekoppelten Nachbarzelle «Stopfen von Lanaye», geben darüber Aufschluss.

Besonders deutlich wird die wirtschaftliche Bedeutung der «Infrastrukturzelle Kanal» im Rahmen der belgisch-niederländischen Verhandlungen um den Moerdijkkanal (späterer Rhein-Schelde-Kanal). Das in der vorliegenden Arbeit eingangs erhobene Postulat, dass Netzwerkzellen mit ihrer Hard- und Software erst ihre Bedeutung und Funktion mit der konkreten Schaltung im Gefüge erhalten, konnte gerade an diesem Beispiel exemplarisch herausgearbeitet werden: Die belgische Regierung und der Antwerpener Hafen betrieben nach der Schließung der Schelde über einhundertzehn Jahre hinweg den Wiederanschluss des Umschlagplatzes an den Rhein. Mit der West-Ost-Lösung Rhein-Maas einerseits und der Nord-Süd-Magistrale Rhein-Schelde andererseits gab es prinzipiell hierfür zwei Optionen. Der Diskussionsverlauf hat dabei gezeigt, dass es Belgien ganz und gar nicht gleichgültig war, welche der beiden Lösungsmöglichkeiten realisiert werden würde. Im Sinne der Effektivität des Versorgungsnetzwerkes war die Nord-Süd-Magistrale der eindeutige Favorit, die West-Ost-Linie wurde von der belgischen Regierung, auch im Zusammenhang mit der Engstelle von Lanaye, lediglich als Druckmittel verwandt. Damit kann auch die im ersten Kapitel postulierte Steuerungsfunktion einer Netzwerkzelle belegt werden, da nachgewie-

922 Vgl. Fußnote 6.

923 Vgl. dazu: Spieker, Ute: Der Elbe-Seitenkanal. Ein neuer Verkehrsweg im Hinterland der Häfen Hamburg und Lübeck. In: Wasserwirtschaft. H. 10 (1973), S. 303–309; Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg: Der Elbe-Seitenkanal. Hamburg 1973; Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Mitte und Nord: Binnenschifffahrt zwischen Hamburg und Salzgitter über den Elbe-Seitenkanal. Hamburg 1978.

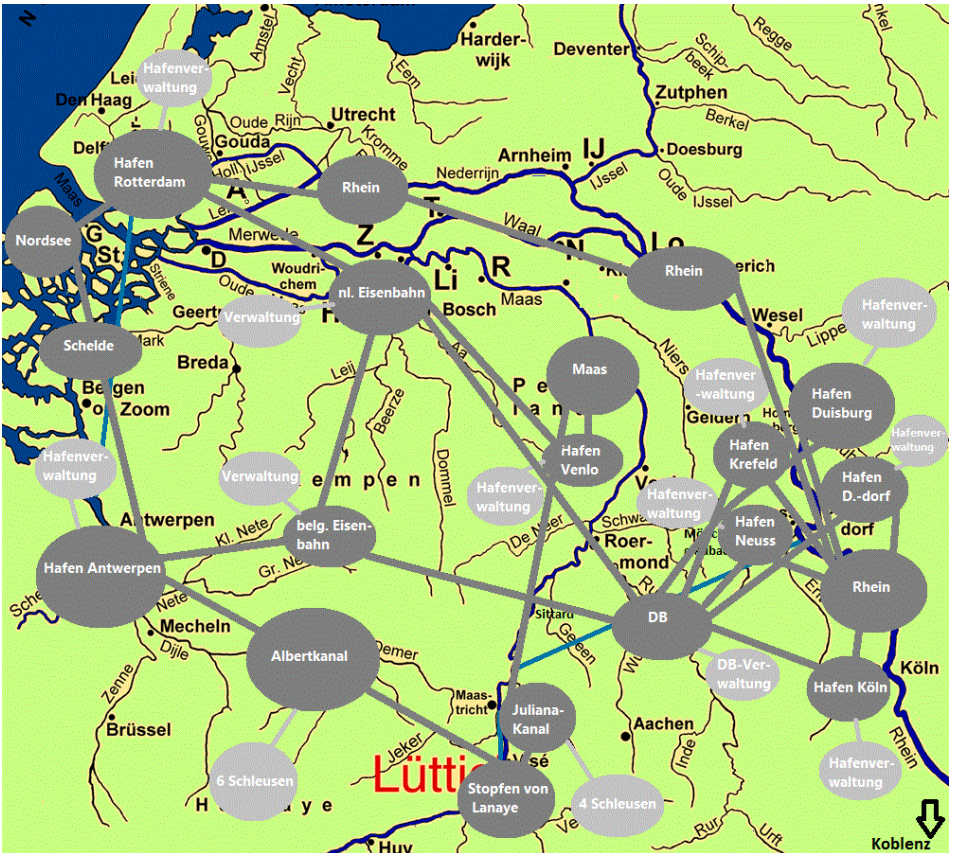


Abb. 50: Schematischer Ausschnitt aus der diskutierten Versorgungsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet. Strukturellgekoppelte Zellen sind in hellem Grau dargestellt.

sener Weise Belgien mit beiden Versorgungszellen, der vorhandenen und der potentiellen, die Debatte in eine gewisse Richtung zu lenken trachtete. Der in den 1960er Jahren ausbrechende Konflikt zwischen Antwerpen und Lüttich sowie der engagierte Einsatz der KIG Aachen unterstreichen jedoch zugleich die ökonomische Bedeutung der diskutierten Zelle aus der regionalen Perspektive.

Ein Beispiel im Hinblick auf die Bedeutung des politisch-sozialen Kontextes hinsichtlich der Realisierung einer Infrastrukturzelle stellt ferner die Moselkanalisierung dar, welche auch im Rahmen der vorliegenden Untersuchungen unterschwellig eine Rolle spielte. Während diese zunächst offenkundig in der Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats vom 24. Februar 1952 als ökonomisch „nicht vertretbar“ eingeordnet wurde, gehörte sie dennoch am Ende zu den nach dem Zweiten Weltkrieg realisierten Wasserstraßenprojekten. Wie dargelegt, plädierten zunächst weder die Deutschen noch die Belgier für die Umsetzung des von Frankreich zur Chefsache erklärten Projektes. Dass der Moselausbau für Frankreich ebenso wichtig war wie das Moerdijkkanalprojekt für die Belgier, lässt sich an ihrer Bereitschaft zu politischen Zugeständnissen ablesen. So heißt es im Vorfeld des Moselvertrags „daß Vertreter der Handelskammern Paris und Metz bei Verhandlungen mit deutschen Wirtschafts-

organisationen über diese Frage erklärten, man würde in Paris zu einem Entgegenkommen in der Saarfrage bereit sein, wenn Deutschland seinerseits das Moselprojekt akzeptiere."[924] Die vorherrschenden gesellschaftspolitischen Rahmenbedingungen glichen dabei denen für die dritte Periode der Diskussion um den Rhein-Maas-Kanal bzw. den Rhein-Schelde-Kanal beschriebenen. Die von den Franzosen hinsichtlich der Mosel beklagte Netzwerklücke war für alle an der Diskussion beteiligten Regierungen und Institutionen in verkehrstechnischer Hinsicht zwanglos erkennbar. Bezüglich der fehlenden Anbindung Antwerpens an den Rheinstrom wurde ein vergleichbarer Befund von der länderübergreifenden Steenbergh-Cauwelaert-Kommission erhoben. Während Deutschland und Belgien sich an einer Moselkanalisierung zunächst nicht interessiert zeigten und von sich aus keinerlei Maßnahmen zur Behebung der Netzwerklücke ergriffen, verweigerten sich die Niederlande anfänglich dem Rhein-Schelde-Projekt. Zu beiden Netzwerkzellen gab es im Endeffekt keine wirklichen Alternativen, die politischen Entwicklungen vor dem Hintergrund des zusammenwachsenden europäischen Marktes führten in beiden Fällen dazu, dass die jeweiligen Parteien letztendlich der Schließung der Netzwerklücken zustimmten.

Tabelle 18: Diskutierte Netzwerkzellen im 20. Jahrhundert im Hinblick auf Realisation bzw. Scheitern.

Kritische Masse für die Realisation eines Netzwerkprojektes	**Rhein-Maas-Kanal (Mittellinie)**	**Moerdijk-kanal**	**Mosel-kana-lisierung**	**«Stopfen von Lanaye»**	**Juliana-kanal**	**Albert-kanal**
Gesellschaftl. Rahmenbedingungen ermöglichen Planung	X	X	X	X	X	X
Projekt = Netzwerklücke/Vers.fkt.	X*	X	X	X	X	X
Strukturelle Nachbarzellen (am Bsp. Schleuse)	2–4 Reichweite: + 10	2	13	0	4	6
Positive Aufwand-Nutzenanalyse (angemessener Nutzerendkreis)	nein	ja	ja	ja	ja	ja
Verfügungsgewalt (VG) Zweckhandlungsinfrastrukturen (ZHISR): Alternativzellen (AZ)	VG - ZHISR: k AZ +	VG - ZHISR: gZ AZ -	VG - ZHISR: gZ AZ -	VG + nicht notw. AZ -	VG + nicht notw. AZ -	VG + nicht notw. AZ -
* Zumindest durch die KIG Aachen; vorhanden (+)/fehlt (-); kompensieren sich (k)/gleiche Zielsetzung (gZ)						

Die Tabelle lässt einige abschließende Aussagen hinsichtlich der kritischen Masse zu: Für alle betrachteten Beispiele gilt, dass, wenn es sich um eine gezielte Planung einer Zelle der Versorgungsinfrastruktur handelt, die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen stimmen müssen: D. h. die Initiatoren müssen über Zeit, Muße und Finanzierungsmög-

924 Mitteilung (o. Dat.) der „Bonner Privat-Informationen" von Hans Fuchs, in: Bestand 1d71/11, Stadtarchiv Mönchengladbach; vgl. ferner Loth, Wilfried: Europas Einigung. S. 67.

lichkeiten verfügen. Ferner muss mindestens die Versorgungsfunktion der geplanten Zelle anerkannt sein, es darf keine überzeugenden Alternativzellen geben und wenn Zweckhandlungsinfrastrukturen zur Durchsetzung des Interesses erforderlich sind, müssen diese auf das gleiche Ziel gerichtet sein und sich nicht, wie beim Rhein-Maas-Kanal, gegenseitig kompensieren. Wenn dies gelingt, haben selbst dann Projekte eine Chance, wenn die Obrigkeit keine direkte Verfügungsgewalt über das zum Bau veranschlagte Territorium hat. Das Diskussionsbeispiel Rhein-Maas-Schelde zeigt zudem, dass der Schaltungsort der Zelle im Gesamtgefüge keineswegs gleichgültig ist und in der zukünftigen Forschung unbedingt mehr Beachtung zu erfahren hat, auch und gerade im Hinblick auf die von Jens Ivo Engels erwähnte Fernwirkung. Der Rhein-Maas-Kanal sollte schließlich einen West-Ost-Weg Antwerpen-Niederrhein zu Wasser schaffen. Wie der Diskurs um diese Versorgungszelle zeigte, wurden daher nicht nur die Schleusen des zu bauenden Kanalstücks selbst, sondern auch noch die von Julianaund Albertkanal für das Fernziel miteinkalkuliert, die West-Ost-Magistrale wäre demnach im schlimmsten Fall auf insgesamt 14 Schleusen gekommen. Die Tabelle macht hierzu allerdings deutlich, dass die politisch-sozialen Bedingungen, also der zeitgenössische Diskurs, eine wichtige Rolle spielt, da selbst die mit 13 für die Funktion erforderlichen strukturellen Nachbarzellen bestückte Moselwasserstraße noch als realisierungswert interpretiert wurde.

Die bereits im fünften Kapitel vollzogenen Überlegungen hinsichtlich des Begriffs des Scheiterns scheinen sich hier erneut zu bestätigen: Während es sich bei den letzten drei Infrastrukturmaßnahmen um von der Obrigkeit ohne Diskussion «aus dem Pool der Möglichkeiten gezogene» Versorgungszellen hinsichtlich eines aktuellen Bedürfnisses der Durchführung einer Verbesserung handelt, verkörpern die ersten drei Zellen tatsächlich Projekte, für die es über einen längeren Zeitraum eine Lobby gab. Im Falle des Moerdijkprojektes und der Moselkanalisierung kann von einem Erfolg gesprochen werden, während für den Rhein-Maas-Kanal tatsächlich das Synonym des Weißen Elefanten zutrifft.

7.2 Zweckhandlungsinfrastrukturen zur Überwindung der Bezugssysteme: *actio* impliziert *reactio*

Für das vorliegende Beispiel ließen sich mit der KIG Aachen, der KIG Krefeld, den niederländischen IHK's/der Binnenschifffahrt, Lüttich, Rotterdam, Brüssel und Antwerpen sechs Initiatoren mit sieben unabhängigen Zweckhandlungsinfrastrukturen mit sowohl in Anzahl als auch Konstitution unterschiedlichen Zellen analysieren, die jeweils eigene Interessen vertraten. Dabei waren die Aachener Initiatoren, Lüttich und ein Teil der niederländischen IHK's und Binnenschifffahrtsvertreter die Einzigen, die das Rhein-Maas-Kanalprojekt ernsthaft verfolgten, die niederländische Zweckhandlungsinfrastruktur regionaler Wirtschaftsverbände wurde allerdings durch Den Haag komplett außer Kraft gesetzt. Hinzukommend als achtes Zweckhandlungsnetzwerk ist jenes zum Zwecke des Konfliktmanagements der EG (via CEMT) im Rahmen der internationalen Kooperation zu zählen. Auf diese acht Netzwerke griffen die übrigen Protagonisten, von der Bundesregierung abgesehen, als sozusagen «fremde Zellennutzer» zurück. Dieser Vorgang kann als politische Strategie gewertet werden. Dass sich

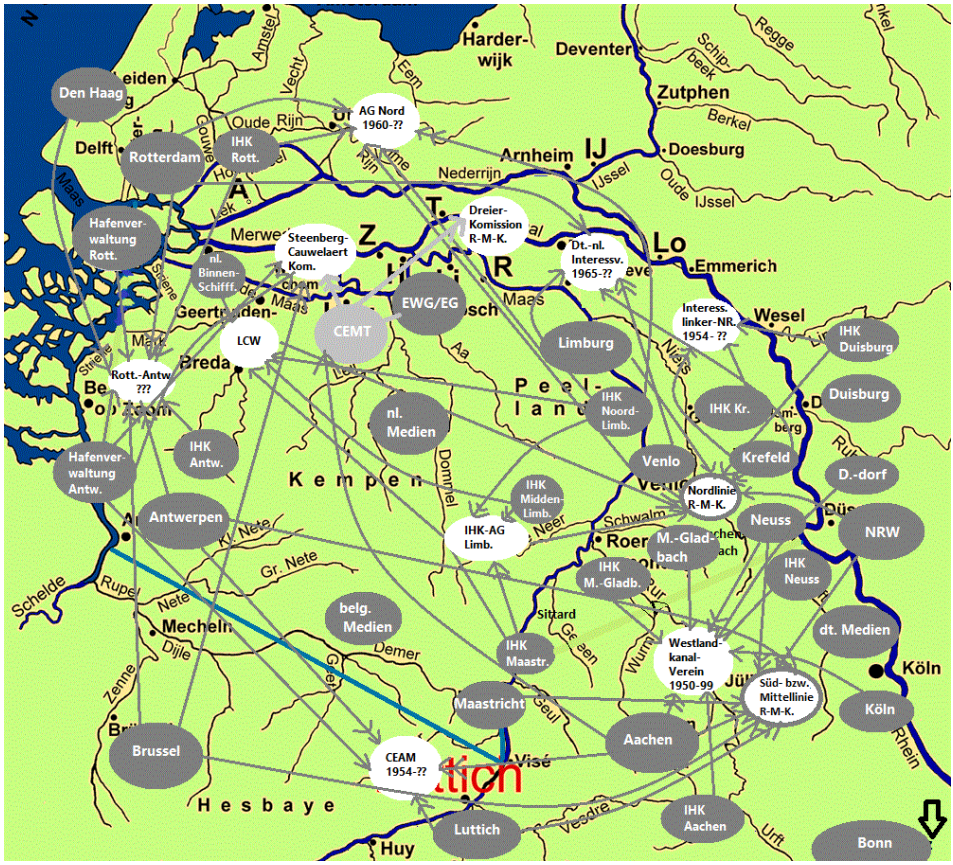


Abb. 51: Beispielhafte Darstellung der Zellen der Dauer- und Zweckhandlungsinfrastrukturen von 1946–69. Der Übersichtlichkeit wegen wurden die kleinsten Städte, wie z. B. Moers, nicht mit abgebildet. Ebenso wurden die Medienzellen eingezeichnet, jedoch nicht vernetzt. Einzelpfeile stehen für die Zellennutzer, Doppelpfeile für die Initiatoren. Verbindungen ohne Pfeile für die strukturelle Koppelung zweier Zellen. Eine „weiße Zelle mit grauem Rand" steht für die geplante Zelle der Versorgungsinfrastruktur. Anhand der Anzahl ankommender Pfeilspitzen bzw. abgehender Pfeile lassen sich Wirksamkeit und Funktionen der einzelnen Zellen sowie die daraus resultierende Kompensation der Zweckhandlungsinfrastrukturen ablesen.

die KIG Aachen mit ihren Absichten letztendlich nicht durchsetzen konnte, erscheint als logische Konsequenz einer solchen Konstellation.

Sowohl Initiatoren, Betreiber und Nutzer bedienten sich dabei verschiedener politischer Strategien als Basis, allen gemein ist das bekundete Scheininteresse an der geplanten Zelle und der Verweis auf das neue Europa, letzterer ermöglichte es wiederum der EG/CEMT, in die Debatte einzugreifen. Alle acht beschriebenen Zweckhandlungsinfrastrukturen stützten sich dabei mehr oder weniger auf die gleichen Netzwerkzellentypen: als Verein organisierte Interessenverbände, von politischer bzw. wirtschaftlicher Seite her ins Leben gerufene Gremien, die Medien als eine bereits existierende Zelle der Dauerhandlungsinfrastruktur sowie die Konstruktion einer zunächst virtuellen Versorgungsnetzwerkzelle. Insbesondere die als Verein organisierten Interessenverbände ermöglichten es dabei, Vertreter aus den unterschiedlichsten gesellschaftlichen Räumen

in einen kommunikativen Zusammenhang zu bringen, so beispielsweise Politiker verschiedener Ebenen (Kommunal-, Landes- und Bundespolitiker), Techniker oder Ökonomen.

Der Diskussionsverlauf zeigt, dass sich die Entwicklung und Ausprägung der Zweckhandlungsinfrastrukturen aller Initiatoren mit dem physikalischen Prinzip «actio = reactio» beschreiben lassen. Dabei befanden sich in der dritten Phase die KIG Aachen, die Provinz Lüttich und Antwerpen stets auf der «actio-Seite», galten doch ihre Bemühungen der Schließung der bestehenden Netzwerklücke im Versorgungssystem, also der Herstellung einer durchgehenden Wasserstraße zwischen Antwerpen und dem Rhein (Rhein-Maas- bzw. Rhein-Schelde-Verbindung). Die Gegenparteien konnten folglich diese handelnden Gruppen zunächst einmal agieren lassen und mussten nur bestrebt sein, zum geeigneten Zeitpunkt effektive Gegenargumente vorzubringen.

Der im Falle der Realisierung mögliche wirtschaftliche Erfolg einer West-Ost-Magistrale als Zelle der grenzübergreifenden Versorgungsinfrastruktur ist im Bereich der Spekulation angesiedelt. Rückschauend beurteilt werden kann jedoch die Effizienz der diversen Zweckhandlungsinfrastrukturen, gemessen an den Zielvorgaben ihrer Protagonisten. Während die Krefelder Initiatoren, die CEMT, Rotterdam, Brüssel sowie Antwerpen mit der Verhinderung der West-Ost-Wasserstraße erfolgreich waren, scheiterten Initiatoreninitiativen aus Aachen, Neuss, Mönchengladbach, Lüttich und der niederländischen regionalen Wirtschaft im Gegenzug mit ihrem intensiv verfolgten Vorhaben, die regionale Ökonomie mit dem deutschen und europäischen Wasserstraßennetz zu vernetzen. Keinen echten Verlierer gab es, retrospektiv betrachtet, bei der Frage des Rhein-Schelde-Kanals. Brüssel konnte die Rheinanbindung seines Hafens Antwerpen erreichen und damit dessen Wirtschaft entscheidend fördern. Was Rotterdam angeht, blieb die befürchtete Beeinträchtigung durch den Rhein-Schelde-Kanal nicht nur aus, Rotterdam entwickelte sich in der Folge, wie aufgezeigt, im Binnen- und Seeverkehr zum Umschlagplatz Nummer eins in Europa.

Eine interessante Facette in diesem Spiel ist die Tatsache, dass auf regionaler Ebene die KIG Krefeld, die Landesregierung NRW sowie die Stadt Köln das gleiche Ziel verfolgten, sich dabei jedoch unterschiedlicher Strategien und Netzwerkzellen bedienten. Die KIG Krefeld propagierte unter Vorspiegelung eines Interesses eine alternative Trassenführung und bewirkte durch das Beharren darauf, dass sich die Kanaldiskussion so weit in die Länge zog, bis sich das Thema erledigt hatte. Die IHK Köln unterstützte als Zellennutzer – scheinbar – das Anliegen der KIG Aachen, wobei sie von der Überlegung ausging, dass es ohnehin nicht zu einer Realisierung des Kanalprojekts kommen werde. Im Rahmen der Mitgliedschaft im Westlandkanal-Verein bemühte sich die IHK Köln also darum, die Diskussionen innerhalb der KIG Aachen zu beeinflussen. Die Frage, ob Kölns Bemühungen auch ohne die Aktivitäten der KIG Krefeld zielführend gewesen wären, lässt sich rückschauend nicht beantworten. Es ist aber als sicher anzunehmen, dass die Kölner Interessen, ebenso wie die Auffassung der Landesregierung, in jedem Falle durch die Krefelder Aktivitäten gestützt wurden. NRW hingegen griff auf die unterschiedlichen Krefelder bzw. Aachener Zellen zurück und bediente sich jener je nach politischer Lage.

Abschließend lassen sich folgende, die Ausführungen im ersten Kapitel bestätigende Thesen zu den Zweckhandlungsinfrastrukturen festhalten:

1. Die Zellen einer Zweckhandlungsinfrastruktur sind überwiegend Institutionen.
2. Zweckhandlungsinfrastrukturen basieren immer auf politischen Strategien.
3. Zweckhandlungsinfrastrukturen führen verschiedene Personen, Institutionen, deren politischen Strategien und Bezugssysteme zusammen. Dabei multiplizieren sich die Handlungsmöglichkeiten der jeweiligen Initiatoren, Betreiber und Nutzer.
4. Auf einzelne Zellen einer Zweckhandlungsinfrastruktur können andere Personen und Institutionen als indirekte Nutzer zurückgreifen. Dieser Umstand bringt Dynamik mit sich.

Dass Zweckhandlungsinfrastrukturen stets durch Personen und deren persönlichem Engagement geprägt sind, zeigt die sich wandelnde Rolle der Stadt Neuss hinsichtlich der Kanalfrage. Während sich die Kommune vor allem unter Führung Josef Nagels noch bis Anfang der 1970er Jahre vehement für das Projekt einsetzte, entwickelte sie sich unter dem Oberstadtdirektor Franz Josef Schmitt (1971–85) zum absoluten Projektgegner – sie setzte damit den Westlandkanal-Verein als eine die Kanaldebatte steuernde Institution letztendlich außer Kraft. Das allmähliche Abflauen der Debatte in der letzten Diskussionsphase ist schlussendlich nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass die Gestaltungsmöglichkeiten der Städte zunehmend rückläufig waren. So stellte Stefan Goch fest, dass seit den 1970er Jahren „der Handlungsspielraum der kommunalen Politik kleiner geworden [ist]. Die Strukturpolitik war mittlerweile in die Hand übergeordneter Gebietskörperschaften übergegangen, funktional und institutionell wurden die Kompetenzen der Kommunen immer stärker durch Landesgesetze geregelt, die Städte […] waren ohne Hilfe von außen zu größeren Projekten nicht mehr in der Lage.“[925]

7.3 Netzwerkresistenz und politischer Wandel

Im ersten Kapitel wurde u. a. auf das Phänomen der Dynamik eingegangen. Die Verfasserin stellte dort die These auf, dass die verschiedenen Zellen eines Netzwerks in unterschiedlichem Maße für dynamische Prozesse anfällig sind. Während insbesondere die Zellenhardware von Versorgungsnetzwerkzellen gesellschaftlichen und umweltbezogenen Dynamiken unterliegt, stellt hingegen die Zellensoftware und die Institution als Zelle einer Dauerhandlungsinfrastruktur bzw. als strukturell gekoppelte Nachbarzelle einer Versorgungsnetzwerkzelle mit ihrer reduzierten Hardware eine Möglichkeit der Begrenzung dar, welche nicht nur die Kontingenz im Rahmen gesellschaftlicher Prozesse einschränkt, sondern zugleich auch die allgemeinen Veränderungen hinsichtlich des Zeitgeschehens zu kontrollieren versucht. Ähnliches gilt ebenso für Institutionen einer Zweckhandlungsinfrastruktur: So mussten etwa der Westlandkanal-Verein und das CEAM auf Veränderungen im Montanbereich, speziell bei der Kohlenförderung, aber auch in anderen Wirtschaftszweigen reagieren, die neuesten Entwicklungen in der Technik und Schifffahrt im Hinblick auf den propagierten Kanal diskutieren, sowie den neuen europäischen Kontext mit seinen Erfordernissen berücksichtigen.

925 Goch, Stefan: S. 481.

Ferner wird, wie die vorliegende Untersuchung zeigt, die Dynamik zum einen durch die unterschiedlichen Rollen des Menschen zu einer Netzwerkzelle als Stifter/Initiator, Betreiber, Nutzer und selbst (durch die Publizistik) als Beobachter gefördert. Zum anderen ist sie auf die Existenz unterschiedlicher Zweckhandlungsinfrastrukturen – gegebenenfalls einer Vielzahl davon – zurückzuführen. Deren Wirkungen können sich gegenseitig aufheben oder auch synergistisch ergänzen. Dabei wird die Dynamik insbesondere durch Rollenwechsel verstärkt, wie die Diskussionen um den Rhein-Maas-Kanal nach dem Zweiten Weltkrieg gezeigt haben.

An der Geschichte des Rhein-Maas-Kanal-Projekts ist ablesbar, dass die Bildung von Institutionen mit der Ausdifferenzierung der Gesellschaft in den letzten Jahrhunderten zugenommen hat. Das Ausmaß dieser Entwicklung und die Art der Institutionen sind jedoch stark von der jeweiligen Gesellschaftsform abhängig. Im Mittelalter beispielsweise definierte sich Herrschaft nicht über einen territorialen Anspruch, sondern über verschiedene Herrschaftsrechte.[926] Diese Rechte können durchaus, ebenso wie Gesetze oder Verordnungen, als institutionelle Elemente verstanden werden und spiegeln sich in der Zellensoftware wieder. Im Gegensatz zur Gegenwart waren die Träger von Verwaltung und Regierung jedoch noch nicht institutionalisiert, sondern wurden durch einzelne Personen repräsentiert. Zur Repräsentation und zur Herrschaftsausübung bediente sich die Obrigkeit auch der Versorgungszellen, dabei konnte insbesondere die Hardware eine besondere Rolle hinsichtlich der Herrschaftsspeicherung spielen. Die frühe Geschichte der Rhein-Maas-Schelde-Verbindung kann hierfür als exemplarisch angesehen werden. Im Untersuchungsraum ging die Funktion der Hardware als Herrschaftsspeicher zugunsten der reinen Versorgungsausrichtung im Verlaufe der Jahrhunderte zunehmend zurück, von Ausnahmen, wie etwa dem kaiserlich verordneten, letztlich militärisch motivierten Prestigeobjekt des Nord-Ost-See-Kanals („Kaiser-Wilhelm-Kanal“) oder dem erwähnten Nord-Süd-Kanal, abgesehen.

Die Entwicklung des Phänomens «Institution» zum gesellschaftlich bestimmenden Mittel brachte auch die Einrichtung eines differenzierten Mediensystems mit sich. Wie im Rahmen der vorliegenden Arbeit angeschnitten wurde, spielte dieses sowohl in der Rezeption und in der Berichterstattung als auch bezüglich der Wirkungen auf Politik und Interessenverbände hinsichtlich der Gestaltung der Versorgungsinfrastruktur, aber auch der Zweckhandlungsinfrastrukturen eine wesentliche Rolle. Die Inanspruchnahme der Medien zur Werbung für oder gegen das Kanalprojekt und zur generellen Präsenzdemonstration sorgte auch im vorliegenden Beispiel dafür, dass die jeweiligen Interessen nachhaltig an den verschiedenen politischen und wirtschaftlichen Stellen sowie in der Öffentlichkeit wahrgenommen wurden. Gerade die KIG Krefeld wurde seitens der Presse immer wieder zum Handeln veranlasst.

Auch im Hinblick auf den Charakter der am Kanalprojekt beteiligten Institutionen geben die vorliegenden Untersuchungen, gerade bezüglich des Westlandkanal-Vereins und des CEAM, wertvolle Aufschlüsse. Nicht nur, dass deren Gründung einen großen Niederschlag in der Tagespresse fand. Die Reaktionen der KIG Krefeld auf die Formierung beider Institutionen verdeutlichen, dass die gewünschten Wirkungen nicht ausblieben. Nicht zuletzt trug die Gründung des CEAM mit dazu bei, dass die Bundesregierung im Jahr 1954 ein Gutachten hinsichtlich des Rhein-Maas-Kanals in Auf-

926 Bahlcke, Joachim: Landesherrschaft, Territorien und Staat in der Frühen Neuzeit (Enzyklopädie Deutscher Geschichte Bd. 91). München 2012, S. 7.

trag gab. Den regionalen Politikern gelang es demnach im Rahmen solcher Institutionen, den Stellenwert des eigenen Interessenbereichs zu erhöhen bzw. ihre Rechte und Ansprüche zu manifestieren.

Wie das Beispiel des CEAM demonstriert, ist auch bei den Zweckhandlungsinfrastrukturen neben der Bündelung und Koordinierung die Verortung der jeweiligen Zellen im Gesamtgefüge von herausragender Bedeutung. Mit dem CEAM wurde eine Institution ins Leben gerufen, welche grenzübergreifend tätig war und somit länderübergreifend Aufmerksamkeit auf sich zog. Je größer und transregionaler ein Bündnis war, desto weniger ließ es sich durch die Bundes- bzw. Landesregierungen der jeweiligen Länder ignorieren bzw. sogar ganz übergehen. Zudem konnten die einzelnen Interessen gebündelt und auch werbungstechnisch vertreten werden, war doch dafür auch ein nicht zu unterschätzendes finanzielles Kapital erforderlich, welches sich auf die einzelnen Mitglieder der jeweiligen Organisation verteilte und somit für alle Beteiligten aufzubringen war. Schließlich erforderten die sämtlichen Gutachten, Denkschriften, Untersuchungen, Tagungsbesuche etc. alle eine finanzielle Grundlage. Mit dem CEAM und dem Westlandkanal-Verein unterhielt die KIG Aachen gleich zwei solcher Zellen mit institutioneller Ausrichtung, welche sich nicht nur gegenseitig im Rahmen der Herausgabe verschiedener Denkschriften unterstützten, sondern auch finanziell miteinander kooperierten, beispielsweise finanzierten beide zusammen den Auftritt beim Internationalen Binnenschifffahrtstag am 8. und 9. Juli 1963.[927]

Wie wichtig die personelle Seite im Rahmen einer solchen Institution sein kann, zeigt ein Konflikt innerhalb des Westlandkanal-Vereins, der nach dem Ausscheiden des Neusser Oberstadtdirektors Nagel um dessen Vorstandsposition entstand. Als das vakant gewordene Amt durch den Oberstadtdirektor von Rheydt neu besetzt wurde, drohte die Stadt Neuss Ende 1962 mit dem Vereinsaustritt. Es ist wahrscheinlich, dass diese Neusser Initiative noch auf Veranlassung Josef Nagels erfolgt ist. Da der neu eingesetzte Rheydter Oberstadtdirektor nun nicht gut gebeten werden konnte, sein Amt wieder niederzulegen, wurde kurzerhand der Vorstand um eine weitere Person auf sieben Mitglieder erweitert und der Neusser Oberbürgermeister mit dieser bedacht. Neuss nahm daraufhin seine Austrittsdrohungen zurück.[928]

Ein eindrucksvolles Beispiel für Entwicklung der durch Zweckhandlungsinfrastrukturen hervorgerufenen Eigendynamik ist die Tatsache, dass auch noch in den 1980er Jahren die Trasse für den Rhein-Maas-Kanal in den jeweiligen Gebietsentwicklungsplänen freigehalten wurde. Und dass trotz der Tatsache, dass die meisten politischen Gremien mittlerweile zu der Überzeugung gelangt waren, dass das Kanalprojekt nicht weiterverfolgt werden sollte. Trotz aller Diskussionen, angeführt von Köln und Neuss, erfolgte die Streichung über fast zwei Jahrzehnte nicht. Die CEMT führte das Projekt

---

927 Schreiben (28.03.1963, 11.04.1963, 08.07.1963, 24.07.1963) IHK Aachen-CEAM, in: Bestand A.E.L. Individus. FDS Pierre Clerdent, 864, Rijksarchief Lüttich.

928 Sitzungsprotokoll (13.07.1960) Westlandkanal-Verein, S. 3 sowie vom 09.11.1963, S. 2 f., in: Bestand 1d71/13, Bd. 1, Stadtarchiv Mönchengladbach. Die Vorstandserweiterung von fünf auf sieben Personen erfolgte dann offiziell tatsächlich am 27.01.1967 in einer Vorstandssitzung. Anlage zu Punkt 4 der Tagesordnung, in: Bestand 1d71/13, Bd. 1, Stadtarchiv Mönchengladbach. Da die Einigung zwischen Neuss und dem Verein erst nach der letzten Vereinssitzung zustande kam und es dann bis zum 27.01.1967 keine weitere mehr gab, erfolgte dieser offizielle Schritt erst dann. Intern wurde der Neusser Oberbürgermeister jedoch schon vorher als Vorstandsmitglied behandelt, wie die Korrespondenz belegt.

noch immer auf ihrer Liste, auf welcher im Jahr 1953 die Vertreter der Süd- und Mitteltrasse – darunter auch Köln und Neuss im Rahmen des Westlandkanal-Vereins – den Rhein-Maas-Kanal mit viel Mühe hatten unterbringen können.

Mit dem Abschluss der Dissertationsschrift wurde auch der Ausgang der Kanaldebatte Rhein-Maas-Schelde nach über 360 Jahren ihres Diskussionsbeginns dokumentiert. Damit ist die Historie der gescheiterten Wasserstraße weitgehend bearbeitet. Allerdings befindet sich noch länderübergreifend in diversen Archiven einiges Material zum Debattenverlauf für die Zeit zwischen den beiden Weltkriegen – über den Stellenwert, den ein möglicher Rhein-Maas-Kanal in dieser Zeit einnahm, ist bis dato wenig geforscht worden. Dies wäre eine durchaus interessante Thematik für einen kleinen Folgeaufsatz.

8. Infrastruktur-Geschichte als Herausforderung – ein Ausblick

Am Ende der Darstellung bleibt im Hinblick auf das erste Theoriekapitel die Frage nach dem Mehrwert des Infrastrukturmodells. Welche Rhein-Maas-Kanalgeschichte hätte die zurückliegenden Buchseiten ohne die Anwendung des Zellenmodells, ohne Unterscheidung einer Versorgungs- und Handlungsinfrastruktur gefüllt?

Zunächst ist festzuhalten, dass mit vorliegendem Ansatz das Phänomen Infrastruktur und seine Bedeutung systematisch in den Mittelpunkt gerückt wird, das Netzwerk bildet den Ausgang der Untersuchung. Dabei wird ein «Infrastrukturobjekt» erstmals als Gesamtheit gedacht und nicht nur, wie bisher erfolgt, die Hardware in ihrem sozialen Umfeld.[929] Auf diese Weise werden, zunächst bezogen auf die Versorgungsinfrastruktur, sowohl die Nachbarzellen (hier die verschiedenen Flüsse und Häfen) erfasst und in einen direkten Zusammenhang gebracht als auch die generelle Möglichkeit der Zellenkopie (Rhein-Schelde-Kanal) als gängiges Mittel der Infrastrukturerweiterung fokussiert. Letztere, aber auch komplette Zellenneukonstruktionen, ihre Funktionen, die konkrete Schaltung im Gefüge sowie der Diskurs der Protagonisten um diese Zellen können dabei als Marker, als Spiegel des zeitgenössischen Diskurses, aufgefasst werden, wie u. a. im Kap. 4.4 aufgezeigt wurde. Ferner ermöglicht das Modell eine gleichzeitige (trans)regionale und (trans)nationale Erfassung von Infrastruktur, sowohl für die Beschreibung einer Versorgungslandschaft, als auch für die Skizzierung eines Handlungsraumes. Es war also möglich, ausgehend vom Planvorhaben einer primären Zelle erster Ordnung der Versorgungsinfrastruktur, verschiedene Diskussionsebenen miteinzubeziehen und unabhängig von hierarchischen Strukturen eine (trans)regionale und (trans)nationale Geschichte in ein und demselben Buch zu erzählen. Ohne diesen Zugang wäre die Debatte um den Rhein-Maas-Kanal auf (trans)regionaler Ebene verblieben – es wäre die in der Einleitung erwähnte Erstfassung «Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal – ein gescheitertes Wasserstraßenprojekt» und somit eine andere Narration mit einem alternativen Schwerpunkt entstanden, nämlich eine Geschichte von einer Handvoll engagierter Kommunalpolitiker als Initiatoren, die grenzübergreifend in Kooperation mit den direkten Nachbarstädten ein Kanalprojekt realisieren wollten und damit nach mehreren Jahrzehnten scheiterten. Die jetzige Geschichte hingegen stellt den Kanal in einen größeren Zusammenhang und arbeitet die Wirkkomplexität verschiedener Handlungen im Zusammenhang mit Infrastrukturentwicklung heraus, indem sie verschiedene Perspektiven in unterschiedlichen Bezugssystemen ermöglicht (z. B. auch die des Beobachters und Betreibers). Dies gelingt letztlich vor allem durch die Berücksichtigung der Verbindungen der Zellen untereinander.

Dabei wird die Versorgungsinfrastruktur als eine die Versorgungslandschaft ordnende Komponente, die Zweckhandlungsinfrastruktur dagegen als das in Verbindung mit der Handlungsmacht einen Handlungs- und Organisationsraum strukturierende Element wahrgenommen. Die Netzwerkzellen beider Infrastrukturtypen stehen dabei in einem direkten Austausch zueinander (z. B. Wasserstraßenämter). Mit der Zweckhand-

929 Heine, Eike-Christian: Die Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals. Vom großen Graben, Berlin 2015.

lungsinfrastruktur wird dabei vor allen Dingen Vereinen, Organisationen und Institutionen eine neue Bühne im historischem Diskurs eröffnet: Es wurde deutlich, dass die Zellen der Zweckhandlungsinfrastruktur als Vermittler zwischen verschiedenen Räumen und damit Bezugssystemen, in vorliegender Untersuchung z. B. der Westlandkanal-Verein, über keine eigene Hardware verfügen. Sie besetzen und verbrauchen damit in der Realität keinen Raum, werden aber über das Modell ebenso zentral erfasst und in einen funktionellen Zusammenhang gebracht. Die Netzwerkzellen der Zweckhandlungsinfrastruktur treten, verglichen mit der historischen Netzwerkanalyse, an die Stelle der Akteure. Protagonisten aus allen Bereichen (z. B. auch aus der Wirtschaft) und Institutionen werden dadurch zusammengefasst und entsprechend ihren gemeinsamen, vorgegebenen Absichten gebündelt, was zugleich der Komplexitätsreduzierung dient. Anhand der Funktionszuordnung der einzelnen Zellen im Gefüge berücksichtigt das Modell im Rahmen der Integration von Strategien zugleich auch divergierende Interessen, wie das Beispiel der Partizipation Kölns im Westlandkanal-Verein aufgezeigt hat. Als basale Strategien sind für das diskutierte Kanalbeispiel das Scheininteresse am Rhein-Maas-Kanal, der Europagedanke sowie die Nutzung von Zellen fremder Zweckhandlungsnetzwerke festzuhalten. Insbesondere dieser strategische Aspekt wurde noch einmal zusätzlich mit der Schachspielmetapher unterstrichen.

Die historische Infrastrukturforschung hat mit dem Zellenmodell eine weitere Diskussionsgrundlage erhalten, welche nun im Rahmen weiterer Studien und Forschungsarbeiten überprüft und modelliert werden muss. Falls sich dieser Ansatz bewährt, könnte die historische Infrastrukturforschung damit erstmals über einen eigenen Ansatz verfügen, der sich ggf. auch im Rahmen aktueller politischer Infrastrukturplanungen einsetzen ließe. So wäre es denkbar, dass anhand erarbeiteter Kriterien die eventuelle Realisierung neuer Projekte und deren Chancen einer realistischen und auf Berücksichtigung historischer Erkenntnisse basierenden Bewertung unterzogen werden könnte. Infrastruktur nimmt nach van Laak eine gesellschaftliche Zwischenposition ein, die Verfasserin verwendet für deren Wirkungen den Begriff «unsichtbares Ruder», welches durch die Protagonisten in unterschiedlicher Art und Weise geführt werden kann. Eine historische Auseinandersetzung mit dem Phänomen der Infrastruktur kann keinesfalls nur als Modeerscheinung abgetan werden, wie es im Rahmen von Fachdiskussionen gelegentlich zu hören ist. Die jüngsten noch druckfeuchten Publikationen, einerseits aus der Feder von Sacha Bütow[930], Eike-Christian Heine sowie andererseits die im Niederrhein-Magazin veröffentlichten Projektergebnisse einer Übung zum Thema der Handlungsinfrastruktur,[931] stellen erst den Anfang weiterer Untersuchungen dar. Die in Darmstadt eingerichtete Graduiertenschule sowie van Laaks derzeitigen Bemühungen um einen grenzübergreifenden aktuellen Überblick zum Status

930 Bütow, Sacha: Straßen im Fluss. Schifffahrt, Flussnutzung und der lange Wandel der Verkehrsinfrastruktur in der Mark Brandenburg und in der Niederlausitz vom 13. bis zum 16. Jahrhundert (Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte, Bd. 18), Berlin 2015.

931 Vgl. Niederrhein-Magazin. H. 20 (2015): Schröder, Lina: Exemplarische Forschungen zur Handlungsinfrastruktur in zwei unterschiedlichen Epochen. S. 48–49; Müller, Vanessa/Mijas, Adrian/Öztürk, Mohammed/Wrede, Julia: Systemangriff und -verteidigung: Diebes- und Räuberbanden als Bedrohung für die bestehende Gesellschaft. S. 50–57; Ostrop, Julia/Uteuov, Oleg: Von der Systemverteidigung zur dauerhaften Organisation: Die Eliminierung kleiner Religionsgemeinschaften während der NS-Zeit, S. 58–67.

quo der Forschungen zur Netzwerkgeschichte sind ein weiteres Indiz für das vorhandene Interesse. Bis zum Erscheinen der Infrastruktur-Geschichte als 14. Fachbereich in der Rubrik „Handbücher von Teildisziplinen und Nachbargebieten der Geschichte“ in Baumgarts „Bücherverzeichnis zur deutschen Geschichte“ dürfte allerdings noch ein wenig Zeit vergehen.

Nach Arnd Hoffmann wandelt der Historiker im Kontext der geschichtstheoretischen Betrachtung zwischen den bis heute umstrittenen Kategorien „Ereignis und Struktur“, „Diskontinuität und Kontinuität“ sowie „Wandel und Dauer“.[932] Die ISG bewegt sich zwischen allen drei Feldern: Es werden einerseits Strukturen, diese jedoch andererseits wiederum hinsichtlich ihrer Funktionen, untersucht, die mit Hilfe verschiedener Netzwerkzellen aufgebaut werden und variabel scheinen. Verschiedene Ereignisse finden ihren Niederschlag in Form einer variablen Dauer- und Zweckandlungsinfrastruktur. Netzwerke als solche können als der Inbegriff der Kontinuität angesehen werden, ihre einzelnen Zellen konstruieren den Rahmen für verschiedene Diskontinuitäten, das Gleiche gilt im Hinblick auf die Komponenten Wandel und Dauer. Der Aspekt der longue durée ist somit inbegriffen. Im Unterschied zur Strukturgeschichte erklärt die ISG das Netzwerk zum zu erforschenden, konkreten Untersuchungsobjekt.

Sie geht ferner einerseits davon aus, dass die Protagonisten direkten bzw. indirekten Einfluss auf ein Netzwerk haben, die Infrastruktur also ebenso als Objekt begreifen, mit dem sie variabel «jonglieren» und agieren können. Andererseits ist Strukturbildung naturgemäß abhängig von Ereignissen, z. B. der Technikentwicklung. An dieser Stelle soll noch einmal auf das angeführte Zitat Friedrich Engels zurückgegriffen werden, mit welchem der Betrachter ein Modell der Strukturentstehung an die Hand bekommt: „Das Gesetz vom Umschlagen von Quantität in Qualität“ bindet die Struktur an den Prozess sowie Stabiles an Flüssiges.[933] Es wird deutlich, dass dem Aspekt der Zeitlosigkeit von Infrastruktur insofern Rechnung zu tragen ist, als dass lediglich eine epochenspezifische Untersuchung dem Untersuchungsgegenstand Netzwerk insgesamt nicht gerecht wird. Wenn es hingegen möglich ist, Netzwerke über lange zeitliche Distanzen hinweg zu untersuchen, erhält der Historiker nicht nur die Gelegenheit herauszufinden, ob und inwieweit sich die Funktion von Infrastrukturzellen im Verlaufe der Jahrhunderte veränderten, sondern auch, ob und inwieweit sich mit Infrastruktur Stabilität bzw. Kontinuität erklären lassen, eine, wie sich Jens Ivo Engels vielleicht ausdrücken würde, große Frage des Faches.

932 Hoffmann, Arnd: Zufall und Kontingenz in der Geschichtstheorie. Mit zwei Studien zu Theorie und Praxis der Sozialgeschichte, Frankfurt a. M. 2005, S. 225.

933 Vgl. Winkler, Hartmut: S. 66.

Literatur-, Internet- und Quellenverzeichnis

I. Quellen

Übersicht über die eingesehenen und verwendeten Bestände, sortiert nach dem Fundort:

Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen
Bestände: MA-KAB 1107; MA-KAB 1092; MA-KAB 1166; 683#26

Rijksarchief (Bundes- und Provinzialarchiv), Standort Brüssel
Bestände: I 215-Bestuur van het Zeewezen (1830–1976)/Binnenvaart: 281; 289; 864; 6086; 6139

Rijksarchief (Bundesarchiv) Den Haag
Bestände: Buitenlandse Zaken 1945–54: 2.05.117/9326; 2.03.01: A251/Bestanddeel 8471

Bundesarchiv, Standort Koblenz
Bestände: B108/1785; B108/1786 (Teil 1, Teil 2); B 136/2751, Fiche 1–9; B108/9747; B108/24572

Wirtschaftsarchiv Köln
Bestände: Abt. 1/Nr. 710/4; Abt.1/Nr.263/5; Abt. 1/Nr. 263/6; 20-1761-1; 20-1763-3; 20-1763-4; 20-1763-5; 20-3323-1; 20-4242-2; 20-4242-2 (1532); 30-132-1; 30-175-4; 181-396-1; 181-495-1

Stadtarchiv Krefeld
Bestände: 15/93; 15/96; 18/156; 20/962/1-226; 20/996; ZA 927

Rijksarchief (Provinzialarchiv) Limburg (Maastricht)
Bestände: 07.Z07C/37; 07.Z07C/79; 07.Z07C/103; 07.Z07C/104; 07.Z07C/105; 07.Z07C/106; 07.Z07C/107; 07.Z07C/108; 07.Z07D/47; 07.Z07D/70; 07.Z07K8

Rijksarchiv (Bundes- und Provinzialarchiv), Standort Lüttich
Bestand A.E.L. Individus. FDS Pierre Clerdent: 850; 859

Stadtarchiv Mönchengladbach
Bestände: 395; 1d23/29; 1d71/10; 1d71/11; 1d71/12; 1d71/13 (Bd. 1, Bd. 2); 1d87/5; 1d87/12; 29b/10 (Bd. 2); 29c43/996

Stadtarchiv Neuss
Bestände: B.02.04.003: Nr. 47; Nr. 48; Nr. 49; Nr. 50; Nr. 53; Nr. 55; Nr. 56; Nr. 58; Nr. 175; Nr. 235; D.04. N.01/Nr. 5; D.04. N.01/Nr. 6

Landesstaatsarchiv NRW, Abteilung Rheinland
Bestände: NW-22/703-705; NW-22/960-964; NW 25/14/23; NW 132-933; NW 450-375; NW 450-377; NW 450-378; NW 450-379; NW 450-380; NW 450-382; NW 450-710; NW 497-1694; NW 497-1712; NW 497-1713; NW 754-18

Gemeentearchief Rotterdam
Bestand: 589-01/1218

Stadtarchiv Sittard
Bestände: 121 Bestuursarchief Born Periode 1938–81: Bestuur 614; Bestuur 617

Gemeentearchief Venlo
Bestände: 141 (Gemeentesecretarie Venlo), Inv.nr 4816; 397 Burgermeester Berger Venlo 1945–52/125

Kreisarchiv Viersen
Bestand: 11517

Übersicht über z. T. gedruckte Quellen:

Agema, J. F./Ferguson, A./Stuip, J./Tiemersma, J. J. (Universität Delft): Maas-Rijn-verbinding. Een verkennende studie naar mogelijke scheepvaartverbindingen tussen de Maas en de Rijn alsmede naar effecten daarvan. Delft 1985.

Böttger, Wilhelm: Um den Maas-(Arcen)-Niederrhein-Kanal. Krefeld 1957.

Böttger, Wilhelm: Fünfzig Jahre Krefelder Rheinhafen (1905–1955). Krefeld 1955.

Böttger, Wilhelm: Antwerpen und das deutsche Hinterland. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. H. 4 (1953), S. 271–289.

Comité européen d'aménagement de la Meuse (Hg.): Die Maas und ihre Bedeutung für den westeuropäischen Raum. Denkschrift, Lüttich 1956.

Delmer, Alexandre: La Liaison entre L' Escaut et le Rhin. Le Traité du 13 mai 1963, Brüssel 1963.

Hentrich, Hubert: Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal von Crefeld nach Antwerpen. Entwurfstudie, Crefeld 1912.

Hentrich, Hubert: Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal von Crefeld nach Antwerpen. 2. Entwurf, Bericht der am 20. Juni 1919 gemeinsam von Stadt und Handelskammer Crefeld veranstalteten Sitzung, Crefeld 1919.

IHK zu Mönchengladbach/Vincenti, Wolfgang: Das Projekt eines Rhein-Maas-Kanals – der Westlandkanal als nationaler und internationaler Verkehrsweg. Mönchengladbach 1966, Sonderdruck.

Jordan, Franz: Ein Gutachten des Bürgermeisters Franz Jordans zum Nordkanalprojekt. (17.06.1804). In: Novaesium – Neusser Jahrbuch 1958, S. 37–38.

Linden, Walter: Die Verkehrsverflechtung des Ruhrgebiets mit den westeuropäischen Nachbarräumen. Essen 1967.

Nagel, Josef: Deutsche Binnenhäfen – Kraftfelder des Verkehrs. D.OH.N.O1, Nr. 5, (Script), Stadtarchiv Neuss.

Nagel, Josef: Der Niederrhein und die Rheinmündungshäfen. Bestand: D.OH.N.O1, Nr. 6, (Script), Stadtarchiv Neuss.

Nagel, Josef: Neuß – Niederrheinische Industrie- und Hafenstadt. Neuss 1952. In: Stadtarchiv Neuss, Bestand: D.04. N.01, Nr. 6, (Script), Stadtarchiv Neuss.

o. Verf.: Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal – Kurze Geschichte des Kanalgedankens unter besonderer Berücksichtigung des Entwurfes Hentrich III (1940)“, Bibliothek Stadtarchiv Krefeld.
o. Verf.: 1. Raumordnungsbericht der Bundesregierung (1963). In: Bestand 450-710, Landesarchiv Düsseldorf.
o. Verf.: Wunder der Technik. In: DER SPIEGEL 32 (1966).
Plinius Caecilius Secundus: Epistulae. Sämtliche Briefe, hg. von Heribert Philips und Marion Giebel, Stuttgart 1998.
Rhein-Maas-Schelde-Kanal: Projekt der Stadt M.Gladbach/im Auftr. des Oberbürgermeisters Hermann Piecq. Mönchengladbach 1914.
Schneiders, Albert: Die Wasserstrasse Antwerpen-Aachen-Cöln und die Schleusentreppe ohne Wasserverbrauch. Aachen 1917.
Seidenfus, Helmuth Stefan: Untersuchung der Notwendigkeit einer neuen Eisenbahn- und Wasserstraßenverbindung zwischen den beiden Wirtschaftszentren Ruhrgebiet und Antwerpen/ Rotterdam. Essen 1968.
Seidenfus, Helmuth Stefan: Verkehr und Regionalpolitik. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. H. 37 (1966), S. 1–10.
Smith, Adam: An Inquiry into the Nature and Causes of Wealth of Nations. Reprint nach der Ausgabe von 1812, 5. Buch, London 1870.
Tacitus, P. Cornelius: Annalen. (Liber XI 20), Hg.: Heller, Erich: München 2002, 5. Auflage 2005.
Valentin, Max: Rhein-Schelde-Kanal-Verein: Bericht über die Gründungs-Versammlung am 22. Mai 1919 im Saale der Handelskammer zu M.Gladbach. M.Gladbach 1919.
Voigt, F./Galonska, J./Zachcinal, M.: Projektstudie zum Bau eines Rhein-Maas-Kanals (Forschungsgruppe Rhein-Maas-Kanal, Institut für Industrie- und Verkehrspolitik an der Universität Bonn). Bonn 1978.

II. Printmedien

Aberle, Gerd: Transportwirtschaft. Einzelwirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Grundlagen. 5. Auflage, München 2009. https://doi.org/10.1524/9783486839 869
ADB. 1881, Suchwort: Isabella Clara Eugeniana.
Agema, J. F./Ferguson, A./Stuip, J./Tiemersma, J. J.: Maas-Rijnverbinding. Een verkennende studie naar mogelijke scheepvaartverbindingen tussen de Maas en de Rijn alsmede naar effecten daarvan, Delft 1985.
Arbeitskreis „Geschichte der Küstenschifffahrt im 20. Jahrhundert“ (Hg.): Alte Häfen – Neue Aufgaben. Häfen der Küstenschifffahrt in Skandinavien und Westeuropa gestern und heute, Bremen 2006.
Arndt, Johannes: Herrschaftskontrolle durch Öffentlichkeit: Die publizistische Darstellung politischer Konflikte im Heiligen Römischen Reich 1648–1750. Göttingen 2012. https://doi.org/10.13109/9783666101083
Barth, Mario/Filippi, Wolfgang: Kombinierter Güterverkehr (KV) – Perspektiven der technischen, ökonomischen und ordnungspolitischen Bedingungen. In: Würzburger Geographische Manuskripte, H. 71 (2007), S. 13–24.
Bahlcke, Joachim: Landesherrschaft, Territorien und Staat in der Frühen Neuzeit (Enzyklopädie Deutscher Geschichte Bd. 91). München 2012. https://doi.org/10.1524/9783486714111
Baur, Nina: Was kann die Soziologie methodisch von der Geschichtswissenschaft lernen? In: Historical Social Research 33 (2008), 3, S. 217–248.

Berger, Peter L./Luckmann, Thomas: Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit. Eine Theorie der Wissenssoziologie, Frankfurt a. M. 1980.
Berger, Werner: Einige Aspekte für eine Kosten-Nutzen-Betrachtung. In: Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (Hg.): Die wirtschaftspolitische Bedeutung der Mosel Kanalisierung (Schriftenreihe der DVWG e.V., Reihe D, Vorträge; 35/36). Köln 1971, Kap. 6.
Beyrer, Klaus: Infrastruktur. In: Friedrich Jaeger (Hg.): Enzyklopädie der Neuzeit. Bd. 5, Stuttgart/Weimar 2007, S. 943–949.
Biebig, Peter/Althof, Wolfgang/Wagener, Norbert: Seeverkehrswirtschaft. Kompendium, 4. Auflage, München 2008. https://doi.org/10.1515/9783110528862
Blaeu, Joan: Atlas Maior. Amsterdam 1645.
Bühling, Wolfgang: Kaserne und Lazarett im Hochstift Würzburg 1636–1802. Diss., Würzburg 1997.
Buschmann, Walter (Hg.): Zwischen Rhein-Ruhr und Maas. Pionierland der Industrialisierung – Werkstatt der Industriekultur. Essen 2013.
Bütow, Sacha: Straßen im Fluss. Schifffahrt, Flussnutzung und der lange Wandel der Verkehrsinfrastruktur in der Mark Brandenburg und in der Niederlausitz vom 13. bis zum 16. Jahrhundert (Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte, Bd. 18), Berlin 2015.
Casson, Lionel: Die Seefahrer der Antike. München 1979.
Claßen, Albert: Schiffahrt und Handel auf der Fossa Eugeniana? In: Dassel, Wolfgang/Niederrheinisches Museum für Volkskunde und Kulturgeschichte (Hg.): Fossa Eugeniana. Weltgeschichte in der Region, Kevelaer 1997, S. 62–67.
Cock Buning, Antoinette de: Die Niederlande im Überblick. Den Haag 1990.
Czaya, Eberhard: Ströme der Erde. Leipzig 1981.
Dassel, Wolfgang: Wasserführung und Schleusentechnik beim Bau der Fossa Eugeniana. In: Dassel, Wolfgang/Kwiatkowski, Jürgen (Hg.): Beiträge zur Geologie, Archäologie und Geschichte an Rhein und Maas (Veröffentlichungen des Historischen Vereins für Geldern und Umgegend). Geldern 2007, S. 328–334.
Dassel, Wolfgang: „Navigare necesse est“ – Kanalprojekte zwischen Rhein und Maas. In: Dassel, Wolfgang/Kwiatkowski, Jürgen (Hg.): Beiträge zur Geologie, Archäologie und Geschichte an Rhein und Maas (Veröffentlichungen des Historischen Vereins für Geldern und Umgegend). Geldern 2007, S. 335–344.
Delforge, Paul: Ein Jahrhundert Wallonische Bewegung. In: Koll, Johannes (Hg.): Nationale Bewegungen in Belgien. Ein historischer Überblick, Münster 2005, S. 109–134.
Deiss, Richard: So weit die Flüsse tragen. Bonn 2011.
Dickson, Robert E.: The West European City. A Geographical Interpretation, Routledge 2003.
Döring, Jörg: Spatial Turn. In: Günzel, Stephan (Hg.): Raum. Ein interdisziplinäres Handbuch, Stuttgart 2010, S. 90–99.
Düring, Marten/Eumann, Ulrich/Keyserlingk, Linda von/Stark, Martin (Hg.): Handbuch Historische Netzwerkforschung. Grundlagen und Anwendungen (Schriften des Kulturwissenschaftlichen Instituts Essen (KWI) zur Methodenforschung), Bd. 1, Essen 2016.
Dussel, Konrad: Deutsche Tagespresse im 19. und 20. Jahrhundert. Berlin 2011.
Ebeling, Knut: Historischer Raum: Archiv und Erinnerungsort. In: Günzel, Stephan (Hg.): Raum. Ein interdisziplinäres Handbuch, Stuttgart 2010, S. 121–133.
Emeka, John/Daun, Anna/Egner, David: Legitimität und Funktionsweise politischer Herrschaft im synchronen und diachronen Vergleich. In: Akude, John/Daun, Anna/Egner, David/Lambach, Daniel (Hg.): Politische Herrschaft jenseits des

Staates. Zur Transformation von Legitimität in Geschichte und Gegenwart, Wiesbaden 2011, S. 9–23. https://doi.org/10.1007/978-3-531-94017-5_1
Engels, Jens Ivo/Schenk, Gerrit Jasper: Infrastrukturen der Macht – Macht der Infrastrukturen. Überlegungen zu einem Forschungsfeld. In: Förster, Birte/Bauch, Martin: Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart (Historische Zeitschrift. Beiheft 63). München 2014, S. 20–60. https://doi.org/10.1515/9783486781052.22
Engels, Jens Ivo: Machtfragen. Aktuelle Entwicklungen und Perspektiven der Infrastrukturgeschichte. In: Neue Politische Literatur. Jg. 55 (2010), S. 51–70. https://doi.org/10.3726/91484_51
Engels, Jens Ivo/Obertreis, Julia: Infrastrukturen in der Moderne. Einführung in ein junges Forschungsfeld. In: Habermas, Rebekka/Krüger, Gesine/Tanner, Jacob: Saeculum. Jahrbuch für Universalgeschichte, Bd. 58, H. 1 (2007), S. 1–12. https://doi.org/10.7788/saeculum.2007.58.1.1
Eppler, Erhard: Was braucht der Mensch? Vision: Politik im Dienst der Grundbedürfnisse, Frankfurt a. Main 2000.
Eppendorfer, Johannes: Geographie der Mosel und Vorgeschichte ihrer Kanalisierung. In: Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (Hg.): Die wirtschaftspolitische Bedeutung der Mosel-Kanalisierung (Schriftenreihe der DVWG e.V.). Reihe D, Vorträge; 35/36, Köln 1971, S. 4–12.
Eyll, Klara van (Hg.): Die Geschichte der unternehmerischen Selbstverwaltung in Köln 1914–1997: hg. aus Anlass des 200jährigen Bestehens der Industrie- und Handelskammer zu Köln am 8. November 1997. Köln 1997.
Flachenecker, Helmut/Kiessling, Rolf (Hg.): Städtelandschaften – Schullandschaften. Eine Einführung. In: Flachenecker, Helmut/Kiessling, Rolf (Hg.): Schullandschaften in Altbayern, Franken und Schwaben. Untersuchungen zur Ausbreitung und Typologie des Bildungswesens in Spätmittelalter unf Früher Neuzeit, München 2005, S. 1–14.
Fochler-Hauke, Gustav: Verkehrsgeographie. Braunschweig 1957, 4. Auflage 1976.
Föhl, Walther: Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal. Eine geschichtliche Uebersicht. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. H. 27 (1956), S. 243–273.
Förster, Birte/Bauch, Martin: Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart (Historische Zeitschrift. Beiheft 63). München 2014. https://doi.org/10.1515/9783486781052
Franke, Rudolf: Ist ein Rhein-Maas-Schelde-Kanal wirtschaftlich begründet? Köln 1923.
Fremdling, Rainer: Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840–1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur, Dortmund 1975.
Frerich, J./Müller, G.: Europäische Verkehrspolitik. München 2004.
Friedrich, Carl J.: Politische Dimensionen der europäischen Gemeinschaftsbildung. Heidelberg 1968. https://doi.org/10.1007/978-3-663-16267-4
Fuhrmann, Bernd: Hinter festen Mauern. Europas Städte im Mittelalter, Darmstadt 2014, S. 248–257.
Gabriel, Manfred/Gratzl, Norbert/Gruber, Dominik: Zwischen akteurszentrierter und systemtheoretischer Soziologie. Eine Klassifikation der soziologischen Paradigmenstruktur. In: Kornmesser, Stephan/Schurz, Gerhard (Hg.): Die multiparadigmatische Struktur der Wissenschaften. Wiesbaden 2014, S. 305–336. https://doi.org/10.1007/978-3-658-00672-3_9
Gaspers, Hans: Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal. Eine kritische Untersuchung, Köln 1950.

Gayot, Gérard: Das Gewerberevier – ein nützliches Konzept für die regionale Wirtschaftsgeschichte? In: Brakensiek, Stefan/Flügel, Axel (Hg.): Regionalgeschichte in Europa. Methoden und Erträge der Forschung zum 16. bis 19. Jahrhundert (Forschungen zur Regionalgeschichte. Bd. 34), Paderborn 2000, S. 17–24.
Gerlach, Gudrun: Der Nordkanal – ein fünfzig Kilometer langes Bodendenkmal. In: Archäologie im Rheinland. Jg. 6 (1993), S. 157–159.
Gilijamse, Roeland/Bonke, Hans/Moes, Joris/Kurpershoek, Ernest: De haven van Amsterdam. Zeven eeuwen ontwikkeling, Bussum 2009.
Goch, Stefan: Eine Region im Kampf mit dem Strukturwandel. Bewältigung von Strukturwandel und Strukturpolitik im Ruhrgebiet (Schriftenreihe des Instituts für Stadtgeschichte, Beiträge, Bd. 10), Essen 2001.
Greifenberg, Dominik: Überlegungen zu Sinn und Nutzen einer Infrastruktur-Geschichte des Mittelalters. In: Niederrhein-Magazin. H. 19 (2015), S. 13–22.
Grübler, Arnulf: The Rise and Fall of Infrastructures. Dynamics of Evolution and Technological Change in Transport, Heidelberg 1990.
Hambloch, Hermann: Die Beneluxstaaten. Eine Geographische Länderkunde, Darmstadt 1977.
Hascher, Michael/Zeilinger, Stefan: Verkehrsgeschichte Deutschlands im 19. und 20. Jahrhundert. Verkehr auf Straßen, Schienen und Binnenwasserstraßen. Ein Literaturüberblick über die jüngsten Forschungen. In: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte (2001), S. 165–183. https://doi.org/10.1524/jbwg.2001.42.1.165
Heine, Eike-Christian: Die Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals. Vom großen Graben, Berlin 2015.
Heinrich, Michael: Individuum, Personifikation und unpersönliche Herrschaft. In: Elbe, Ingo/ Ellmers, Sven/Eufinger, Jan (Hg.): Anonyme Herrschaft. Zur Struktur moderner Machtverhältnisse, Eigentum – Gesellschaftsvertrag – Staat III, Münster 2012, S. 15–34.
Hennig, Marina/Stegbauer, Christian: Probleme der Integration von Theorie und Methode in der Netzwerkforschung. Hennig, Marina/Stegbauer, Christian (Hg.): Die Integration von Theorie und Methode in der Netzwerkforschung. Wiesbaden 2012, S. 7–12. https://doi.org/10.1007/978-3-531-93464-8_1
Hennig, Marina/Kohl, Steffen: Fundierung der Netzwerkperspektive durch die Habitus und Feldtheorie von Pierre Bordieu. In: Hennig, Marina/Stegbauer, Christian (Hg.): Die Integration von Theorie und Methode in der Netzwerkforschung. Wiesbaden 2012, S. 13–32. https://doi.org/10.1007/978-3-531-93464-8_2
Herbig, Kurt: Die Entwicklung der Häfen von Amsterdam und Rotterdam seit 1914. Leipzig 1928.
Hermans, Frans: Park Rijnbeek, Venlo en de Fossa Eugeniana. In: Venlose Katernen. H. 15 (2012).
Hermes, Heinz: Moselkanalisierung. Gestern – heute – morgen. Koblenz 1954.
Holzer, Boris: Netzwerke. Bielefeld 2010.
Hoffmann, Arnd: Zufall und Kontingenz in der Geschichtstheorie. Mit zwei Studien zu Theorie und Praxis der Sozialgeschichte, Frankfurt a. M. 2005.
Imbusch, Peter (Hg.): Macht und Herrschaft in der wissenschaftlichen Kontroverse. In: Imbusch, Peter (Hg.): Macht und Herrschaft. Sozialwissenschaftliche Theorien und Konzeptionen. Wiesbaden 2012, S. 9–35. https://doi.org/10.1007/978-3-531-93469-3_1
Kaika, Maria: City of Flows. Der Wandel der symbolischen Bedeutung technischer Infrastrukturen in der Moderne. In: Moss, Timothy/Naumann, Matthias/Wissen, Markus (Hg.): Infrastrukturnetze und Raumentwicklung. München 2008, S. 87–110.

Kinnemann, Stefan: Implikationen des wirtschaftlichen Strukturwandels für die zukünftigen Aufgaben der deutschen Binnenschifffahrt. In: Seidenfus, Helmut Stefan (Hg.): Wirtschaftlicher Strukturwandel und Verkehr. Göttingen 1979, S. 144–217.
Köberlein, Christian: Kompendium der Verkehrspolitik. München 1997. https://doi.org/10.1515/9783486789287
Kolath, Hans-Herrmann: Eisenbahnen und Binnenschifffahrt in der Strukturkrise. Mittel ihrer Behebung. In: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik 1966, S. 120–135.
Koselleck, Reinhart: Vergangene Zukunft. Zur Semantik geschichtlicher Zeiten, Frankfurt a. M. 2013 (8. Auflage).
Kretzschmar, Sonja/Möhring, Wiebke/Timmermann, Lutz: Lokaljournalismus. Wiesbaden 2009. https://doi.org/10.1007/978-3-531-91772-6
Krafft, Dietmar: Der Einfluß eines Hafens auf die Wirtschaftsstruktur und die Wirtschaftskraft seiner Hafenstadt. Göttingen 1966.
Kriele, Almut: „Grenzen machen diese Region spannend“: zum Politikverständnis der Akteure in der Euregio Maas-Rhein. In: Kriele, Almut/Lesse, Urs/Richter, Emanuel Politisches Handeln in transnationalen Räumen: Zusammenarbeit in europäischen Grenzregionen. Baden-Baden 2005, S. 79–96.
Kummer, Sebastian: Einführung in die Transportwirtschaft. Wien 2006.
Kutz, Marlies: Beiträge zur Geschichte der Moselkanalisierung (Schriften zur Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsgeschichte. Bd. 14). Köln 1967.
Laak, Dirk van: Pionier des Politischen? Infrastruktur als europäisches Integrationsmedium. In: Neubert, Christoph/Schabacher, Gabriele (Hg.): Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien. Bielefeld 2012, S. 165–188. https://doi.org/10.1515/transcript.9783839410929.165
Laak, Dirk van: Das „vergrabene Kapital“ und seine Wiederentdeckung. Das neue Interesse an der Infrastruktur, Sonderdruck, Berlin 2010.
Laak, Dirk van: Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für eine Erschließung Afrikas 1880 bis 1960, Paderborn 2004.
Laak, Dirk van: Infra-Strukturgeschichte. In: Geschichte und Gesellschaft: Zeitschrift für Historische Sozialwissenschaft, Jg. 27., H. 3 (2001), S. 367–393.
Laak, Dirk van: Der Begriff „Infrastruktur“ und was er vor seiner Erfindung besagte. In: Archiv für Begriffsgeschichte, Jg. 41 (1999), S. 280–299.
Laak, Dirk van: Weiße Elefanten. Anspruch und Scheitern technischer Großprojekte im 20. Jahrhundert, Stuttgart 1999.
Lefébvre, Henri: Strukturalismus und Geschichte. In: Bühl, Walter L.: Funktion und Struktur. Soziologie vor der Geschichte, München 1975, S. 304–328.
Liebl, Toni: Anstoß zur Modernisierung. Der Eisenbahnbau als Rechts- und Verwaltungsproblem. In: Eisenbahnjahr Ausstellungsgesellschaft GmbH Nürnberg (Hg.): Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835–1985, Bd. 1, S. 94–100.
Lippuner, Roland/Lossau, Julia: Kritik der Raumkehren. In: Günzel, Stephan (Hg.): Raum. Ein interdisziplinäres Handbuch, Stuttgart 2010, S. 110–119.
Loth, Wilfried: Staaten und Machtbeziehungen im Wandel. In: Iriye, Akira (Hg.): Geschichte der Welt: 1945 bis heute. Die globalisierte Welt (bpb Bundeszentrale für Politische Bildung), Bonn 2014, S. 15–181. https://doi.org/10.17104/9783406641169-15
Loth, Wilfried: Europas Einigung. Eine unvollendete Geschichte, Frankfurt/New York 2014.

Mak, Geert: Niederlande. München 2008.
Makropoulos, Michael: Historische Kontingenz und soziale Optimierung. In: Bubner, Rüdiger/Mesch, Walter (Hg.): Die Weltgeschichte – das Weltgericht (Akten des Internationalen Hegel-Kongresses 1999). Stuttgart 2000, S. 75–90.
Makropoulos, Michael: Modernität und Kontingenz. München 1997.
Maslow, Abraham H.: Motivation und Persönlichkeit. 2. erweiterte Auflage, Olten 1978.
Matzker, Reiner: Anthropologie. München 1998.
Merki, Christoph Maria: Unterwegs in unwegsamem Gelände. Historische Straßenverkehrsforschung in der Schweiz. In: Traverse. Jg. 6, H. 2 (1999), S. 37–54.
Merki, Christoph Maria: Die verschlungenen Wege der modernen Verkehrsgeschichte. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte. Jg. 45 (1995), S. 444–457.
Metzdorf, Jens: Zeichen kraftvollen Selbstbewußtseins. Zur Fertigstellung des Neusser Rathauses vor 50 Jahren. In: Novaesium 2004. Neusser Jahrbuch für Kunst, Kultur und Geschichte, S. 49–66.
Michael, Peter: Verkehrsentwicklung und wirtschaftliche Bedeutung der Moselkanalisierung. In: Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (Hg.): Die wirtschaftspolitische Bedeutung der Mosel-Kanalisierung (Schriftenreihe der DVWG e.V.). Reihe D, Vorträge; 35/36, Köln 1971.
Möller, Astrid: Zwischen Agonalität und Kollektiv. Wasserversorgung im archaischen Griechenland. In: Reden, Sitta von/Wieland, Christian (Hg.): Wasser. Alltagsbedarf, Ingenieurskunst und Repräsentation zwischen Antike und Neuzeit (Umwelt und Gesellschaft, Bd. 14), Göttingen 2015, S. 27–48, hier S. 28 f. https://doi.org/10.13109/9783666317187.27
Momberg, Robert: Theorie und Politik der Infrastruktur unter Berücksichtigung institutionen- und polit-ökonomischer Einflussfaktoren. Frankfurt a. M. 2000.
Monographie Deutscher Wirtschaftsgebiete Bd. VII/Schriftleitung Böttger, Wilhelm: Land zwischen Rhein und Maas. Der linke Niederrhein. Oldenburg (Oldbg.) 1958.
Moss, Timothy/Naumann, Matthias/Wissen, Markus (Hg.): Infrastrukturnetze und Raum-entwicklung. München 2008.
Most, H. C.: Steuergelder für neue Wasserstraßen? Ja oder Nein? In: Deutsche Verkehrs-Zeitung, H. 44 (1956).
Müller, Vanessa/Mijas, Adrian/Öztürk, Mohammed/Wrede, Julia: Systemangriff und -verteidigung: Diebes- und Räuberbanden als Bedrohung für die bestehende Gesellschaft. In: Niederrhein-Magazin. H. 20 (2015), S. 50–57.
Müller, Fransziska: Die Pressemitteilung – pure Werbung? Eine textlinguistische Analyse zu Interpendenzbeziehungen zwischen Public Relations und Werbung, Berlin 2011.
Mukerji, Chandra: The Territorial State as a Figured World of Power: Strategics, Logistics and Impersonal Rule. In: Sociological Theory. Jg. 28, H. 4, (2010), S. 402–424. https://doi.org/10.1111/j.1467-9558.2010.01381.x
Nellessen, Dieter: Kanalprojekte bis zum Bau des Krefelder Rheinhafens. In: Stadt Krefeld (Hg.): 100 Jahre Rheinhafen Krefeld: 1906–2006. Krefeld 2006, S. 183–206.
Obertreis, Julia: Karrieren, Patronage und „Infrastrukturpoesie“. Dimensionen der Infrastrukturgeschichte am Beispiel des russländischen und sowjetischen Zentralasien. In: Förster, Birte/Bauch, Martin: Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart (Historische Zeitschrift. Beiheft 63). München 2014, S. 232–265. https://doi.org/10.1515/9783486781052.232

Osterhammel, Jürgen: Die Wiederkehr des Raumes: Geopolitik, Geohistorie und historische Geographie. In: Neue Politische Literatur. Bd. 43 (1998), S. 374–397.
Ostrop, Julia/Uteuov, Oleg: Von der Systemverteidigung zur dauerhaften Organisation: Die Eliminierung kleiner Religionsgemeinschaften während der NS-Zeit. In: Niederrhein-Magazin. H. 20 (2015), S. 58–67.
Ottersbach, Markus: Infrastruktur und regionale Entwicklung. Eine Untersuchung ausgewählter Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises, Diss., Köln 2001.
Pfaffen, Marie-Claude/Pfaffen, Sylvie: Bibliographie zur Verkehrsgeschichte. Universität Bern, Bern 2005.
Pistor, Rolf-Günter: Die Fossa Eugeniana: Eine unvollendete Kanalverbindung zwischen Rhein und Maas 1626. Köln 1979.
Poel, Alb J. E. van de: Het vraagstuk der Maas-Rijn-verbinding. In: Vaart. Tijdschrift voor Binnenvaart, Kustvaart en Visserij, 2. Jg., H. 7/8 (1962), S. 238–244.
Porschen, Dieter: 200 Jahre Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein (Schriften zur rheinisch-westfälischen Wirtschaftsgeschichte). Köln 2004.
Pürer, Heinz/Raabe, Johannes: Presse in Deutschland. Konstanz 2007. https://doi.org/10.36198/9783838583341
Real, Jean: Die Fossa Eugeniana. In: Die Veröffentlichungen des Historischen Vereins für Geldern und Umgebung. Bd. 1, Geldern 1974, S. 272–277.
Real, Jean: Der Nordkanal, die unvollendet gebliebene Rhein-Maas-Verbindung aus dem Anfange des 19. Jahrhunderts. In: Die Veröffentlichungen des Historischen Vereins für Geldern und Umgebung. Bd. 2, Geldern 1974, S. 1060–1064.
Real, Jean: Der Nordkanal. Vortrag. In: Die Veröffentlichungen des Historischen Vereins für Geldern und Umgebung. Bd. 1, Geldern 1974, S. 338–359.
Rogmann, Heinrich: Der untere Niederrhein und die Wasserstraßenpläne im Gebiet der Montan-Union. In: Böttger, Wilhelm: Fünfzig Jahre Krefelder Rheinhafen (1905–1955). Krefeld 1955, S. 62–90.
Ropohl, Günter: Allgemeine Technologie. Eine Systemtheorie der Technik, 3. Auflage, München/Wien 2009. https://doi.org/10.26530/OAPEN_422388
Sanmann, Horst (Hg.): Handbuch der europäischen Seehäfen. Bd. 1, Grundfragen der Seeverkehrswirtschaft, Hamburg 1967.
Schabacher, Gabriele: Rohrposten. Zur medialen Organisation begrenzter Räume. In: Neubert, Christoph/Schabacher, Gabriele (Hg.): Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien, Bielefeld 2013, S. 189–223. https://doi.org/10.1515/transcript.9783839410929.189
Schatz, Klaus-Werner: Zur Entwicklung des Begriffs Infrastruktur. In: Berger, Heinz (Hg.): Wettbewerb und Infrastruktur in Post- und Kommunikationsmärkten (HBZ Jg. 19, Beiheft 19). Baden-Baden 1996, S. 122–136.
Scheffer, Raimund: Kostenpotentiale durch Ausbau der Bundeswasserstraßen. In: Hartwig, Karl-Hans (Hg.): Aktuelle Entwicklungen in der Verkehrspolitik. Infrastruktur, Luftverkehr und ÖPNV, Münster 2011, S. 43–76. https://doi.org/10.5771/9783845232812-43
Scheller, Hans: Der Nordkanal zwischen Neuss und Venlo. Neuss 1980.
Schilling, Jörg/Täubrich, Rainer: Niederlande. München 1988.
Schlögel, Karl: Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik, 4. Ausgabe, Frankfurt a. M. 2011.
Schlögel, Karl: Kartenlesen, Raumdenken. Von einer Erneuerung der Geschichtsschreibung. In: Merkur. H. 4 (2002), S. 308–318.

Schmitt-Egner, Peter: Transnationale Handlungsräume und transnationaler Regionalismus in Europa: zur Theorie, Empirie und Strategie grenzüberschreitender Zusammenarbeit zwischen Regionen. In: Kriele, Almut/Lesse, Urs/Richter, Emanuel Politisches Handeln in transnationalen Räumen: Zusammenarbeit in europäischen Grenzregionen. Baden-Baden 2005, S. 15–34, hier S. 24.
Schneider, Helmuth: Macht und Wohlfahrt. Wasser und Infrastruktur im Imperium Romanum. In: Förster, Birte/Bauch, Martin: Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart (Historische Zeitschrift. Beiheft 63), München 2014, S. 82–104. https://doi.org/10.1515/9783486781052.82
Schröder, Lina: Exemplarische Forschungen zur Handlungsinfrastruktur in zwei unterschiedlichen Epochen. In: Niederrhein-Magazin. H. 20 (2015), S. 48–49.
Schröder, Lina: Böttger contra Nagel – Krefeld gegen Neuss. Der Kampf um die Montanachse Rhein-Maas-Schelde 1946–62. In: Niederrhein-Magazin. H. 19 (2015), S. 3–12.
Schröder, Lina: Infrastruktur-Geschichte und Landesgeschichte. In: Niederrhein-Magazin. H. 18 (2014), S. 9–14.
Schröder, Lina: Neuss und das Kanalprojekt Rhein-Maas-Schelde. In: Novaesium – Neusser Jahrbuch 2014, S. 45–70.
Schröder, Lina: Infrastrukturgeschichtliche Überlegungen zu rund 320 Jahren Diskussion um die gescheiterte West-Ost Magistrale „Rhein-Maas-Schelde“. In: Niederrhein-Magazin. H. 18 (2014), S. 33–39.
Schröder, Lina: Schnittstelle Niederrhein: Die Gründung der niederländischen Republik. Eine systemtheoretische Betrachtung, Kleve 2013.
Schröder, Lina: Anbindungsbemühungen des Rhein-Maas-Gebiets an die Nordsee mittels der Flüsse Rhein, Maas und Schelde – Annäherung an ein Dissertationsthema. In: Niederrhein-Magazin. H. 13 (2012), S. 20–38.
Schroff, Franz J.: Das Binnenschiffahrt-Verkehrssystem. Hannover 1984.
Schuck, Hartwig: Macht und Herrschaft: Eine realistische Analyse. In: Elbe, Ingo/Ellmers, Sven/Eufinger, Jan (Hg.): Anonyme Herrschaft. Zur Struktur moderner Machtverhältnisse, Münster 2012, S. 35–81.
Siedow, Markus: Q. Aurelius Symmachus und die Netzwerke der spätrömischen Aristokratie. Soziale Netzwerkanalyse in der Alten Geschichte?. In: Bauerfeld, Daniel/Clemens, Lukas (Hg.): Gesellschaftliche Umbrüche und religiöse Netzwerke. Analysen von der Antike bis zur Gegenwart, Bielefeld 2014, S. 13–44. https://doi.org/10.1515/transcript.9783839425954.13
Siepmann, Friedrich: Der Rhein. Schifffahrts- und Industriekarte des Rheins unter Verwendung des amtlichen Materials mit Unterstützung der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Duisburg. Duisburg 1972.
Smit, Jan, G.: Schenkenschanz, politisch-geographisch betrachtet. In: Engelbrecht, Jörg/Frank, Simone/Krumm, Christian/Schmenk, Holger (Hg.): Rhein-Maas. Studien zur Geschichte, Sprache und Kultur, Oberhausen 2012, S. 99–107.
Spieker, Ute: Der Elbe-Seitenkanal. Ein neuer Verkehrsweg im Hinterland der Häfen Hamburg und Lübeck. In: Wasserwirtschaft, H. 10 (1973), S. 303–309.
Stoob, Heinz: See- und Flusshäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung. Köln/Wien 1986.
Suntum, Ulrich van: Verkehrspolitik. Reihe Volkswirtschaft, München 1986.
Tamm, Horst (Hg.): Das Kanalhaus. Der Nordkanal im Raume Viersens und das Viersener Kanalhaus, Viersen 2001.
Teuteberg, Hans-Jürgen: Entwicklung, Methoden und Aufgabe der Verkehrspolitik. In: Akude, John/Daun, Anna/Egner, David/Lambach, Daniel (Hg.): Politische

Herrschaft jenseits des Staates. Zur Transformation von Legitimität in Geschichte und Gegenwart, Wiesbaden 2011, S. 173–194.
Treiber, Hubert: Macht – ein soziologischer Grundbegriff. In: Gostmann, Peter/Merz-Benz/Peter-Ulrich: Macht und Herrschaft. Zur Revision zweier sozilogischer Grundbegriffe, Wiesbaden 2007, S. 49–62. https://doi.org/10.1007/978-3-531-90545-7_4
Trotha, Trutz von: Jenseits des Staates: Neue Formen politischer Herrschaft. In: Akude, John/Daun, Anna/Egner, David/Lambach, Daniel (Hg.): Politische Herrschaft jenseits des Staates. Zur Transformation von Legitimität in Geschichte und Gegenwart, Wiesbaden 2011, S. 25–50. https://doi.org/10.1007/978-3-531-94017-5_2
Tuchel, 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.
Wagman, Ira/Urquhart, Peter: Public Broadcast in CBC/SRC. In: Cultural Industries. ca: Making Sense of Canadian Media in digital age. Ottawa 2012.
Wagner, Gerhard: Herrschaft und soziales Handeln – eine Notiz zur Systematisierung zweier soziologischer Grundbegriffe. In: Gostmann, Peter/Merz-Benz/Peter-Ulrich: Macht und Herrschaft. Zur Revision zweier soziologischer Grundbegriffe, Wiesbaden 2007, S. 19–26. https://doi.org/10.1007/978-3-531-90545-7_2
Warsch, Wilhelm: Antwerpen, Rotterdam und ein Rhein-Maas-Schelde-Kanal. Duisburg 1920.
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg: Der Elbe-Seitenkanal. Hamburg 1973.
Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Mitte und Nord: Binnenschifffahrt zwischen Hamburg und Salzgitter über den Elbe-Seitenkanal. Hamburg 1978.
Wasser- und Schiffahrtsdirektion Duisburg (Hg.): Der Rhein. Ausbau, Verkehr, Verwaltung. Duisburg 1951.
Wielenga, Friso/Taute, Ilona (Hg.): Länderbericht Niederlande. Geschichte – Wirtschaft – Gesellschaft, Münster 2004.
Winkler, Hartmut: Spuren, Bahnen. Wirkt der Traffic zurück auf die mediale Infrastruktur? In: Neubert, Christoph/Schabacher, Gabriele (Hg.): Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien, Bielefeld 2013, S. 49–72. https://doi.org/10.1515/transcript.9783839410929.49
Wissen, Markus/Naumann, Matthias: Raumdimensionen des Wandels technischer Infrastruktursysteme. Eine Einleitung. In: Moss, Timothy/Naumann, Matthias/Wissen, Markus (Hg.): Infrastrukturnetze und Raumentwicklung. München 2008, S. 17–36.
Wittke, Anne-Maria/Olshausen, Eckart/Szydlak, Richard (Hg.): Historischer Atlas der antiken Welt. Stuttgart 2007.
Woyke, Wichard: Nordrhein-Westfalen und die Europäische Gemeinschaft. Opladen 1990. https://doi.org/10.1007/978-3-322-95933-1
Zehnt, Wolfgang: Die Pressemitteilung. Konstanz 2007.
Zeller, Thomas: Straße, Bahn, Panorama. Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990, Frankfurt a. M. 2002.
Zeyss, Richard: Die Entstehung der Handelskammern und die Industrie am Niederrhein während der französischen Herrschaft. Ein Beitrag zur Wirtschaftspolitik Napoleons I., Leipzig 1907.

III. Internetseiten

Allgemeine Zeitung München: 1833, [1], S. 393, online abrufbar: https://books.google.de/books?id=ROtDAAAAcAAJ&printsec=frontcover&hl=de#v=onepage&q&f=false

BMVIT: https://www.bmvit.gv.at/verkehr/international_eu/cemt.html

Brakwaterschorren aan de Schelde: http://scheldeschorren.be/cms/de-schelde/de-schelde-rijnverbinding

Cultural landscape: https://www.nps.gov/tps/standards/four-treatments/landscape-guidelines/ter minology.htm

DVWG: http://www.dvwg.de/

Friedrich, Alexander: Metaphorologie der Vernetzung. Begriff und Geschichte einer kulturellen Leitmetapher. Forum Begriffsgeschichte 2010, online abrufbar unter: http://www.zfl-berlin.org/veranstaltungen-detail/items/forum-begriffsgeschichte-metaphorologie-der-vernetzung-begriff-u.html?file=tl_files/zfl/downloads/veranstaltungen/foren/friedrich_metaph.pdf

GBT Schweiz: http://www.gbt.ch/Lexikon/N/Netzwerk.html

Göttmann, Frank: Zur Bedeutung der Raumkategorie in der Regionalgeschichte. Online abrufbar: http://digital.ub.uni-paderborn.de/ubpb/urn/urn:nbn:de:hbz:466:2-795
Unwort des Jahres (Prof. Dr. Martin Wengeler): http://www.unwortdesjahres.net/

Hochschule für Verkehrswesen: http://www.hfv-dresden.de/

H-Soz-Kult: http://www.hsozkult.de/conferencereport/id/tagungsberichte-3226

H-Soz-Kult: http://www.hsozkult.de/conferencereport/id/tagungsberichte-4859

Institute of Railway Studies: http://www.york.ac.uk/inst/irs/

Kompetenzzentrum Universität Trier: http://kompetenzzentrum.uni-trier.de/de/extra/aktuell/call-for-participation-workshop-zur-histo-rischen-netzwerkanalyse/

NV De Scheepvaart: http://sv.ort.be/content.php?hmID=6&smID=6&ssmID=30

Pfaffen, Marie-Claude/Pfaffen, Sylvie: Bibliographie zur Verkehrsgeschichte, URL: http://www.rag-online.org/images/stories/schwinges/pdfs/bibliographie_verkehrsgeschichte.pdf

Radio Bremen: http://www.radiobremen.de/politik/dossiers/jade-weser-port/hafenkonferenz100. html

Reisreporter: http://www.reisreporter.be/2010/02/03/van-t-schijn-tot-t-scheld/

Springer Gabler Verlag (Hg.): Gabler Wirtschaftslexikon: http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/54903/infrastruktur-v9.html

Springer Gabler Verlag (Hg.): Gabler Wirtschaftslexikon: http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/77711/beduerfnishierarchie-v6.html

Springer Gabler Verlag (Hg.): Gabler Wirtschaftslexikon: http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/120285/soziale-indikatoren-v6.html

TU Darmstadt: http://www.geschichte.tu-darmstadt.de/index.php?id=3267

TU Dresden: http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/ fakultaeten/vkw

Universität Saarland: http://www.uni-saarland.de/lehrstuhl/clemens/publikationen/reupke.html

Versailler Vertrag: http://www.versailler-vertrag.de/vv12.htm

WikiCFP: http://www.wikicfp.com/cfp/servlet/event.showcfp?eventid=45770&copyownerid= 77634

Wikipedia: http://de.wikipedia.org/wiki/Netzwerk

Wissen.de: http://www.wissen.de/lexikon/siedlungsverband-ruhrkohlenbezirk

WSV.de: http://www.wsd-west.wsv.de/wir_ueber/chronik/index.html

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Nach Kapiteln sortiert

1. Abbildungen/Grafiken

Buchcover

Infrastrukturzellen als Schachfiguren. Lina Schröder.

Einleitung

Abb. 1: Wilhelm Böttger (* 1897; † 1984). Der Oberbürgermeister, Stadtarchiv Krefeld.

Abb. 2: Josef Nagel (* 1895; † 1963). Stadtarchiv Neuss.

Abb. 3: Herrmann Heusch (* 1906; † 1981). Aachener Zeitung/Sepp Linckens.

Kap. 1

Abb. 4: Bedürfnispyramide nach Abraham Harold Maslow (1954). Lina Schröder.

Grafik 1: Das Vierrollensystem Infrastrukturzelle-Mensch.

Grafik 2: Mögliche Doppelrollen der Protagonisten hinsichtlich einer Infrastrukturzelle.

Grafik 3: Mikro-, Meso-, Makroräume.

Grafik 4: Mikro-, Meso-, Makroräume und die Verortung der Infrastrukturzelle mitsamt ihren Protagonisten.

Grafik 5: Kommunikationssituationen und mgl. Quellengattungen um eine existierende bzw. potentielle Netzwerkzelle herum.

Grafik 6: Potentielle Versorgungsinfrastrukturzelle (VISRZ) im Zusammenhang mit drei möglichen Zweckhandlungsinfrastrukturzellen (ZHISRZ). In diesem speziellen Fall wird angenommen, dass der Nutzer der VISRZ als Initiator eines aus drei Zellen bestehenden Handlungsnetzwerkes fungiert. Der Stifter ist als Zellennutzer in das Handlungsnetzwerk integriert.

Grafik 7: Kommunikationssysteme: Versorgungsnetzwerkzelle und Wirtschaftsunternehmen.

Abb. 5: Infrastruktur als epochenunabhängiges Zellengefüge. Lina Schröder.

Kap. 2

Abb. 6: Rhein-Maas-Verlauf 58–50 v. Chr. In: Wittke, Anne-Maria/Olshausen, Eckart/Szydlak, Richard (Hg.): Historischer Atlas der antiken Welt. Stuttgart 2007, S. 165.

Abb. 7: Rhein-Maas-Verlauf 1. Jh. v. Chr. bis 4. Jh. n. Chr. Wittke, Anne-Maria/Olshausen, Eckart/ Szydlak, Richard (Hg.): S. 167.

Abb. 8: Die Fossa Eugeniana unter der Bezeichnung Nieuwe Grift (Venlo bis Kloster Kamp) bzw. Fossa S. Mariae (Kloster Kamp bis Rheinberg) in der Clivia ductatus et Ravestein Dominium. Kartenausschnitt, aus: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d1/Blaeu_1645_-_Clivia_Ducatus_et_Ravenstein_Dominium.jpg (Zugriff am 14.07.2015, 20:23 Uhr).

Abb. 9: Clivia ductatus et Ravestein Dominium. https://upload.wikimedia.org/wikipedia/ commons/d/d1/Blaeu_1645_-_Clivia_Ducatus_et_Ravenstein_Dominium.jpg (Zugriff am 14.07.2015, 20:23 Uhr).

Abb. 10: Die verschiedenen angedachten Lienenführungen des Nordkanals mitsamt der Fossa Eugeniana. Scheller, Hans: S. 6.
Abb. 11: Dessel-Turnhout-Schoten-Kanal, Zuid-Willemsvaart. Lina Schröder.
Abb. 12: Eisenbahnlinien am Niederrhein bis zum Ersten Weltkrieg. In: Hantsche, Irmgard: Atlas zur Geschichte des Niederrheins. 5. Aufl., Bottrop/Essen 2004, S. 141.
Abb. 13: Verschiedene Kanalentwürfe von Hentrich, Valentin und Schneiders. Foto: Lina Schröder, Original in: Bestand Ponts et Chaussées: 7355, Rijksarchief, Standort Lüttich.
Abb. 14: Der Verlauf des Albertkanals von Antwerpen nach Lüttich. In: http://oupeye.webou.net/ Page341.html (Zugriff am 14.07.2015, 22:03 Uhr).

Kap. 3
Abb. 15: Rhein, Maas und Schelde und die bedeutenden Kanäle. Lina Schröder auf der Kartengrundlage von Kranz, Horst/Falkenstein, Ludwig: Inquirens subtilia diversa. Aachen 2002, S. 373.
Grafik 8: Bestimmung der Kommunikationssituation und mgl. Quellengattungen um die potentielle Netzwerkzelle Rhein-Maas-Kanal.
Abb. 16: Die niederländische Provinz Limburg. Foto: Lina Schröder, Original in: Bestand 07.Z07C, 106, Rijksarchief Limburg.
Abb. 17: Die betroffenen niederländischen Provinzen in der Diskussion um die Nord-Süd-Magistrale. Lina Schröder.
Abb. 18: Übersicht über die von der Verfasserin besuchten Archive. Lina Schröder auf der Kartengrundlage von Kranz, Horst/Falkenstein, Ludwig: Inquirens subtilia diversa. Aachen 2002, S. 373.

Kap. 4
Abb. 19: Die grenzübergreifend quantitative Darstellung der erfassten Presseartikel zur Kanaldebatte in verschiedenen Tageszeitungen. Lina Schröder.
Abb. 20: Die A-Theorie. Lina Schröder.
Abb. 21: Anzahl der erfassten Presseartikel grenzübergreifend in verschiedenen Tageszeitungen im Jahr 1950. Lina Schröder.
Abb. 22: Anzahl der erfassten Presseartikel grenzübergreifend in verschiedenen Tageszeitungen im Jahr 1954. Lina Schröder.
Abb. 23: Anzahl der erfassten Presseartikel grenzübergreifend in verschiedenen Tageszeitungen im Jahr 1957. Lina Schröder.
Abb. 24: Der «Stopfen von Lanay». Foto: Lina Schröder, Original in: Bestabd MA-KAB 1166, Felixarchiv Antwerpen.
Abb. 25: Die beiden kommunalen Interessengemeinschaften (KIG) ab dem Jahr 1950. Lina Schröder, Kartengrundlage s.o.
Abb. 26: Die West-Ost-Magistrale und die Nord-Süd-Magistrale in der Diskussion. Foto: Lina Schröder, Original in: Bestand Ponts et Chaussées: 7355, Rijksarchief, Standort Lüttich.
Abb. 27: Auszug aus der Liste der zehn wichtigesten Wasserstraßenprojekte der CEMT (1953). Foto: Lina Schröder, Original in: I 215, Bestuur van het Zeewezen (1830–1976): Binnenvaart, 274, Rijksarchief, Standort Brüssel.
Abb. 28: Das Gentlement-Agreement zwischen der niederländischen Staatsregierung und der Provinz Limburg (Auszug). Foto: Lina Schröder, Original in: Bestand 07.Z07C, 107, Rijksarchief Limburg (Maastricht).
Abb. 29: Hentrichstraße im Krefelder Hafenbereich. Ausschnitt aus googlemaps.

Abb. 30: Werbeplakat zum Rhein-Maas-Kanal. In: Bestand: Abt. 1, Nr.732, 3, Wirtschaftsarchiv Köln.
Abb. 31: Euregio Rhein-Maas Nord. In: http://www.euregio-rmn.de/fileadmin/bilder/kaart_euregio_rmn_2010.jpg (Zugriff am 15.07.2015, 16:59 Uhr).
Abb. 32: Euregio Rhein-Maas „Süd“. In: http://www.go-east.be/weimages/map/map_euregiomr_2.gif (Zugriff am 15.07.2015, 16:59 Uhr).
Abb. 33: Die industrielle Situation des Aachener Raums Mitte der 1950er Jahre. In: Bestand B108/1786 (Teil 1), Bundesarchiv Koblenz.
Abb. 34: Die Transportkette. In: Nuhn, Helmut/Hesse, Markus: Verkehrsgeographie. Paderborn 2006, S. 173.

Kap. 5

Abb. 35: Fossa Eugeniana, Grand Canal du Nord/Nordkanal, Rhein-Maas-Ems-Kanal (zwischen Rhein und Maas). Die Abbildung dient der bloßen Übersicht und ist von daher nicht exakt hinsichtlicht der Geographie und der Trassenverläufe. Lina Schröder.
Abb. 36: Die Fossa Eugeniana mit ihren unzähligen Schanzen als Teil der spanischen Fortifikation am Niederrhein. In: Pistor, Rolf-Günter: Die Fossa Eugeniana: Eine unvollendete Kanalverbindung zwischen Rhein und Maas 1626. Köln 1979, S. 10.
Grafik 9: Veränderte Kommunikationssituation um den Rhein-Maas-Schelde-Kanal.
Abb. 37: Schematische Darstellung der Planungen zum Rhein-Maas-Schelde-Kanal zwischen 1839 und 1938. Die Abbildung dient der bloßen Übersicht und ist von daher nicht exakt hinsichtlich der Geographie und der Trassenverläufe. Lina Schröder.
Abb. 38: Schematische Darstellung der Planungen zum Rhein-Maas-Kanal zwischen 1939 und 1961. Die Abbildung dient der bloßen Übersicht und ist von daher nicht exakt hinsichtlich der Geographie und der Trassenverläufe. Lina Schröder.
Abb. 39: Schematische Darstellung der Planungen zum Rhein-Maas-Kanal zwischen 1963 und 1985: Südlinie/Mittellinie/Nordlinie A/Nordlinie B/nl. Kiesgewinnungsbetriebe (1985). Die Abbildung dient der bloßen Übersicht und ist von daher nicht exakt hinsichtlicht der Geographie und der Trassenverläufe. Lina Schröder.

Kap. 6

Abb. 40: Die Fahrstreckenverkürzung durch den möglichen Moerdijkkanal im Vergleich zum bis dahin aktuellen Fahrweg. Foto: Lina Schröder, Original in: Bestand MA-KAB 1166, Felixarchiv Antwerpen.
Abb. 41: Wirtschaftliche Entwicklung der Niederlande (prozentuale Abweichung vom Mittelwert der Gesamtperiode) basierend auf Zusammenführung verschiedener Wirtschaftsindikatoren: Wirtschaftswachstum, Arbeitslosigkeit, Staatsverschuldung und Inflation. In: Wielenga, Friso/Taute, Ilona (Hg.): Länderbericht Niederlande. Geschichte – Wirtschaft – Gesellschaft, Münster 2004, S. 367.
Abb. 42: Die verschiedenen Entwürfe mgl. Trassierungen des Rhein-Schelde-Kanals. Foto: Lina Schröder, Original in: Bestand MA-KAB 1166, Felixarchiv Antwerpen.
Abb. 43: Zeitungsartikel aus der Antwerpener Zeitung *Nieuwe Gazet* vom 21.08.1961 zum „geheimen Abkommen“. Foto: Lina Schröder, Original in: Bestand MA-KAB 1166, Felixarchiv Antwerpen.

Abb. 44: Quantitative Darstellung der erfassten Presseartikel zum Rhein-Schelde-Kanal in verschiedenen Tageszeitungen auf der Basis des Presseregisters im Felixarchiv Antwerpen. Lina Schröder.
Abb. 45: Industriestandorte im Raum Lüttich. Vorlage in: Hambloch, Hermann: Die Beneluxstaaten. Darmstadt 1977, S. 159, bearbeitet durch Lina Schröder.
Abb. 46: Telegramm an den Gouverneur von Lüttich vom 30.06.1964. Foto: Lina Schröder, Original in: Bestand A. E. L. Individus. FDS Pierre Clerdent: 850, Rijksachief Belgien, Standort Lüttich.
Abb. 47: Der Containerumschlag insbesondere der Nordseehäfen im Vergleich. In: Nuhn, Helmut/Hesse, Markus: Verkehrsgeographie. Paderborn 2006, S. 132.
Abb. 48: Der Rotterdamer Hafen gehört nicht nur in Europa, sondern weltweit zur Spitze. Nach: Nuhn, Helmut/Hesse, Markus: Verkehrsgeographie. Paderborn 2006, S. 131.
Abb. 49: Der Antwerpener und Rotterdamer Hafen im 21. Jh. In: Schulbuchinformationsdienst Ruhrgebiet. Nr. 75 (Jan. 2013).

Kap. 7

Abb. 50: Schematischer Ausschnitt aus der diskutierten Versorgungsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet. Strukturellgekoppelte Zellen sind in hellem Grau dargestellt. Lina Schröder.
Abb. 51: Beispielhafte Darstellung der Zellen der Dauer- und Zweckhandlungsinfrastrukturen von 1946–69. Der Übersichtlichkeit wegen wurden die kleinsten Städte, wie z. B. Moers, nicht mit abgebildet. Ebenso wurden die Medienzellen eingezeichnet, jedoch nicht vernetzt. Einzelpfeile stehen für die Zellennutzer, Doppelpfeile für die Initiatoren. Verbindungen ohne Pfeile für die strukturelle Koppelung zweier Zellen. Eine „weiße Zelle mit grauem Rand" steht für die geplante Zelle der Versorgungsinfrastruktur. Anhand der Anzahl ankommender Pfeilspitzen bzw. abgehender Pfeile lassen sich Wirksamkeit und Funktionen der einzelnen Zellen ablesen. Lina Schröder.

2. Tabellen

Kap. 1

Tab. 1: Verschiedene Infrastrukturtypen und ihr Zweck.
Tab. 2: Die verschiedenen Rollen der Protagonisten im Hinblick auf die verschiedenen Infrastrukturtypen. Die Darstellung versteht sich als erste Basis für weitere Überlegungen.
Tab. 3: Versorgungsinfrastrukturzellen, ihre Eigenschaften und Wirtschaftsunternehmen im Vergleich.
Tab. 4: Primäre und sekundäre der Versorgungsinfrastrukturzellen, ihre Eigenschaften und Wirtschaftsunternehmen im Vergleich.
Tab. 5: Gemeinsamkeiten und Unterschiede der primären bzw. sekundären Versorgungsinfrastruktur sowie der rein gewerblich ausgerichteten Wirtschaftsunternehmen.
Tab. 6: Ein Klassifikationsmodell für Infrastrukturzellen.
Tab. 7: Das Zellengefüge als Spiegel des gesellschaftlich zeitgenössischen Diskurses: Untersuchungsparameter.
Tab. 8: Die kritische Masse für die Realisation bzw. Modulation der Netzwerkzelle.

Tab. 9: Die Schachfiguren als Netzwerkzellen.
Tab. 10: Infrastrukturtypen, ihr Gesamtzweck und ihre verschiedenen Zellenfunktion.

Kap. 2
Tab. 11: Das Zellengefüge als Spiegel des gesellschaftlich zeitgenössischen Diskurses: Untersuchungsparameter.

Kap. 4
Tab. 12: Zwei Diskussionsphasen: der Rhein-Maas-Schelde-Kanal in der Tagespresse.
Tab. 13: Die verschiedenen Interessenvertretungen mit ihrem jeweiligen Ziel auf der Basis der Presserezeption.
Tab. 14: Die Entwicklung des Verhältnisses Straße, Schiene und Wasserstraße in den Niederlanden und Belgien von 1963–73. Nach: Hambloch, Hermann: Die Beneluxstaaten. Darmstadt 1977, S. 358.

Kap. 5
Tab. 15: Übersicht über die aktuell analysierten Initiatoren und ihre Handlungsinfrastrukturen im Mikro und Mesoraum.

Kap. 6
Tab. 16: Übersicht über die Initiatoren, ihre Zweckhandlungsinfrastrukturen sowie die Nutzer und Beobachter.
Tab. 17: Die Betreiber der Zweckhandlungsinfrastrukturen in den beiden letzten Diskussionsphasen um den Rhein-Maas-Kanal.

Kap. 7
Tab. 18: Diskutierte Netzwerkzellen im 20. Jahrhundert im Hinblick auf Realisation bzw. Scheitern.

Anhang

Eine kleine Bibliographie zur Infrastruktur-Geschichte (ISG)

Die folgende kleine Übersichtsbibliographie zu historischen Werken aus dem deutschsprachigen Raum zum Thema Infrastruktur erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie versteht sich als Versuch, einen ersten Überblick über das Thema zu gewinnen und dient zugleich als Ausgangsbasis für weitere Forschungen. Nicht nur, dass ggf. Publikationen aus anderen Ländern fehlen. In anderen, mit Sicherheit zahlreichen Fällen wurden mitunter bereits infrastruktur-historische Untersuchungen oder Betrachtungen angestellt, diese jedoch nicht explizit unter einem solchen Titel geführt, was ihr Auffinden enorm erschwert. Diese kleine Bibliographie wird auf der Homepage der Verfasserin online weitergeführt und aktuell ergänzt: www.lina-schroeder.wg.vu

Beyrer, Klaus: Infrastruktur. In: Friedrich Jaeger (Hg.): Enzyklopädie der Neuzeit. Bd. 5, Stuttgart/Weimar 2007, S. 943–949.

Brüggemeier, Franz-Josef: Im Bauch der Stadt. Kanalisation und Bürgerstolz im 19. Jahrhundert, in Reden, Sitta von/Wieland, Christian (Hg.): Wasser. Alltagsbedarf, Ingenieurskunst und Repräsentation zwischen Antike und Neuzeit (Umwelt und Gesellschaft, Bd. 14), Göttingen 2015, S. 153–170.

Bühling, Wolfgang: Kaserne und Lazarett im Hochstift Würzburg 1636–1802. Diss., Würzburg 1997.

Bütow, Sascha: Straßen im Fluss. Schifffahrt, Flussnutzung und der lange Wandel der verkehrsinfrastruktur in der Mark Brandenburg und der Niederlausitz vom 13. bis zum 16. Jahrhundert (Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte. Bd. 18), Berlin 2015.

Bütow, Sascha: Zwischen Brandenburg, Pommern und Dänemark. Mittelalterliche Wasserwege- und Infrastrukturplanung am Beispiel der ucker-märkischen Stadt Prenzlau, in: Förster, Birte/Bauch, Martin: Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart. Historische Zeitschrift (2014), Beiheft 63, München 2015, S. 141–163.

Dinçkal, Noyan: Water as a Commodity? Debates and Conflicts on the (De)regulation of Water Infrastructures in Istanbul, 1885–1937, in: Förster, Birte/Bauch, Martin: Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart. Historische Zeitschrift (2014), Beiheft 63, München 2015, S. 206–231.

Engels, Jens Ivo/Schenk, Gerrit Jasper: Infrastrukturen der Macht – Macht der Infrastrukturen. Überlegungen zu einem Forschungsfeld, in: Förster, Birte/Bauch, Martin: Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart. Historische Zeitschrift (2014), Beiheft 63, München 2015, S. 20–60.

Engels, Jens Ivo: Machtfragen. Aktuelle Entwicklungen und Perspektiven der Infrastrukturgeschichte, in: Neue Politische Literatur. Jg. 55 (2010), S. 51–70.

Engels, Jens Ivo/Obertreis, Julia: Infrastrukturen in der Moderne. Einführung in ein junges Forschungsfeld, in: Habermas, Rebekka/Krüger, Gesine/Tanner, Jacob: Saeculum. Jahrbuch für Universalgeschichte, Bd. 58, H. 1 (2007), S. 1–12.

Eppler, Erhard (Hg.): Was tun wir für unsere Grundbedürfnisse. In: Eppler, Erhard: Was braucht der Mensch? Vision: Politik im Dienst der Grundbedürfnisse, Frankfurt a. Main 2000, S. 7–117.

Förster, Birte/Bauch, Martin: Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart. Historische Zeitschrift (2014), Beiheft 63, München 2015.
Fremdling, Rainer: Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840–1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur, Dortmund 1975.
Friedrich, Alexander: Metaphorologie der Vernetzung. Begriff und Geschichte einer kulturellen Leitmetapher. Forum Begriffsgeschichte 2010, online abrufbar unter: http://www.zfl-berlin.org/veranstaltungen-detail/items/forum-begriffsgeschichte-metaphorologie-der-vernetzung-begriff-u.html?file=tl_files/zfl/downloads/veranstaltungen/foren/friedrich_metaph.pdf.
Greifenberg, Dominik: Die mittelalterliche Stadtbefestigung als Forschungsgegenstand der Infrastruktur-Geschichte. In: Niederrhein-Magazin. H. 20 (2015), S. 22–32.
Greifenberg, Dominik: Überlegungen zu Sinn und Nutzen einer Infrastruktur-Geschichte des Mittelalters. In: Niederrhein-Magazin 19 (2015), S. 13–22.
Heine, Eike-Christian: Die Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals. Vom großen Graben, Berlin 2015.
Jochimsen, Reimut: Theorie der Infrastruktur. Grundlagen der marktwirtschaftlichen Entwicklung, Tübingen 1966.
Kaika, Maria: City of Flows. Der Wandel der symbolischen Bedeutung technischer Infrastrukturen in der Moderne, In: Moss, Timothy/Naumann, Matthias/Wissen, Markus (Hg.): Infrastrukturnetze und Raumentwicklung. München 2008, S. 87–110.
Kersten, Jens/Neu, Claudia/Vogel, Berthold: Demographische De-Infrastrukturalisierung. In: Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie, 60, 2012, H.1, S. 42–59.
Laak, Dirk van: Pionier des Politischen? Infrastruktur als europäisches Integrationsmedium. In: Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien. Bielefeld 2012, S. 165–188.
Laak, Dirk van: ‚Just in Time'. Zur Theorie von Infrastruktur und Logistik, in: Porombka, Wiebke/Reif, Heinz/Schütz, Erhard (Hg.): Versorgung und Entsorgung der Moderne. Logistiken und Infrastrukturen der 1920er und 1930er Jahre, Frankfurt/Main u.a.2011, S. 13–23.
Laak, Dirk van: Das „vergrabene Kapital" und seine Wiederentdeckung. Das neue Interesse an der Infrastruktur, Berlin 2010.
Laak, Dirk van: Planung, Planbarkeit und Planungseuphorie (Werkstatt-Version). In: Docupedia-Zeitgeschichte (seit 11. Februar 2010): <docupedia.de/zg/Werkstatt:Planung>.
Laak, Dirk van: Infrastruktur und Macht. In: Duceppe-Lamarre, François/Engels, Jens Ivo (Hg.): Umwelt und Herrschaft in der Geschichte/Environnement et pouvoir: une approche historique, München 2008, S. 106–114.
Laak, Dirk van: Garanten der Beständigkeit. Infrastrukturen als Integrationsmedien des Raumes und der Zeit, in: Doering-Manteuffel, Anselm (Hg.): Strukturmerkmale der deutschen Geschichte des 20. Jahrhunderts. München 2006, S. 167–180.
Laak, Dirk van: Infrastrukturen. Anthropologische und alltagsgeschichtliche Perspektiven, in: König, Gudrun M. (Hg.): Alltagsdinge. Erkundungen der materiellen Kultur (Tübinger kulturwissenschaftliche Gespräche, Bd. 1), (2005), S. 81–91.
Laak, Dirk van: Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für die Erschließung Afrikas 1880 bis 1960. Paderborn u. a. 2004.
Laak, Dirk van: Infra-Strukturgeschichte. In: Geschichte und Gesellschaft: Zeitschrift für Historische Sozialwissenschaft, Bd. 27. (2001), H. 3, S. 367–393.

Laak, Dirk van: Der Begriff „Infrastruktur“ und was er vor seiner Erfindung besagte. In: Archiv für Begriffsgeschichte, Bd. 41 (1999), S. 280–299.
Laak, Dirk van: Weiße Elefanten. Anspruch und Scheitern technischer Großprojekte im 20. Jahrhundert, Stuttgart 1999.
Lang, Franziska/Svenshon Helge: Die Macht des fließenden Wassers. Hydrosysteme im kaiserzeitlichen Rom. In: Förster, Birte/Bauch, Martin: Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart. Historische Zeitschrift (2014), Beiheft 63, München 2015, S. 61–81.
Leonardi, Marco: „Aqua curanda est“. Wasserinfrastrukturen als Streitfaktor in der Stadt Catania von Kaiser Friedrich II. bis zu Alfons V. „dem Großmütigen“ (1220–1458), in: Förster, Birte/Bauch, Martin: Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart. Historische Zeitschrift (2014), Beiheft 63, München 2015, S. 105–123.
Mädig, Heinrich: Infrastrukturplanung im Verkehrs- und Bildungssektor. Eine vergleichende Untersuchung zum gesamtstaatlichen Planungsprozeß in der Bundesrepublik Deutschland, Baden-Baden 1978.
Maríková, Martina: Die umstrittene Kompetenz der geschworenen Müller in Prag. Böhmische Wasserbauexperten vom Mittelalter bis in die Neuzeit, in: Förster, Birte/Bauch, Martin: Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart. Historische Zeitschrift (2014), Beiheft 63, München 2015, S. 164–186.
Maslow, Abraham H.: Motivation und Persönlichkeit. 2. erweiterte Auflage, Olten 1978.
Möller, Astrid: Zwischen Agonalität und Kollektiv. Wasserversorgung im archaischen Griechenland, in: Reden, Sitta von/Wieland, Christian (Hg.): Wasser. Alltagsbedarf, Ingenieurskunst und Repräsentation zwischen Antike und Neuzeit (Umwelt und Gesellschaft, Bd. 14), Göttingen 2015, S. 27–48.
Momberg, Robert: Theorie und Politik der Infrastruktur unter Berücksichtigung institutionen- und politökonomischer Einflussfaktoren. Frankfurt a. M. 2000.
Morley, Neville: >The same procedure as last year<: Wasserregelung im römischen Reich. Konkurrenz und Konflikt zwischen Ökologie und Recht, in: Reden, Sitta von/Wieland, Christian (Hg.): Wasser. Alltagsbedarf, Ingenieurskunst und Repräsentation zwischen Antike und Neuzeit (Umwelt und Gesellschaft, Bd. 14), Göttingen 2015, S. 77–94.
Moss, Timothy/Naumann, Matthias/Wissen, Markus: Infrastrukturnetze und Raumentwicklung. Zwischen Universalisierung und Differenzierung, München 2008.
Mücke, Hubert: Historische Geographie als lebensweltliche Umweltanalyse. Studium zum Grenzbereich zwischen Geographie und Geschichtswissenschaft, Frankfurt a. M. 1988.
Mukerji, Chandra: Unpersönliche Herrschaft und der Canal du Midi. In: Reden, Sitta von/Wieland, Christian (Hg.): Wasser. Alltagsbedarf, Ingenieurskunst und Repräsentation zwischen Antike und Neuzeit (Umwelt und Gesellschaft, Bd. 14), Göttingen 2015, S. 131–152.
Mukerji, Chandra: The Territorial State as a Figured World of Power: Strategics, Logistics and Impersonal Rule. In: American Sociological Association (Hg.): Sociological Theory, 28 (4), (2010), S. 402–425.
Müller, Vanessa/Mijas, Adrian/Wrde, Julia/Öztürk, Mohammend: Systemangriff und -verteidigung: Diebes- und Räuberbanden als Bedrohung für die bestehende Gesellschaft. In: Niederrhein-Magazin. H. 20 (2015), S. 50–57.
Müller, Uwe: Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung. Der Chauseebau in der preußischen Provinz Sachsen und dem Herzogtum Braunschweig vom Ende

des 18. Jahrhunderts bin in die siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts, Berlin 2000 (= Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 57).
Obertreis, Julia: Karrieren, Patronage und „Infrastrukturpoesie“. Dimensionen der Infrastrukturgeschichte am Beispiel des russländischen und sowjetischen Zentralasien, in: Förster, Birte/Bauch, Martin: Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart. Historische Zeitschrift (2014), Beiheft 63, München 2015, S. 232–265.
Osterhammel, Jürgen: Die Wiederkehr des Raumes: Geopolitik, Geohistoire und historische Geographie. In: Neue Politische Literatur 43 (1998), S. 374–397.
Ostrup, Julia/Uteuov, Oleg: Von der Systemverteidigung zur dauerhaften Organisation: Die Eliminierung kleiner religionsgemeinschaften während der NS-Zeit. In Niederrhein-Magazin. H. 20 (2015), S. 58–67.
Ottersbach, Markus: Infrastruktur und regionale Entwicklung. Eine Untersuchung ausgewählter Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises, Diss., Köln 2001.
Reden, Sitta von/Wieland, Christian (Hg.): Wasser. Alltagsbedarf, Ingenieurskunst und Repräsentation zwischen Antike und Neuzeit (Umwelt und Gesellschaft, Bd. 14), Göttingen 2015.
Reden, Sitta von/Wieland, Christian (Hg.): Zur Einführung: Wasser – Alltagsbedarf, Ingenieurskunst und Repräsentation zwischen Antike und Neuzeit. In: Reden, Sitta von/Wieland, Christian (Hg.): Wasser. Alltagsbedarf, Ingenieurskunst und Repräsentation zwischen Antike und Neuzeit (Umwelt und Gesellschaft, Bd. 14), Göttingen 2015, S. 9–26.
Reden Sitta von: Fließende Macht: Kanalprojekte und Brunnenbau im hellenistischen Ägypten. In: Reden, Sitta von/Wieland, Christian (Hg.): Wasser. Alltagsbedarf, Ingenieurskunst und Repräsentation zwischen Antike und Neuzeit (Umwelt und Gesellschaft, Bd. 14), Göttingen 2015, S. 49–76.
Schatz, Klaus-Werner: Zur Entwicklung des Begriffs Infrastruktur. In: Berger, Heinz (Hg.): Wettbewerb und Infrastruktur in Post- und Kommunikationsmärkten. HBZ Bd. 19, Beiheft 19 (1996), S. 122–136.
Schneider, Helmuth: Macht und Wohlfahrt. Wasser und Infrastruktur im Imperium Romanum. In: Förster, Birte/Bauch, Martin: Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart. Historische Zeitschrift (2014), Beiheft 63, München 2015, S. 82–104.
Schröder. Lina: Der Rhein-(Maas-)Schelde-Kanal als geplante Infrastrukturzelle von 1946 bis 1986. Eine Studie zur Infrastruktur- und Netzwerk-Geschichte
Schröder, Lina: Exemplarische Forschungen zur Handlungsinfrastruktur in zwei unterschiedlichen Epochen. In: Niederrhein-Magazin. H. 20 (2015), S. 48–49.
Schröder, Lina: Infrastruktur-Geschichte und Landesgeschichte. In: Niederrhein-Magazin Nr. 18 (2014), S. 9–14.
Schröder, Lina: Neuss und das Kanalprojekt Rhein-Maas-Schelde. In: Novaesium – Neusser Jahrbuch 2014, S. 45–70.
Schröder, Lina: Infrastrukturgeschichtliche Überlegungen zu rund 320 Jahren Diskussion um die gescheiterte West-Ost Magistrale „Rhein-Maas-Schelde“. In: Niederrhein-Magazin, H. 18 (2014), S. 33–39.
Schröder, Lina: Infrastruktur-Geschichte und Landesgeschichte. In: Niederrhein-Magazin, H. 18 (2014), S. 9–14.
Smith, Adam: An Inquiry into the Nature and Causes of Wealth of Nations. Reprint nach der Ausgabe von 1812, 5. Buch, London 1870.
Suttor, Marc: Les infrastructures fluviales et les pouvoirs dans la vallée de la Meuse, des origines à la fin du XVIe siècle. In: Förster, Birte/Bauch, Martin: Was-

serinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart. Historische Zeitschrift (2014), Beiheft 63, München 2015, S. 124–140.
Tischler, Julia: „Whose Power?“ Energie und Entwicklung in der Spätkolonialzeit am Beispiel des Kariba-Staudamms in der Zentralafrikanischen Föderation, in: Förster, Birte/Bauch, Martin: Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart. Historische Zeitschrift (2014), Beiheft 63, München 2015.
Wieland, Christian: Das Wasser der Techniker. Frühneuzeitliche Wasserdiskurse zwischen Architektur, Ingenieurskunst und Gartenbau, in: Reden, Sitta von/Wieland, Christian (Hg.): Wasser. Alltagsbedarf, Ingenieurskunst und Repräsentation zwischen Antike und Neuzeit (Umwelt und Gesellschaft, Bd. 14), Göttingen 2015, S. 95–130.
Wieland, Christian: Höfische Repräsentation, soziale Exklusion und die (symbolische) Beherrschung des Landes. Zur Funktion von Infrastrukturen in der Frühen Neuzeit, in: Förster, Birte/Bauch, Martin: Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart. Historische Zeitschrift (2014), Beiheft 63, München 2015, S. 187–205.
Winkler, Hartmut: Spuren, Bahnen. Wirkt der Traffic zurück auf die mediale Infrastruktur?. In: Neubert, Vgl. hierzu Christoph/Schabacher, Gabriele (Hg.): Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien, Bielefeld 2013, S. 49–72.

Glossar

Bündnisse

Aachen-Rhein-Kanal-Verein: 1919 gegründet, Mitglieder: Aachen, Mönchengladbach, Rheydt, Neuss, Düsseldorf, Landkreis Aachen, Kreis Geilenkirchen, Kreis Grevenbroich, Kreis Jülich sowie die IHK's Aachen und Mönchengladbach, Ziel: die verkehrstechnische Erschließung der Aachener Kohlengebiete (Südlinie Rhein-Maas-Scheldе-Kanal)

Aktionsbündnis Nord: 1960 gegründet, Mitglieder: Rotterdam, Provinz Limburg, Kamer van Koophandel en fabrieken voor Noord-Limburg, Stadt Venlo, Noord-Brabant, Ziel: Nordlinie im Gespräch halten

dt.-nl.-Interessenvertretung: 1965 gegründet, Mitglieder: Rotterdam, Kamer van Koophandel en fabrieken voor Noord-Limburg, Stadt Venlo, Stadt Krefeld, der Landkreis Kempen-Krefeld, Provinz Limburg (inoffiziell), Federführng: Venlo, Ziel: Nordlinie im Gespräch halten

CEAM: fr. Comité européen pour l'Aménagement de la Meuse et des liaisons Meuse-Rhin, dt. Europäisches Komitee zur Verbesserung des Maasverkehrs und der Verbindung zum Rhein, 1954 gegründet, Mitglieder: Aachen, Provinz Lüttich, Stadt Antwerpen, Charleroi, Präsident: M. Pierre Clerdent, Vizepräsidenten: Hermann Heusch, Lode Craeybeckx, Sitz: Lüttich, Ziel: Organisation einer vernünftigen Maaspolitik, Durchsetzung der Süd- bzw. Mittellinie des Rhein-Maas-Kanals

IHK-AG Limburg: 1950 gegründet, Mitglieder: Arbeitsgemeinschaft sämtlicher Kamers van Koophandel en fabrieken der niederländischen Provinz Limburg: Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Maastricht en Omstreken, voor Midden-Limburg, voor Noord-Limburg und voor de Mijnstreek, Vorsitz: Vorsitzenden der Kamer van Koophandel – wechselte reihum, Ziel: Wahrung der niederländischen Interessen hinsichtlich der Realisation des Rhein-Maas-Kanals, sie plädierten inoffiziell für die Mittellinie, offiziell für die Nordlinie

Interessenvertretung-linker-Niederrhein: 1954 gegründet, Mitglieder: Krefeld, Geldern, Kempen, Moers, IHK Duisburg, Duisburg-Ruhrorter Hafen AG, Federführung: Krefeld, Ziel: Aufnahme der Nordlinie (Rhein-Maas-Kanal) in die durch den Bund geführten Untersuchungen

KIG Aachen (von der Verfasserin definiert): Kommunale Interessengemeinschaft Aachen, Mitglieder: Westland-Kanal-Verein, CEAM, Federführung: Westland-Kanal-Verein, Ziel: geistiger Zusammenschluss aller Verfechter für die Süd- bzw. Mittellinie (Rhein-Maas-Kanal)

KIG Krefeld (von der Verfasserin definiert): Kommunale Interessengemeinschaft Krefeld, Mitglieder: Krefeld, Geldern, Kempen, Moers, IHK Duisburg, Duisburg-Ruhrorter Hafen AG, IHK-AG Limburg, LCW, niederländische Provinz Limburg, Ziel: geistiger Zusammenschluss aller Verfechter für die Nordlinie (Rhein-Maas-Kanal) – Gegenbündnis zur KIG Aachen

LCW: Limburgse Commissie voor waterwegen, 1950 gegründet, Mitglieder: Bündnis bedeutender Vertreter der Limburger, Amsterdamer, Rotterdamer und Noordbrabanter Binnenschifffahrt und der Vorsitzenden der Kamer van Koophandel en fabrieken, Vorsitz: Vorsitzenden der Kamer van Koophandel – wechselte reihum, Ziel: Wahrung der niederländischen Interessen hinsichtlich der Realisation des Rhein-Maas-Kanals, sie plädierten inoffiziell für die Mittellinie, offiziell für die Nordlinie

Westlandkanal-Verein: 1950 gegründet auf der Basis des Aachen-Rhein-Kanal-Vereins, Mitglieder: Aachen, Mönchengladbach, Rheydt, Neuss, Düsseldorf, Köln, Landkreis Aachen, Kreis Geilenkirchen, Kreis Grevenbroich, Kreis Jülich sowie die IHK's Aachen, Köln und Mönchengladbach, Vorsitzender: Hermann Heusch, Vize: Josef Nagel, Sitz: Aachen, Ziel: die verkehrstechnische Erschließung der Aachener Kohlegebiete (Süd- bzw. Mittellinie Rhein-Maas-Kanal)

CEMT (fr.)
fr. Conférence Européenne des Ministres des Transports, dt. Europäische Verkehrsministerkonferenz, 1953 gegründet.

IHK/Kamer van Koophandel en fabrieken (nl.)
Industrie- und Handelskammer: Eine Aufstellung der Präsidenten der wichtigsten deutschen, niederländischen und belgischen IHK's siehe folgende Tabellen.

Linienführung
Siehe folgende tabellarische Übersicht.

Ministerialdirigent
Referatsleiter in einem Ministerium

Montanunion
EGKS – EWG – EG: 1951 vollzogene Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, durch die Beneluxländer Belgien Niederlande und Luxemburg sowie Italien, Frankreich und Deutschland, welche dann im Jahr 1957 in die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG), später dann in die Europäische Gemeinschaft (EG), überführt wurde.[1]

Moselkanalisierung
Die Mosel-Kanalisierung wurde nach dem Zweiten Weltkrieg ebenso wie der Rhein-Maas-Schelde-Kanal als „Lebensader der Montanunion" bezeichnet.[2] Wie die im Mai 2014 in Trier eröffnete Ausstellung „2.000 Jahre Moselschifffahrt" zeigt, weist der Fluss und seine Kanalisation jedoch eine wesentlich längere Historie auf.

Die Mosel entspringt am Col de Bussang in den Südvogesen und fließt nach 545 km bei Koblenz in den Rhein.[3] Sie durchfließt französisches Staatsgebiet (278 km) bis

1 Woyke, Wichard: Nordrhein-Westfalen und die Europäische Gemeinschaft. Opladen 1990, S. 11 ff.
2 Hermes, Heinz: Moselkanalisierung. Gestern – heute – morgen. Koblenz 1954, S. 7.
3 Eppendorfer, Johannes: Geographie der Mosel und Vorgeschichte ihrer Kanalisierung. In: Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (Hg.): Die wirtschaftspolitische Bedeu-

zur Stadt Apach, von der Stadt Perl bis Oberbillig (Sauermündung) bildet sie die Landesgrenze zwischen Luxemburg und der BRD, ab Sauermündung gehört auch das linke Moselufer zu Deutschland.[4] Von der Römerzeit bis ins 18. Jahrhundert war die Mosel schiffbar und diente als Schifffahrtsweg für die Handelsbeziehungen zwischen dem Mittelrheingebiet und Lothringen, mit dem Aufkommen der Eisenbahn wurde die Mosel als Handelsweg zunächst in den Hintergrund gedrängt.[5] Die Pläne zur Kanalisierung der Mosel tauchten erstmals in den 90er Jahren des 18. Jahrhunderts auf französischer Seite auf.[6] Bereits zuvor war auf französischer Seite eine Kanalisierung in einer Länge von 106 km von Epinal bis Thionville vorgenommen worden, am Ende fehlte lediglich die Strecke zwischen Thionville und Koblenz.[7] Erste konkrete Planungen für eine Kanalisierung der Strecke Metz bis Koblenz erfolgten demnach ab 1884, der Wasserbauingenieur Friedel aus Metz wurde aufgrund eines Beschlusses des Ausschusses der Vereinigung von Großindustriellen am Niederrhein und Mosel mit einem Projektentwurf beauftragt: Das Ziel sollte eine „practikable Verkehrsstraße zwischen dem Kohlengebiet des Ruhrbeckens und […] den reichen lothringischen Erzen sein.“[8] Das Projekt wurde jedoch 1886 abgelehnt, auch ein weiterer Vorschlag, vom Königlichen Baurat Schönbrod verfasst, wurde 1892 verworfen.[9] Im Rahmen der Erstarkung der Schwerindustrie in Lothringen und Luxemburg wurde der Ruf nach einer vernünftigen, frachtgünstigen Verbindung zum Rheingebiet immer lauter,[10] um 1900 wurden die Diskussionen um die Moselkanalisierung daher erneut aufgenommen. Unter Vorsitz des Metzer Bürgermeisters Freiherr von Kramer wurde der „Verband für die Kanalisierung der Mosel und Saar“ gegründet.[11] Durch den in dieser Zeit ebenfalls angestrebten Bau des Mittellandskanals erhielt die Moselkanalisierung eine neue Bedeutung, sie resultierte sozusagen zur „Ausgleichsforderung“ zum Mittellandkanal.[12] 1901 setzte das Preußische Ministerium für Öffentliche Arbeiten in Trier ein Kanalbauamt ein, dessen Aufgabe darin bestehen sollte, die älteren Projekte zu überprüfen und zu bearbeiten sowie anschließend aufgrund der neuesten technischen Erfahrungen unter dem Regierungs- und Baurat Werneburg ein weiteres Projekt anzufertigen. Das Ziel lautete die Kanalisierung der Mosel von Metz bis Koblenz auf einer Länge von 301 km für 600-t-Schiffe.[13] 1903 lag der erste Entwurf fertig auf dem Schreibtisch, ab 1907 kam es schließlich zu Verhandlungen zwischen Preußen und Lothringen. Überraschend erklärte im Jahr 1910 die Preußische Staatsregierung das Unternehmen für nicht zweckentsprechend und unausführbar, besonders die Angst um die preußischen Staatseisenbahnen spielte als Auslöser für diese Entscheidung eine große Rolle.[14] Während des

---

tung der Mosel-Kanalisierung (Schriftenreihe der DVWG e.V.). Reihe D, Vorträge; 35/36, Köln 1971, S. 4–12, hier S. 1.

4 Ebd.

5 Ebd.

6 Kutz, Marlies: Beiträge zur Geschichte der Moselkanalisierung (Schriften zur Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsgeschichte Bd. 14), Köln 1967, S. 50.

7 Eppendorfer, Johannes: S. 2.

8 Zitiert nach Kutz, Marlies: S. 53.

9 Kutz, Marlies: S. 58.

10 Eppendorfer, Johannes: S. 2.

11 Kutz, Marlies: S. 64.

12 Ebd.: S. 67.

13 Ebd.: S. 67 f.

14 Ebd.: S. 72 ff.

Ersten Weltkriegs kamen die Diskussionen dann vollständig zum Erliegen und wurden erst wieder vermehrt mit der im Jahr 1926 vollzogenen Gründung der „Interessensgemeinschaft für die Schiffbarmachung der Mosel und Saar“ erneut aufgegriffen.[15] Mit Hilfe deutscher Reparationsleistungen wurde in Frankreich zwischen 1929 und 1932 die Mosel auf der Strecke von Frouard nach Metz bis Diedenhofen kanalisiert, durch die Rückkehr des Saargebietes zum Reich Anfang 1935 nahmen die Erörterungen um den Moselausbau erneut Fahrt auf. So ließ das Reichsverkehrsministerium durch die Wasserstraßendirektion Koblenz kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs ein neues Projekt ausarbeiten, denn nach dem Frankreichfeldzug im Juni 1940 und der damit verbundenen Eingliederung Lothringens und Luxemburgs in das Reichsgebiet wuchs das Interesse an einer Kanalisierung bis Diedendorf: Auf diese Weise hätte ein Zugriff auf das französische Wirtschaftsgebiet erfolgen können. Es wurde mit dem Bau auch unmittelbar begonnen (Staustufe bei Koblenz), der ausbrechende Krieg ließ die Arbeiten jedoch 1944 in den Hintergrund treten.[16]

Bereits im Jahr 1947 wurde das Projekt erneut durch die IHK Metz in Zusammenarbeit mit den IHK‘ s Trier und Luxemburg wieder aufgegriffen. So gründete sich am 29. Januar 1952 die „Interessensgemeinschaft für die Schiffbarmachung der Mosel und Saar“ neu, ihr gehörten infolge die Kammern Koblenz und Trier, die Städte Koblenz und Trier sowie die an Mosel und Saar angrenzenden Landkreise der Regierungsbezirke Koblenz und Trier an.[17] Mit der Gründung der Montanunion trat das Projekt in eine neue Phase, bei der parlamentarischen Verabschiedung des Montanvertrags im April 1952 übernahm die französische Regierung ihrem Parlament gegenüber die Verpflichtung, mit der Bundesregierung unmittelbar in Verhandlungen bezüglich der Schiffbarmachung der Mosel einzutreten. Es folgte die Bildung von Studienkreisen in allen drei betroffenen Ländern. Robert Schuman kommentierte 1952 das geplante Bauvorhaben wie folgt: „Es handelt sich um ein typisches Beispiel europäischer Wirtschaftspolitik. Außerhalb einer Gemeinschaft, die über die nationalen Grenzen hinaus die Interessen der Eisen- und Kohleindustrie Westeuropas zusammenschließt, könnte man das Projekt kaum verstehen; andererseits wäre diese Gemeinschaft sehr fehlerhaft und gefährdet, wenn sie die Bedeutung und die Dringlichkeit eines solchen Projektes vernachlässigen würde, das – man darf es ohne Übertreibung sagen – als ein Prüfstein für den europäischen Geist anzusehen ist. Es hieße gegen diesen Geist verstoßen, wollte man das Projekt nach den besonderen Vorteilen beurteilen, die der eine oder andere Partner aus ihm ziehen könnte.“[18] In den folgenden Jahren wurden zahlreiche Verhandlungen geführt, am 24. Juni 1953 traten schließlich in Baden-Baden die französischen, luxemburgischen und deutschen Studienkreise im Rahmen einer Vollversammlung gemeinsam für die Moselkanalisierung ein.[19] Im Weiteren befand sich das Projekt bei jedem Staatstreffen der beiden Länder BRD und Frankreich auf der Tagesordnung, 1954 bildeten die beiden Länder eine gemeinsame Kommission, die „Deutsch-französische Kommission zum Studium der Moselkanalisierung“, die Differenzen der beiden Länder hinsichtlich der Verkehrs- und Kostenfragen sollten jedoch noch eine ganze Wei-

15 Ebd.: S. 82.
16 Ebd.: S. 81 ff.
17 Ebd.
18 Zitiert nach Kutz, Marlies: S. 82.
19 Ebd.: S. 83.

le erhalten bleiben.[20] Nach langwierigen Verhandlungen kam schließlich am 27. Oktober 1956 der Staatsvertrag über die Schiffbarmachung der Mosel zwischen Thionville (Diedenhofen) und Koblenz für 1.500 Tonnen-Schiffe zustande, dieser wurde am 22. Dezember 1956 im Bundestag genehmigt.[21] Mit dem Abschluss des Moselvertrags verpflichtete sich im Gegenzug die französische Regierung zur vorzeitigen Rückgliederung des Saarlandes und erklärte zugleich ihren Verzicht auf die Weiterführung des Rhein-Seitenkanals, dessen Umsetzung schwere Schäden für die Landeskultur des Oberrheintals fürchten ließ,[22] dessen Bau jedoch Frankreich im Versailler Vertrag zugesprochen wurde.[23]

Nach sieben jähriger Bauzeit konnte im Jahr 1964 die Schifffahrt aufgenommen werden.[24] Die Finanzierung des teuren Baus wurde der Internationalen Moselgesellschaft (Gesellschaft mit beschränkter Haftung) übertragen, als Gesellschafter fungierten die BRD, Frankreich und Luxemburg. Die Gesamtkosten wurden im Jahr 1955 auf 370 Mio. DM ohne die Kraftwerke veranschlagt, Frankreich übernahm dabei 248 Mio. DM, Deutschland 120 Mio. DM und Luxemburg 2 Mio. DM, zur „Re-Finanzierung" ist der Moselkanal eine abgabenpflichtige Wasserstraße.[25] Durch die erfolgte Kanalisierung erfuhr Trier sowohl infrastrukturell, wirtschaftlich als auch durch den Fremdenverkehr einen enormen Aufschwung.

Nord-Süd-Magistrale

Auch als Moerdijk- oder Rhein-Schelde-Kanal bezeichnet, seit 1867 diskutiert. Angestrebte und im Jahr 1975 realisierte Verbindung zwischen Antwerpen (Schelde) und dem Rhein in Höhe von Rotterdam.

Presseorgane

Belgische, deutsche und niederländische Zeitungsorgane sortiert nach der Geographie:

Raum KIG Aachen (Aachen & Lüttich/Mönchengladbach/Düsseldorf/Köln)

Aachener Nachrichten, Aachener Neuigkeiten, Aachener Volkszeitung, Allgemeine Kölnische Rundschau, Der Mittag, Derniéres Nouvelles, Düsseldorfer Nachrichten, Euskirchener Volksblatt, Gazette de Liége, Grevenbroicher Zeitung, Handelsblatt, Industriekurier Düsseldorf, Kölnische Rundschau, Kölner Stadtanzeiger, La Metropole, Le Martin, Neuss-Grevenbroicher Zeitung, Rhein-Echo, Rheinische Post, Rheinische Zeitung, Rheydter Nachrichten, Westdeutsche Zeitung

---

20 Ebd.: S. 91.
21 Eppendorfer, Johannes: S. 2.
22 Michael, Peter: Verkehrsentwicklung und wirtschaftliche Bedeutung der Moselkanalisierung. In: Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (Hg.): Die wirtschaftspolitische Bedeutung der Mosel-Kanalisierung. (Schriftenreihe der DVWG e.V.), Reihe D, Vorträge; 35/36, Köln 1971, S. 19.
23 Berger, Werner: Einige Aspekte für eine Kosten-Nutzen-Betrachtung. In: Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (Hg.): Die wirtschaftspolitische Bedeutung der Mosel-Kanalisierung (Schriftenreihe der DVWG e.V.). Reihe D, Vorträge; 35/36, Köln 1971, S. 40.
24 Eppendorfer, Johannes: S. 2.
25 Ebd.: S. 3.

Raum KIG Krefeld (Krefeld/Duisburg/Moers/niederl. Limburg)
Dagblad voor Noord-Limburg, Duisburger Generalanzeiger, Duisburger Stadtanzeiger, Gazet van Limburg, Grenzland-Kurier, Moerser Woche, Limburgsch Dagblad, Maasen Roerbode, Nieuwe Limburger, Rheinische Post, Stadt und Hafen, Westdeutsche Zeitung

Ruhrgebiet
Westdeutsche Allgemeine Zeitung, Neue Rheinzeitung, Neue Ruhr Zeitung, Ruhr-Nachrichten

Sonstige Städte und Regionen
Allgemeine Zeitung Mainz, Antwerpse Gids, Bonner Rundschau, Der Bote, Der Hafenkurier, Der Hafenkurier Rotterdam, De Standaard, Deutsche Tagespost Würzburg, Freie Presse Bielefeld, Generalanzeiger Wesel, Het Rotterdamsch Parool, Lloyed Anversois, Mannheimer Morgen, Neue Zeitung München, Neue Presse, Nieuwe Rotterdamse Courant, Nordsee-Zeitung Bremerhafen, Nordwestspiegel, Oost Brabant, Westfalenanzeiger, Westfälische Nachrichten, Westfalen Post, Westdeutsche Rundschau, Westdeutsches Tagesblatt

Überregionale Zeitungen
Algemeen Dagblad, Binnenschifffahrts-Nachrichten, De Telegraf, De Tijd, De Volkskrant, Die Welt, Die Zeit, Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ), Deutsche Zeitung, Frankfurter Allgemeine, Financieel Dagblad, Handels- en Transportcourant, Het Handelsblad, Het laatste Nieuws, Het vrije Volk, La Libre Belgique, Nieuws van die Dag, Rheinischer Merkur, Welt der Arbeit, Wirtschafts-Correspondent

Regierungsbeauftragte
Eine länderübergreifende Aufstellung der Bundeskanzler/Präsidenten, Ministerpräsidenten/Gouverneurs sowie Oberbürgermeister/Oberstadtdirektoren der wichtigsten, in der Diskussion beteiligten Städte siehe auf Seite 283–286.

Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk Essen
Der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk Essen wurde 1919 mit Sitz in Essen als „öffentlich-rechtliche Körperschaft zur Lenkung, Überwachung und Koordinierung der Bau-, Siedlungs- und Verkehrsaufgaben und des Landschaftsschutzes im Ruhrgebiet“[26] gegründet. Im Jahr 1979 wurde dieser durch den Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR) ersetzt, seit 2004 dann durch den Regionalverband Ruhr.[27]

26 http://www.wissen.de/lexikon/siedlungsverband-ruhrkohlenbezirk (eingesehen am 11.07. 2015, 14:33 Uhr).
27 http://www.wissen.de/lexikon/siedlungsverband-ruhrkohlenbezirk (eingesehen am 11.07. 2015, 14:33 Uhr).

«Stopfen von Lanaye»[28]

Fr. Lanaye, nl. Ternaaien, wallonisch: Li Naye: Als Belgien im Jahr 1939 den Albertkanal fertig stellte, wurden Albertkanal und Juliana-Kanal, beide geeignet für 2.000t-Schiffe, durch Belgien mit einer Schleuse bei Lanaye verbunden, die jedoch nur für Schiffe von höchstens 600t Tragfähigkeit geeignet ist. Mit dieser Maßnahme unterband die belgische Regierung sehr erfolgreich, dass vermehrt niederländische Redereien den Schiffsverkehr im belgischen Hafenhinterland übernehmen konnten. Damit konnten Belgien und insbesondere Antwerpen sicher sein, dass das Frachtaufkommen aus den hochindustriellen Lütticher und auch nordfranzösischen Gebieten nicht nach Rotterdam abfließen würde. Die Stopfenproblematik wurde im Rahmen der Wasserstraßendiskussionen zwischen den beiden Beneluxländern immer wieder neu diskutiert. Erst im Jahr 1957 einigten sich die Niederlande und Belgien auf den Wegfall des «Stopfens von Lanaye». Die endgültige Fertigstellung erfolgte am 11. November 1961. Zeitgleich wurden ebenso große Fortschritte bezüglich des Maasausbaus (Belgien bis Givet, Frankreich von Givet bis Sedan) erzielt.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg[29]

(WSD): Nachfolgebehörde der preußischen Rheinstrombauverwaltung; die Umbenennung erfolgte 1939 in Wasserstraßendirektion Koblenz; 1945 dann in Wasserstraßendirektion der Nord-Rheinprovinz in Bonn, 1946 in Wasserstraßendirektion Duisburg und 1949 schließlich in Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg. Der WSD waren die 3 Wasser- und Schifffahrtsämter Köln, Duisburg und Wesel unterstellt.

West-Ost-Magistrale

Auch als Rhein-Maas-Schelde-Kanal bezeichnet, seit 1628 diskutiert. Angestrebte Verbindung zwischen Antwerpen (Schelde) und dem Rhein via Maas, zwischen der Schelde und der Maas seit 1939 zumindest teilweise durch den Albertkanal (für 2.000 t-Schiffe) realisiert, es standen seither drei mögliche Trassen zur Auswahl:

Nordlinie: deutsch-niederländische Trasse, mit der Fossa Eugeniana die älteste Trassenführung, angedacht zwischen Venlo/Arcen und Krefeld-Uerdingen/Ruhrort/Essberg/Orsoy

Mittellinie: deutsch-niederländische Trasse, mit dem Grand-Canal du Nord die zweit älteste Trassenführung, angedacht zwischen Neuss (Grimlinghausen/Uedesheim)/Düsseldorf/Köln über Mönchengladbach/Rheydt nach Sittard/Born

---

28 Darstellung beruht auf den folgenden Quellen: Zusammenfassung über die niederländischen und belgischen Wasserstraßen. (Verfasser unbekannt, vermutlich aber Böttger, wahrscheinlich aus dem Jahr 1950), S. 2, in: Bestand: 18/156, Stadtarchiv Krefeld; Anlage 3, Bericht des Vorsitzenden über zwischenzeitliche Erörterungen in der Frage eines Rhein-Maas-Kanals im Rahmen der Mitgliederversammlung des Westlandkanal-Vereins (21.05.1957), S. 2, in: Bestand 1d71/12, Stadtarchiv Mönchengladbach; Sitzungsprotokoll des Westlandkanal-Vereins (05.06.1957), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 56 sowie Protokoll Westlandkanal-Verein (09.09.1963), in: Bestand B.02.04.003, Nr. 175, Stadtarchiv Neuss.

29 Vgl. Wasser- und Schiffahrtsdirektion Duisburg (Hg.): Der Rhein. Ausbau, Verkehr, Verwaltung. Duisburg 1951. Siepmann, Friedrich: Der Rhein. Schifffahrts- und Industriekarte des Rheins unter Verwendung des amtlichen Materials mit Unterstützung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg. Duisburg 1972, S. 337–339.

Südlinie: deutsch-belgische Trasse, mit dem Schneidersentwurf die jüngste Trassenführung, angedacht zwischen Neuss (Grimlinghausen/Uedesheim)/Düsseldorf/Köln über Aachen nach Visé

Übersicht über die diskutierten Trassenentwürfe zwischen Rhein, Maas und Schelde

Jahr	Kanalname	Erbauer/Auftraggeber	Start (vom Rhein aus)	Über	Ziel	Erfolg
1626	Fossa Eugeniana	Isabella Clara Eugenia	Rheinberg	Walbeck, Geldern, weiter über die Demer	Venlo/ Antwerpen	Ü*
1764	Maas-Rhein-Ems-Kanal**	Friedrich der Große	Xanten	Walbeck, Kapellen, Geldern	Arcen	-
1808	Grand Canal du Nord*** Teilstücke: Nordkanal Noordervaart	Napoleon	Grimlinghausen Neuss Nederweert Beringe	Viersen, Süchteln, Grefrath, Nettetal Herongen -------- --------	Venlo/ Antwerpen Neersen Helden	- Ü Ü
1816	Nordkanal	Johann Wilhelm Thomas	Neuss	--------	Vinkrath	-
1816	Nordkanal	D. Preyer und H. J. Metzges	Neuss	--------	Süchteln	-
1823	Nordkanal	J. W. Thomas	Neuss	--------	Neersen	Ü
1862	Rhein-Niers-Canal	F. Lange	Uerdingen	Krefeld, Neersen, Mönchengladbach, Viersen	Venlo/ Antwerpen	-
1873	Rhein-Maas-Schelde-Kanal	Henket	Uerdingen	Krefeld, Kempen, Nettetal, Herongen	Venlo/ Antwerpen	-
1893	Rhein-Niers-Kanal	Chr. Havestadt/ M. Contag	Uerdingen	Krefeld, Neersen, Viersen, Mönchengladbach	Sittard	-
1899	Rhein- Maas-Schelde-Kanal	H. Hentrich	Krefeld	Uerdingen, Nettetal, Leuth	Venlo/ Antwerpen	-
1912	Rhein-Maas-Schelde-Kanal	H. Hentrich	Budberg	Uerdingen, Nettetal, Leuth	Venlo/ Antwerpen	-
1914	Rhein-Maas-Schelde-Kanal	M. Valentin	Grimlinghausen	Mönchengladbach, Geilenkirchen, Aachen	Maastricht/ Antwerpen	-
1914/15	Rhein-West-Großschiffahrts-kanal	Rosenmeyer	Widdig	Köln, Mönchengladbach, Herental	Antwerpen	-
1911/20	Rhein-Maas-Schelde-Kanal	A. Schneiders	Godorf	Jülich, Geilenkirchen, Nuth, Limburg	Elsloo/ Antwerpen	-
1920	Rhein-Maas-Schelde-Kanal	M. Valentin	Oberkassel	Mönchengladbach, Brugge, Maasbracht	Elsloo/ Antwerpen	-
1920/21	Rhein-Maas-Schelde-Kanal	F. Bock	Köln	Hohenbudberg, Kempen, Geldern, Mönchengladbach	Venlo/ Antwerpen	-
1922	Rhein-Maas-Schelde-Kanal	van Caeneghem	Düsseldorf	Gladbach, Sittard, Genk	Genk/ Antwerpen	-

Jahr	Kanalname	Erbauer/Auftraggeber	Start (vom Rhein aus)	Über	Ziel	Erfolg
1939	Rhein-Maas-Kanal	Schürmann/Landesplanungs-gemeinschaft Rheinland	Worringen/Widdig/ Godorf	Jülich, Kerpen, Hürth, Aachen****	Maastricht	-
1940	Rhein-Maas-Schelde-Kanal Erftlinie	H. Hentrich Baurat R. Heim	Essberg Neuss	Geldern, Weert, Albertkanal Grevenbroich, Metternich, Jülich, Aachen*****	Venlo/ Antwerpen Maastricht/ Antwerpen	- -
1949	Vent-Debout-Kanal	Belg. Oberst P. Collignon	Neuss	Mönchengladbach, Aachen	Visé/Antwerpen	-
1950	Rhein-Maas-Schelde-Kanal	Bundesverkehrsministerium	Neuss Neuss	Mönchengladbach, Geilenkirchen, Sittard ODER Rheydt, Erkelenz, Geilenkirchen, Aachen	Elslo/Sittard/ Antwerpen	-
1951	Rhein-Maas-Schelde-Kanal	KIG Krefeld KIG Aachen	Ruhrort Neuss	------ Rheydt, Baal, Geilenkirchen, Herzogenrath, Aachen	Venlo/ Antwerpen Visé/Antwerpen	- -
1952	Rhein-Maas-Schelde-Kanal	LCW KIG Aachen Belg. Regierung	Neuss Neuss unbekannt	Rheydt, Vlodrop Geilenkirchen Sittard, Isenbruch, Briegden, Limmel, Ab Sittard eine Gabelung: Die eine Richtung sollte nach Krefeld, die andere südöstlich ins niederländische Kohlerevier und weiter nach Aachen führen.	Born/ Antwerpen Born/ Antwerpen Born/ Antwerpen	- - -
1954	Rhein-Maas-Schelde-Kanal	KIG Krefeld	Ruhrort	------	Arcen/ Antwerpen	-
1962	Rhein-Maas-Schelde-Kanal Südlinie Mittellinie Nordlinie A Nordlinie B	Dreierkommission (*CEMT*)	 Stürzelberg Stürzelberg Orsoy Uerdingen	 Aachen Stichkanal nach Siersdorf Stichkanal Siersdorf-Born Stichkanal Siersdorf-Born	 Visé Born Arcen Venlo	 - - - -
1985	Rhein-Maas-Schelde-Kanal	Nl. Kiesgewinnungsbetriebe	Uerdingen Stürzelberg	Krefeld, Willich, Meerbusch ODER Grevenbroich Mönchengladbach	Maasbracht/ Antwerpen Sittard/ Antwerpen	- -

* Ü: Entwurf trat in die Bauphase, Überreste noch heute vorhanden.
** Das einzige Projekt, welches nicht Antwerpen mit dem Rhein verbinden wollte, sondern nur Maas und Rhein.
*** Das erste Mal, dass Aachen via Stichkanal bedacht werden sollte.
**** Ab dem Jahr 1939 wurde für die Verbindung Maas-Schelde auf den Juliana-Kanal bzw. Albertkanal zurückgegriffen.
***** Sie wurde am 30.08.1950 offiziell aus Gründen technischer Probleme bezüglich des Bergbaus (erheblicher Braunkohleverlust etc.) aufgegeben.

Liste der *Denkschriften,* Studien und Gutachten

Jahr	Institution	Titel	Trasse
1950	*Stadt Krefeld* Verkehrsministerium NRW	*Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal – Kurze Geschichte des Kanalgedankens unter besonderer Berücksichtigung des Entwurfes Henterich III (1940).* Gutachten Verkehrswissenschaftliches Institut Köln (Gaspers) Gutachten Wasserstraßenamt Köln (Heim)	*Entwurf Hentrich III* Trassen Hentrich II, Valentin und Schneiders Erftlinie
1951	*Stadt Krefeld* *Westlandkanal-Verein*	*Titel nicht ermittelbar* *Der Westlandkanal und seine Bedeutung*	*Venlo-Ruhrort* *Visé-Aachen-Neuss/Born-Geilenkirchen-Neuss*
1952	*LCW* *Westlandkanal-Verein* Wissenschaftlicher Beirat	*Die Schelde-Maas-Rheinverbindungen durch Niederrheinisch-Limburg/ De Schelde-Maas-Rijnverbindingen door Nederlands Limburg Frühere und gegenwärtige Kanalpläne im Schelde-Maas-Rheingebiet* Empfehlungen	*Venlo-Ruhrort/Born-Vlodrop-Neuss/Born-Geilenkirchen-Neuss* Visé-Aachen-Neuss Venlo-Ruhrort/Born-Vlodrop-Neuss/Born-Geilenkirchen-Neuss
1953	*AG-IHK-Limburg*	*Resolution auf der Basis der Denkschrift der LCW*	*Venlo-Ruhrort/Born-Vlodrop-Neuss/Born-Geilenkirchen-Neuss*
1954	*Westlandkanal-Verein*	*Niederländische Schiffahrtsstraßen und Häfen und ihre Bedeutung für die Wasserstraßen im Lande Nordrhein-Westfalen und für die westdeutsche Wirtschaft*	*Born-Geilenkirchen-Neuss*
1955	*KIG Krefeld*	*Titel nicht ermittelbar*	*Venlo-Ruhrort*
1956	Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg/Wasser- und Schifffahrtsamt Köln	Überschlägiger Vorentwurf für einen Rhein-Maas-Kanal mit Anschluß des Aachener Raumes. Erläuterungsbericht	Born-Geilenkirchen-Neuss/Stichkanal nach Aachen
1957	*KIG Aachen* *KIG Krefeld*	*Die Bedeutung einer Rhein-Maas-Verbindung für den Westeuropäischen Grossraum* *Um den Maas (Arcen)-Niederrhein-Kanal*	*Born-Geilenkirchen-Neuss* *Arcen-Ruhrort*
1958	*KIG Aachen/CEAM*	*Die Bedeutung einer Rhein-Maas-Verbindung für den Westeuropäischen Grossraum/La liaison Meuse-Rhin (s.o. Übersetzung in drei Sprachen)*	*Born-Geilenkirchen-Neuss*

Jahr	Institution	Titel	Trasse
1959	*CEAM*	*Die Rhein-Maas-Verbindung als nationaler und internationaler Verkehrsweg*	*Born-Geilenkirchen-Neuss*
1960	*Rheinischer Braunkohlebergbau*	*Titel nicht ermittelbar*	*Gegen jegliche Trasse.*
1961/ 62	Landesregierung NRW Dreierkommission (CEMT) Nederlandsch Economisch Instituut (Rotterdam)	Der Maas-Rhein-Kanal, Gutachten über die ökonomische Bedeutung einer Wasserstraßenverbindung zwischen Maas und Rhein (Predöhl/ Jürgensen) Verbindung Maas-Rhein mit Anschluß von Aachen (technischer Teil) Een onderzoek naar de economische merites van een Maas-Rijnkanaal (Prof. Klaassen)	Born-Mönchengladbach-Neuss/Arcen-Ruhrort Visé-Aachen-Neuss/Born-Mönchengladbach-Neuss/Arcen-Baerl Nordlinien: Arcen-Orsoy/Venlo-Uerdingen + Stichkanalvarianten: Born-Niederbusch/Born-Geilenkirchen/Born-Siersdorf Mittellinie: Born-Stürzelberg
1967	Ruhrsiedlungsverband	Die Verkehrsverflechtung des Ruhrgebiets mit den westeuropäischen Nachbarräumen (Linden)	Nordlinie
1968	Ruhrsiedlungsverband	Untersuchung der Notwendigkeit einer neuen Eisenbahn- und Wasserstraßenverbindung zwischen den beiden Wirtschaftszentren Ruhrgebiet und Antwerpen/Rotterdam Studien (Seidenfus)	Nordlinie A (Arcen-Orsoy)/Nordlinie B (Venlo-Uerdingen)/Born-Vlodrop-Stürzelberg/Born-Geilenkirchen-Stürzelberg
1978	Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr NRW	Projektstudie zum Bau des Rhein-Maas-Kanals (Prof. Voigt)	Nicht ermittelbar
1970	IHK Aachen	Kosten-Nutzen-Analyse des Rhein-Maas-Kanal-Projektes	Mitteltrasse
1978	Forschungsgruppe „Rhein-Maas-Kanal“ durch das Institut für Industrie- und Verkehrspolitik der Universität Bonn	Fordert neuen Untersuchungsauftrag	allgemein
1983	Generaldirektion Verkehr der EG-Kommission	SOBEMAP-Gutachten	Nord- und Mitteltrasse
1985	Researchvereniging Grindwinningsbedrijf	Prof. Ing. J. F. Agema, Ing. A. Ferguson/Ing. J. Stuip,/Ing. J. J. Tiemersma (Universität Delft): Maas-Rijnverbinding. Een verkennende studie naar mogelijke scheepvaartverbindingen tussen de Maas en de Rijn alsmede naar effecten daarvan. Delft 1985 (GRIMAR-Gutachten)	Trassenband vom Norden bis zur Mitte

Bundesland/Provinzial-Regierungen

Ministerpräsidenten/Gouverneur	Verkehrsminister	Wirtschaftsminister
Deutschland/NRW		
Rudolf Amelunxen (1946–47) Karl Arnold (1947–56) Fritz Steinhoff (1956–58) Franz Meyers (1958–66) Heinz Kühn (1966–78) Johannes Rau (1978–98)	Fritz Stricker (1946–47) Heinz Renner (1947–48) Karl Arnold (1948–50)	Erik Nölting (1946–50)
	Minister für Wirtschaft und Verkehr	
	Artur Sträter (1950–54) Friedrich Middelhauve (1954–56) Hermann Kohlhase (1956–58)	
	Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr	
	Hans Lauscher (1958–62) Gerhard Kienbaum (1962–66) Bruno Gleitze (1966–67) Fritz Kassmann (1967–70) Horst Ludwig Riemer (1970–79) Liselotte Funcke (1979–80) Reimut Jochimsen (1980–85)	
Niederlande/Limburg		
Willem van Sonsbeeck (1944–47) Frans Houben (1947–64) Charles van Rooy (1964–1977) Sjeng Kremers (1977–1990)	----------	
Belgien/Limburg		
Hubert Verwilghen (1944–50) Louis Roppe (1950–78) Harry Vandermeulen (1978–95)	----------	
Belgien/Lüttich		
Joseph Leclercq (1944–53) Pierre Clerdent (1953–71) Gilbert Mottard (1971–90)	----------	

Städte

Oberstadtdirektor	Oberbürgermeister
Mönchengladbach	
Wilhelm Elfes (1946) Fritz Fleuster (1946–58) Wilhelm Elbers (1958–74) Helmut Freuen (1975–94)	Peter Nonnenmühlen (1946) Wilhelm Elfes (1946–48) Peter Nonnenmühlen (1948–52) Franz Meyers (1952) Wilhelm Finger (1952–56) Wilhelm Maubach (1956–64) Wilhelm Wachtendonk (1964–74) Franz Meyers (1975) Theodor Bolzenius (1975–84) Heinz Feldhege (1984–97)
Neuss	
Josef Nagel (1946–60) Günther Kuhnt (1960–71) Franz Josef Schmitt (1971–85) Hans-Heinrich Grosse-Brockhoff (1985–92)	Josef Nagel (1945–46) Josef Schmitz (1946) Alfons Frings (1946–61) Peter Wilhelm Kallen (1961–67) Herbert Karrenberg (1967–82) Hermann Wilhelm Thywissen (1982–87)
Krefeld	
Bernhard Heun (1949–64) Hermann Steffens (1964–86) Alfred Dahlmann (1986–88)	Johannes Stepkes (1945–46) Wilhelm Warsch (1946–47) Hermann Passen (1947–49) Hans Wiemes (1949) Hanns Müller (1949–51) Johannes Hauser (1951–56) Josef Hellenbrock (1956–61) Herbert van Hüllen (1961–68) Hansheinz Hauser (1968–1982) Dieter Pützhofen (1982–89)
Aachen	
Albert Servais (1946–54) Anton Kurze (1954–75) Heiner Berger (1975–94)	Ludwig Kuhnen (1946) Albert Maas (1946–52) Hermann Heusch (1952–1973) Kurt Malangré (1973–89)
Bürgermeister	
Venlo	
Bernard B. M. Berger (1945–52) Charles Ch. J .M. A. van Rooy (1952–57) Leonard L. de Gou (1957–69) Theo Th. J. M. Gijsen (1969–79) Frans F. M. Feij (1979–84)	
Maastricht	
Willem Michiels van Kessenich (1944–67) Fons Baeten (1967–85)	

Rotterdam
P. J. Pieter Oud (1945–52) G. E. Gerard van Walsum (1952–65) W. Wim Thomassen (1965–74) A. A. André van der Louw (1974–61) A. Bram Peper (1982–99)
Lüttich
Paul Gruselin (1945–58) Auguste Buisseret (1959–63) Maurice Destenay (1963–73) Charles Bailly (1973–76) Edouard Close (1976–91)
Antwerpen
Willem Eekelers (1946–47) Lode Craeybeckx (1947–76) Frand Detiège (1976) Mathilde Schroyens (1977–82) H. Bob Cools (1983–94)

Nationalregierungen

Bundeskanzler/ Ministerpräsidenten	Außenminister	Verkehrsminister
Deutschland		
Konrad Adenauer (1949–63) Ludwig Erhard (1963–66) Kurt Georg Kiesinger (1966–69) Willy Brandt (1969–74) Helmut Schmidt (1974–82) Helmut Kohl (1982–98)	Konrad Adenauer (1951–55) Heinrich von Brentano (1955–61) Gerhard Schröder (1961–66) Willy Brandt (1966–69) Walter Scheel (1969–74) Hans-Dietrich Genscher (1974–82) Helmut Schmidt (1982) Hans-Dietrich Genscher (1982–92)	Hans-Christoph Seebohm (1949–66) Georg Leber (1966–72) Lauritz Lauritzen (1972–74) Kurt Gscheidle (1974–80) Volker Hauff (1980–82) Werner Dollinger (1982–87) Jürgen Warnke (1987–89)
Niederlande		
Willem Schermerhorn (1945–46) Louis Beel (1946–48) Willem Drees (1948–58) Louis Beel (1958–59) Jan de Quay (1959–63) Victor Marijnen (1963–65) Jo Cals (1965–66) Jelle Zijlstra (1966–67) Piet de Jong (1967–71) Barend Biesheuvel (1971–73) Joop den Uyl (1973–77) Dries van Agt (1977–82) Ruud Lubbers (1982–94)	Jan Herman van Roijen (1946) Pim van Boetzelaer van Oosterhout (1946–48) Dirk Stikker (1948–52) Jan Willem Beyen (1952–56) Joseph Luns (1956–71) Norbert Schmelzer (1971–73) Max van der Stoel (1973–77) Chris van der Klaauw (1977–81) Max van der Stoel (1981–82) Dries van Agt (1982) Hans van den Broek (1982–93)	Paul-Willem Segers (1949–54) Edward Anseele jr. (1954–58) Paul-Willem Segers (1958–61) Alfred Bertrand (1961–65) Yves Urbain (1965–66) Alfred Bertrand (1966–72) Fernand Delmotte (1972–73) Edward Anseele jr. (1973) Jef Ramaekers (1973–74) Jos Chabert (1974–80) Guy Spitaels (1980–81) Valmy Féaux (1981) Herman De Croo (1981–88)
Belgien		
Paul-Henri Spaak (1947–49) Gaston Eyskens (1949–50) Jean Duvieusart (1950) Joseph Pholien (1950–52) Jean Van Houtte (1952–54) Achille Van Acker (1954–58) Gaston Eyskens (1958–61) Théo Lefèvre (1961–65) Pierre Harmel (1965–66) Paul Vanden Boeynants (1966–68) Gaston Eyskens (1968–73) Edmond Leburton (1973–74) Leo Tindemans (1974–78) Paul Vanden Boeynants (1978–79) Wilfried Martens (1979–81) Mark Eyskens (1981) Wilfried Martens (1981–92)	Paul van Zeeland (1949–54) Paul-Henri Spaak (1954–57) Victor Larock (1957–58) Pierre Wigny (1958–61) Paul-Henri Spaak (1961–66) Pierre Harmel (1966–73) Renaat Van Elslande (1973–77) Henri Simonet (1977–80) Charles-Ferdinand Nothomb (1980–81) Leo Tindemans (1981–89)	

IHK

Präsidenten	Sekretäre und Hauptgeschäftsführer
DEUTSCHLAND	
Mönchengladbach	
Theodor Schweitzer (1945–56) Georg Hertel (1956–58) Viktor Achter (1959–77)	Hans List (1945–47) Aloys Wittstamm (1947–59) Herbert C. Blank (1959–72) Wessel de Weldigne-Cremer (1972–77)
Neuss	
Wilhelm Werhahn (1945–62) Franz Schütz (1962–70) P. W. Kallen (1970–77)	Adolf Flecken (1945–50, Innenminister NRW 1950–52) Nicolaus Bömmels (1950–65) Florenz Ernst (1965–77)
Krefeld	
Ernst Engländer (1945–47) Edmund Holtz (1947–57) Erich Selbach (1957–74) Herbert Pattberg (1974–77)	Hans Nordsieck (1945–61) Werner Röhring (1961–77)
Mittlerer Niederrhein (ab 25.04.1977) – Krefeld, Mönchengladbach, Neuss, Viersen	
Herbert Pattberg (1977–83) Carl Albert Schiffers (1984–89)	Wessel de Weldigne-Cremer (1977–96)
Aachen	
Hermann Heusch (1945–81) Heinz Malangré (1981–97)	Clemens Bruckner*
Köln	
Robert Pferdmenges (1945) Peter Joseph Bauwens (1946) Franz Greiß (1947–58) Eugen Gottlieb van Langen (1958–66) Otto Wolff von Amerongen (1966–90)	Georg Rieber (1945) Bernhard Hilgermann (1945–62) Helmut Rehker (1962–81)
Niederrheinische IHK Duisburg – Duisburg, Ruhrort, Wesel	
Heinrich Kost (1944–47) Erich Edgar Schulze (1947–54) Heinrich Kost (1954–62) Prof. Dr. Heinrich Schackmann (1962–71) Dr. Karl-Heinz Kürten (1971–83) Wolf Aengeneyndt (1984–93)	*
NIEDERLANDE**	
Rotterdam (Präsidenten)	
Karel Paul van der Mandele (1938–60)	
Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Maastricht en Omstrekken (Präsidenten)	
L. P. M. H. Lhoest*	
Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Midden-Limburg (Präsidenten)	
J. M. H. Breukers*	
Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noord-Limburg (Präsidenten)	
L. A. H. G. Custers*	
Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de Mijnstreek (Präsidenten)	
P. A. A. Wirtz*	
BELGIEN	
Antwerpen (Präsidenten)	
Frédéric Osterrieth (1941–66) Etienne Havenith (1967–68) Frans Installé (1968–69) Raymond J. Lhonneux (1969–88) Jan Dierchx (1988–90)	

* Personen oder Daten nicht ermittelbar.

** Für die niederländischen Präsidenten der IHK's lassen sich weder die Zeit der Amtsdauer noch die Vor- oder Nachgänger ermitteln. Fest steht aus diversen Korrespondenzen, dass die angeführten Personen zumindest während der intensiven Hauptdiskussionsphase um den Rhein-Maas-Kanal das Präsidentenamt innehatten.

Presseartikelregister zum Rhein-Maas-Schelde-Kanal

Das Presseregister basiert lediglich auf den in den grenzübergreifend besuchten Archiven gefundenen Zeitungsartikeln. Separate Recherchen über die einzelnen Tageszeitungen wurden nicht betrieben. Für die Jahre 1946, 1948, 1967, 1971–75, 1977–79 sowie 1984 konnten auf diese Weise keine Berichte ermittelt werden. Das Register erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit: Es fanden sich immer wieder Hinweise in den einzelnen Archivbeständen auf weitere Artikel, deren Überschriften im Rahmen der Recherchen jedoch nicht ermittelt werden konnten.

Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal nach dem Zweiten Weltkrieg in der deutschen, niederländischen und belgischen Tagespresse

1947

Kanalprojekt Antwerpen-Aachen-Rhein (29.01., Rheinische Post)
Antwerpen und der Rhein-Maas-Kanal (10.02., Westdeutsche Zeitung)
Antwerpen und der Rhein-Maas-Kanal (19.02., Westdeutsche Zeitung)
Wasserstraße Antwerpen-Lüttich-Aachen-Neuß (05.04., Aachener Volkszeitung)

1949

Große Kanalbauobjekte in Westdeutschland (18.01., Aachener Volkszeitung/Euskirchener Volksblatt)
Kanalprojekt von Antwerpen zum Rhein (02.04., Rhein-Echo)
Antwerpen wenst voortgang van Schelde-Rijn-discussie (03.06., De Volkskrant)
Die Pläne für einen Maas-Rhein-Kanal (03.09., Allgemeine Kölnische Rundschau)
Moerdijk ou Vent-Debout? (08.09., Lloyed Anversois)
Rhein-Aachen-Kanal (10.09., Freie Presse Bielefeld)
Maas-Rhein-Kanal Aufgabe des Bundes (15.09., Kölnische Rundschau)
Deutsch-belgischer Kontakt in Antwerpen (16.09., Handelsblatt)
Das Kanalprojekt Albert-Kanal-Neuß (19.09., Rhein-Echo)
Kein Geld für Kanalbau Aachen-Köln (20.09., Rhein-Echo)
Kein Geld für Kanalbau Aachen-Köln. Zunächst soll Bundesbahn modernisiert und konkurrenzfähig gemacht werden (20.09., Westdeutsche Zeitung)
Ein Kanal von Aachen nach Köln (20.09., Westdeutsche Zeitung)
Deutsch-belgische Verkehrsfragen (20.09., Allgemeine Zeitung Mainz)
Rhein-Schelde-Kanal. Ein finanzielles Problem (21.09., Handelsblatt)
Rhein-Maas-Schelde-Kanal. Das Rheinische Braunkohlegebiet wird auf jeden Fall durchschnitten (27.09., Westdeutsche Zeitung)
La suisse et la liaison Escaut-Rhin (29.09., Llojd Anversois)
Gespräch über Projekt Rhein-Maas-Kanal (11.10., Rheinische Post)
Belgier verhandeln über Kanalprojekt (11.10., Kölnische Rundschau)
Der Rhein-Antwerpen-Kanal (22.10., Kölnische Rundschau)
La liason d' Anvers au Rhin. M. C. Petersen, président de la Fédération Maritime souligne l' intérêt européen d' un prologement du canal Albert jusqu' au Rhin (07.11., Le Martin)
Benelux et liaison Rhenane (09.11., Lloyed Anversois)

Les canaux du Moerdijk et Vent-debout (21.11., Lloyed Anversois)
La liaison Escaut-Rhin. Une question d' ordre national (30.11., Lloyed Anversois)
Ist der Kanalbau heute wertlos? (30.11., Kölnische Rundschau)
Kanalprojekt Rhein-Maas (09.12., Kölnische Rundschau)
Rhein-Maas-Schelde-Kanal ohne Krefeld? (20.12., Rhein-Echo)
Verein „Westkanal“ (21.12., Die Welt)
Rhein-Maas-Verbindung rückt näher (22.12., Westfalen Post)
Aachen-Rhein-Kanal? (22.12.1949, Rheinische Post)
Das Maas-Rhein-Projekt (22.12., Kölner Stadtanzeiger)
Eine Wasserstraße unter dem Aachener Wald (23.12., Aachener Nachrichten)
Die Aussichten für Maas-Rhein-Kanal (23.12., Kölnische Rundschau)
Die Aussichten für Maas-Rhein-Kanal (23.12., Aachener Volkszeitung/Euskirchener Volksblatt)
Maas-Rhein-Kanal wird diskutiert (23.12., Rheinische Post Krefeld)
Die Schelde-Maas-Rhein-Verbindung (24.12., Düsseldorfer Nachrichten)
Der Aachen-Rheinkanal-Verein ersteht wieder (29.12., Aachener Volkszeitung)
Wie wird der Rhein-Schelde-Kanal geführt werden? (29.12., Aachener Volkszeitung/ Euskirchener Volksblatt)
Um den Maas-Rhein-Kanal: Das Projekt der belgische Regierung (31.12., Aachener Nachrichten)
Duisburg-Ruhrort: Aachen-Rhein-Kanalprojekt unerwünscht (31.12., Aachener Volkszeitung)
Das Projekt der belgischen Regierung (31.12., Aachener Neuigkeiten)
Belgien steht zum Schelde-Rhein-Kanal (31.12., Kölnische Rundschau)
Bedenken gegen Rhein-Maas-Schelde-Kanal (31.12., Rheinische Post)

1950

Antwerpen-Rhein-Schiffahrtsweg. Neugründung des „Aachen-Rheinkanal-Vereins“ Mitte Januar (02.01., Neue Zeitung München)
Wieder zweckloses Kanalprojekt das nur Kosten verursacht (02.01., Mannheimer Morgen)
Der Antwerpen-Rhein-Kanal. Belgische Initiative – Hoffnung auf Marschallplan-Gelder (03.01., Allgemeine Kölnische Rundschau)
Kanalprojekt Bundesangelegenheit. Rhein-Schelde-Projekt übergebietlich (04.01., Mannheimer Morgen)
Bund bearbeitet Rhein-Schelde-Kanal. Nordrhein-Westfalen hat reges Interesse, aber kein Geld (04.01., Kölner Rundschau)
Kein Geld für Rhein-Schelde-Kanal (04.01., Der Mittag)
Kein Geld für Ruhr-Schelde-Kanal (04.01., Westdeutsche Allgemeine Zeitung)
Rhein-Schelde-Projekt jetzt beim Bund (04.01. Aachener Nachrichten)
Wie wird der Rhein-Aachen-Schelde-Kanal finanziert? (04.01., Aachener Volkszeitung)
Geldsorgen um Kanalprojekt. Deutschland und Belgien hoffen auf USA-Gelder (04.01., Westfalenanzeiger)
Keine Mittel für Kanalprojekt (04.01., Neue Ruhr Zeitung)
Rhein-Schelde-Kanal aus ERP-Mitteln? (05.01., Die Welt)
Projekt Rhein-Schelde-Kanal. Deutschland hat kein Geld (05.01., Westfälische Nachrichten)

Der Schelde-Rhein-Kanal. Kosten 1932 auf 130 Mill. veranschlagt – Deutsche, belgische und holländische Interessen (06.01., Kölner Stadtanzeiger)
Der Schelde-Rhein-Kanal (06.01., Kölner Stadtanzeiger)
Belgien drängt auf eine Kanalverbindung zur Ruhr. Vorbesprechungen zum Bau eines belgisch-deutschen Wasserweges über Aachen haben begonnen (07.01., Aachener Zeitung)
Ein uralter Plan – wird er Wirklichkeit? (07.01., Aachener Zeitung)
Vom Rhein bis nach Antwerpen (07.01., Westdeutsche Zeitung)
Wird der Maas-Rhein-Kanal gebaut? (07.01./08.01., Allgemeine Kölnische Rundschau)
Braunkohle und Aachen-Rhein-Kanal. Gesellschaften des rheinischen Braunkohlereviers äußern Bedenken (10.01., Kölnische Rundschau)
Braunkohle und Aachen-Rhein-Kanal (10.01., Kölnische Rundschau)
Holland meldet seine Ansprüche an (13.01., Aachener Volkszeitung)
Kanalverbindung Aachen-Antwerpen. Noch keine Stellungnahme der Bundesregierung (16.01., Allgemeine Kölnische Rundschau)
Hinter verschlossenen Türen (17.01., Der Mittag)
Rhein-Maas-Schelde-Kanal – ein europäisches Projekt (28.01., Frankfurter Rundschau)
Der geplante Benelux-Kanal (28.01., Frankfurter Allgemeine)
Die Kanalfrage von Antwerpen aus gesehen (31.01., Aachener Volkszeitung)
Bedarf an Wasserstraßen gesättigt? (01.02., Handelsblatt Deutsche Wirtschaftszeitung)
Le probleme des relations fluviales Anvers-Rhin (06.02., Lloyd Anversois)
Rhein-Maas-Kanal in der Diskussion (09.02., Bote)
Der Rhein-Maas-Kanal wird wieder erörtert (10.02., Rheinische Post)
Belgien rückt näher an den Rhein (20.02., Handelsblatt)
„Westlandkanal-Verein“ (01.03., Die Welt)
Gründung des Westlandkanal-Vereins (02.03., Industriekurier Düsseldorf)
Westlandkanal-Verein gegründet. Auch Düsseldorfer Interessen werden dadurch berührt (03.03., Rhein-Echo)
Der europäische Mittellandkanal (03.03., Rhein-Echo)
Krefeld paßt auf (09.03., Rheinische Post)
Le liason Escaut-Rhin est envisagée en Rhénanie avec un surcroît d’intérêt (16.03., Le Martin)
Düsseldorf-Antwerpen direkt? Besprechung über Maas-Rhein-Kanal – Finanzierung aus ERP-Mitteln (24.03., Rheinische Zeitung)
Briefe an die Lokalredaktion: Omnibusverkehr nach Thenhoven-Roggendorf (31.03., Kölner Rundschau)
Auch Krefeld wird eingeladen (21.04., Westdeutsche Zeitung)
Maas-Rhein-Kanal als Zukunftsmusik? Bundesverkehrsminister Seebohm sprach in Köln vor der Bauindustrie (21.04., Kölnische Rundschau)
Rhein-Maas-Projekt taucht wieder auf (27.04., Rheinische Post)
Kommt der Rhein-Aachen-Kanal? Belgien stark interessiert – Deutsche Pläne seit 1929 vorhanden (29.04., Der Mittag)
Groß-Kanalprojekte erneut diskutiert (29./30.04., Duisburger Generalanzeiger)
Problèmes allemands et rhénans (04.05., Lloyd Anversois)
Nos communications par eau avec le Rhin (25.05., Derniéres Nouvelles)
Pour que le canal Albert remplisse entièrement son rôle de voie de pénétration par l’Est (26.05., Le Martin)

Le canal Meuse-Rhin. Oeuvre d'audace, mais techniquement possible (27/28.05., Le Martin)
Moerdijk et Vent-Debout (31.05., Lloyd Anversois)
Die Kanalverbindung Maas-Rhein (18.06., La Libre Belgique)
Holland für Rhein-Maas-Verbindung bei Venlo (19.07., Rheinische Post)
Kanaldebatte hinter den Kulissen. Holland plädiert für Rhein-Maas-Verbindung bei Venlo (20.07., Westdeutsches Tageblatt)
Holland plädiert für eine Rhein-Maas-Verbindung bei Venlo (21.07., Kölnische Rundschau)
Rhein-Maas-Kanal-Gespräche in Bonn. Ein Projekt von europäischer Bedeutung (25.07., Aachener Volkszeitung)
Um den Rhein-Maas-Kanal. Ein Projekt von europäischer Bedeutung (25.07., Kölnische Rundschau)
La Liaison Escaut-Rhin (27.07., Lloyd Anversois)
Per Schiff von Duisburg bis Antwerpen – 171 km (29.07., Deutsche Rundschau)
Ein deutsch-belgischer Rheinkanal? (09.08., Deutsche Zeitung)
Der Schelde-Aachen-Rhein-Kanal (12.08., Aachener Nachrichten)
Deutsch-belgische Besprechungen um den Neuß-Maas-Kanal (23.08., Neuß-Grevenbroicher Zeitung)
Rhein-Schelde-Kanal in der Beratung (25.08., Rheydter Nachrichten)
Variationen um den Maas Rhein-Kanal. Die westeuropäischen Industriegebiete rücken zusammen. (26.08., Rheinischer Merkur)
Wird der Rhein-Maas-Schelde-Kanal Wirklichkeit? (06.09., Rheinsche Zeitung)
On doit creuser le canal Visé-Aix-la-Chapelle-Rhin (20.09., Gazette de Liége)
Le canal Visé-Aix-la-Chapelle-Rhin I (20.09., Lloyd Anversois)
Voici le canal Visé-Aix-la-Capelle-Rhin, (21.09. Gazette de Liége)
Le canal Visé-Aix-la-Chapelle-Rhin II (21.09., Lloyd Anversois)
Erschließung des Aachener Raumes (22.09., Aachener Nachrichten)
Le canal Visé-Aix-la-Chapelle-Rhin III (27.09., Lloyd Anversois)
Le canal Visé-Aix-la-Chapelle-Rhin IV (28.09., Lloyd Anversois)
La Navigation rhénane et la liaison Escaut-Rhin (04.10., Lloyd Anversois)
Le projet Bonnet placerait Anvers dans des conditions plus favorables que Rotterdam pour les transports vers Cologne et le Haut Rhin" (13.10., Le Martin)
Dans le cadre d'une coopération européenne (24.10., Le Martin)
Le canal Visé-Aix-la-Chapelle-Rhin. Une cause nationale (25.10., Lloyd Anversois)
Le canal Visé-Aix-La-Chapelle-Rhin. Une initiative parlementaire (26.10., Lloyd Anversois)
Le canal Visé-Neuss, les ports et les bateaux rhénans (26.10., Le Martin)
Seebohm sprach in Aachen. „Der Verkehr trägt die Wirtschaft" – Gesamteuropäische Lösung notwendig (26.10., Rheinische Zeitung)
Voorstel voor kanaal Visé-Neuss (27.10., Nieuwe Rotterdamse Courant)
Aachen-Rhein-Kanal nur im Rahmen internationaler Projekte (27.10., Die Welt)
Le canal Visé-Neuss, les ports et les bateux rhénans (28.10., Le Martin)
Kanal Visé-Aachen-Neuß. Günstige Verkehrsverbindung Belgien-Ruhrgebiet (31.10., Die Welt)
Die Stimme Belgiens: Verkehrswirtschaftlich notwendig (03.11., Rhein-Echo)
Antwerpen wird Rheinhafen (14.11., Die Welt)
Rhein-Maas-Kanal nicht diskutabel (08.12., Westdeutsche Zeitung)

Niederländische Handelskammer in Krefeld (16.12., Rheinische Post)
Noch keine Lösung des Schelde-Rhein-Problems (19.12., Deutsche Verkehrs-Zeitung)

1951

Kanal über Berge (04.01., Die Zeit)
Neuer Vorschlag zum Bau des Aachen-Rhein-Kanals (16.01., Die Welt)
Nouveau projet de liaison entre le Rhin et le Canal Albert (18.01., Lloyd Anversois)
Neuer Vorschlag für die Linienführung des Aachen-Rhein-Kanals (24.01., Handelsblatt)
Aachen (27.01., Rheinischer Merkur)
Kommt der Rhein-Maas-Kanal? (02.02., Kölnische Rundschau)
Valeur économique du Canal Visé-Aix-la-Chapelle-Neuss I (07.02., Lloyd Anyersois)
Valeur économique du Canal Visé-Aix-la-Chapelle-Neuss II (14.02., Lloyd Anyersois)
Valeur économique du Canal Visé-Aix-la-Chapelle-Neuss III (21.02., Lloyd Anyersois)
La soirée „Vent Debout“ (28.02., La Metropole)
Plan des Rhein-Maas-Kanals uralt (08.03., Kölnische Rundschau)
Westland-Kanal. Projekt und Problem I. Ein Überblick über die Bemühung um einen Wasserweg vom Rhein über die Maas zur Schelde, demonstriert am Aachen-Rhein-Kanal (16.03., Aachener Zeitung)
Westland-Kanal. Projekt und Problem II. Ein Überblick über die Bemühung um einen Wasserweg vom Rhein über die Maas zur Schelde, demonstriert am Aachen-Rhein-Kanal (24.03., Aachener Zeitung)
Westland-Kanal. Projekt und Problem III. Ein Überblick über die Bemühung um einen Wasserweg vom Rhein über die Maas zur Schelde, demonstriert am Aachen-Rhein-Kanal (30.03., Aachener Zeitung)
Kanalpläne am linken Niederrhein (05.05., Rheinische Post)
Kritische Fragen kurz behandelt (16.11., Rheinische Post)
Kanalprojekt Venlo-Neuss (12.12., Westdeutsche Zeitung)

1952

Europakanal durchs Münsterland? Holländer möchten mit ihrem Twente-Kanal ans westdeutsche Kanalnetz (14.03., Rheinische Post)
Aachen und die Schelde-Maas-Rheinverbindung (17.04., Aachener Volkszeitung/Euskirchener Volksblatt)
Neue Vorschläge für Rhein-Maas-Kanal (18.04., Rheinische Post)
Kanalweg für 2.000–Tonnen-Schiffe (18.04., Rheinische Post)
De Limburgers en de Kanalenkwestie (18.04., Handelsblad)
Le canal Escaut-Rhin (18.04., La Libre Belgique)
Schelde-Rhein-Kanal: Born-Neuß (19.04., Westdeutsche Zeitung)
Neue Vorschläge für Rhein-Maas-Kanal (13.05., Der Mittag)
Limburg strebt nach Ruhrort. Um endgültige Linienführung des Rhein-Maas-Kanals/ Neue holländische Stellungnahme. (29.05., Rheinische Post)
Diesmal in Belgien erörtert (18.06., Westdeutsche Zeitung)
Le Canal Visé-Aix (22.10., Le Matin)
Nos communications par eau avec le Rhin (22.10., Le Matin)
Viele Fragen harren noch der Lösung (25.10., Der Hafenkurier)

1953

„Straße der Montanunion“ (13.03., Allgemeine Kölnische Rundschau)
Geef de Maas verbindingen met Schelde en Rijn (17.03., De Volkskrant)
Hentrichs-Plan rückt in den Vordergrund (21.05., Rheinische Post)
Maas-Rheinkanal wieder im Gespräch (21.05., Westdeutsche Zeitung)
Kanalbau Venlo-Ruhrort ist in Sicht (02.06., Düsseldorfer Nachrichten)
Tatsächlich ein „kanalvraagstuk“ (03.06., Neuß-Grevenbroicher Zeitung)
„Straße der Montanunion.“ Umstrittene Kanalbauprojekte – Neuer holländischer Vorschlag (27.08., Die Welt)
Gedachtenwisseling van K’s van K. over Limburgse Kanaalwensen (23.09., Handelsen Transportcourant)
Limburger Wasserwege: Der kürzeste Weg ist der billigste (28.10., Ruhr-Nachrichten)
Holland bildet ein Kanalbau-Komité (10.11., Nordwestspiegel)
Der rote Montanfaden (13.11., Westdeutsche Zeitung)
Holland will nun Ernst machen (13.11., Der Mittag)
Man spricht wieder vom Kanal (13.11., Neue Presse)
Nieuw Belgisch pleidooi over waterwegenkwestie (01.12., Limburgsch Dagblad)
Keine Experimente (24.12., Die Zeit)

1954

Das Kanalprojekt Visé-Aachen-Neuß. Neue Überlegungen in Holland und Belgien – Kanalfragen in der Sicht der Montan-Union (05.01., Aachener Volkszeitung/Euskirchener Volksblatt)
Zwei Kanalprojekte (08.01., Frankfurter Allgemeine Zeitung)
De Scheepvaartbesprekingen te Luik (20.01., Het Handelsblad)
Verbündete beim Plan des Westlandkanals (18.02., Aachener Volkszeitung, niederländische Übersetzung!)
Een kanaal Arcen-Ruhrort voor bekken van Aken oninteressant (22.02., Gazet van Limburg)
Limburgs plannen in het licht der internationale samenwerking (22.02, Gazet van Limburg)
Westlandkanal-Tagung in Lüttich (25.02., Aachener Volkszeitung/Euskirchener Volksblatt)
Hafenzukunft und Kanalbaupläne (31.03., Rheinische Post)
Großschiffahrtsstraße der Montanunion (20.04., Rheinische Post)
„Großschiffahrtsstraße der Montanunion“ Internationales Konsortium für den Bau einer Rhein-Maas-Verbindung (29.04., Westdeutsche Rundschau)
Der Kanal soll nicht an Krefeld vorbeiführen (30.04., Rheinische Post)
Maas-Rhein-Kanal. Hauptaufgabe des Maas-Komitees (03.05., Aachener Volkszeitung/Euskirchener Volksblatt)
Städte-Abkommen über Kanalbau (04.05., Rheinische Post)
Drei Städte fordern Bau des Maas-Rhein-Kanals (04.05., Aachener Zeitung)
Ein Maas-Rhein-Kanalprojekt (04.05. Frankfurter Allgemeine Zeitung)
Kanalbau-Reserve in Holland (05.05., Rheinische Post)
Zunehmendes Interesse in Belgien für die direkte Wasserverbindung Schelde-Maas-Rhein. Fühlungnahme der belgischen Regierung mit Bonn bevorstehend? (05.05., Stadt und Hafen)

Oberstadtdirektor Nagel fordert Schelde-Maas-Rhein-Verbindung (05.05., Stadt und Hafen)
Belgische Sachverständige fordern Maaskanalisierung bis Givet! Haupttagungsthema der Maasschifffahrttagung in Lüttich (05.05., Stadt und Hafen)
Rhein-Maas-Schelde. „Westlandkanal“ als direkte Querverbindung zwischen Industriebecken und Seehafen. (05.05., Handelsblatt)
De Luikse manifestatie (05.05., Gazet van Limburg)
De verandertde betekenis van de Maas (06.05., Gazet van Limburg)
Luik, Limburg en Noordbrabant (08.05., Gazet van Limburg)
Krefeld und Niederrhein gehören dazu (12.05., Rheinische Post)
Rhein-Maas-Kanal. Holländer sind für Linienführung durch den Kreis Moers. (14.05., Neue-Ruhr-Zeitung)
Kanalbau stark umstritten. Kreis Moers sehr interessiert (14.05., Rheinische Post)
Stellungnahme des Binnenschifffahrtausschußes des Deutschen Industrie- und Handelstages Duisburg (05.06., Stadt und Hafen)
Europäischer Ausschuß für die Maas- und Rheinverbindung gegründet (05.06., Stadt und Hafen, Duisburg)
Dringlichkeit kann nicht befürwortet werden (16.06., Rheinische Post)
Kanalfrage wird Krefeld stark beobachten (29.07., Rheinische Post)
Arcen-Ruhrort thans voor goed van de baan? (20.09., Gazet van Limburg)
De Maas, as van Nederlandse-Belgische waterwegenstelsel (20.09., De Tijd)
Waterwegen in Maasgebied (21.09., Gazet van Limburg)
De resolutie van Hasselt over integratie onzer vaarwegen (22.09., Gazet van Limburg)
Arcen-Ruhrort nog niet van de baan (23.09., Gazet van Limburg)
Limburg blijft voor het kanaal Arcen-Ruhrort (11.10., Limburgsch Dagblad)
Kanalfrage wird eifrig diskutiert (26.10., Rheinische Post)
Kanalprojekt bewegt linken Niederrhein. Interessengemeinschaft will beim Bau des Rhein-Maas-Schelde-Kanals mitwirken (28.10., Duisburger Generalanzeiger)
Der untere Niederrhein will gehört werden... bei der Erörterung des künftigen Rhein-Maas-Schelde-Kanals – Interessengemeinschaft geplant (28.10., Rheinische Post)
Schacher mit Mosel (13.11., Deutsche Zeitung)
Lieber Besuch aus Venlo (31.12., Rheinische Post)

1955

Maastricht voor Born-Neuss (12.01., Gazet van Limburg)
Kernstück einer europäischen Wasserstraße (22.01., Westdeutsche Zeitung)
Maas-Rijnkanaal vanaf Born (11.03., Limburgsch Dagblad)
De Maas-Rijnverbinding (11.03., Gazet van Limburg)
Burgemeester van Aken over de waterwegen tussen Rijn en Maas (11.03., Handels- en Transportcourant)
Zurückhaltung bei neuen Kanalplänen (23./24.04., Der Mittag)
Moers beinahe am Rhein-Maas-Kanal (April, Moerser Woche)
Ein Großschiffahrtsweg der Montanunion (12.05., Industriekurier)
Doortrekking van het Wilhelminakanaal (22.06., Gazet van Limburg)
Kanäle zwischen Rhein und Schelde (02.07., Rheinische Post/Neuß-Grevenbroicher Zeitung)
Umstrittene Rhein-Schelde-Verbindung (21.07., Deutsche Verkehrszeitung)
Maas-Rijnverbinding (18.10., Nieuwe Limburger)

Krefelder Vorstoß für Maas-Rhein-Kanal (21.10. Rheinische Post)
Großer Besuch aus Rotterdam (21.10., Westdeutsche Zeitung)
Kanalprojekt Rhein-Maas (21.10., Neue Ruhr-Zeitung)
Stap vooruit (22.10., Nieuwe Limburger)
Luik en Antwerpen (24.11., Nieuwe Limburger)
De Maas-Rijnverbinding (25.11., Nieuwe Limburger)
Erneut Wasserstraße Maas-Rhein gefordert (28.11., Westdeutsche Zeitung)
Waterwegen en toekomst (29.11., Nieuwe Limburger)
De Maas-Schelde-Rijnverbinding: K. V. P.-fractie steunt Limburgse wensen (06.12., Nieuwe Limburger)
Waterwegen in Limburg (07.12., Nieuwe Limburger)

1956

Het ist hoog tijd dat een statuut voor de Maas tot stand komt (10.01., Nieuwe Limburger)
Der Schelde-Rhein-Kanal (27.03., Kölnische Rundschau)
Krachtig pleidooi voor verbetering van de West-Europese waterwegen (04.03., Limburgsch Dagblad)
De betekenis van de Maas (14.04., Nieuwe Limburger)
Maas-Rijnverbinding (14.04., Nieuwe Limburger)
Kroniek: De toekomst van de Maas (01.05., Nieuwe Limburger)
De toekomst van de Maas (05.05., Nieuwe Limburger)
Die Maas bringt sich in Erinnerung (17.05., Die Zeit)
Gouverneur van Luik over de waterwegen (28.05., Limburgs Dagblad)
IHK Aachen fordert Maas-Rhein-Kanal (13.06., Duisburger Generalanzeiger)
Akens „Oberbürgermeister“ pleit voor: Een kanal van de Maas naar de Rijn (15.06., Nieuwe Limburger)
Venlo für Maas/Rhein-Verbindung (07.09., Westdeutsche Zeitung)
Kanal zwischen Venlo und Ruhrort? (07.09., Rheinische Post)
Für Rhein-Maas-Kanal (08.09., Rheinische Post)
Venlo-Verkehrsknotenpunkt zwischen Holland und Deutschland (13.09., Rheinische Post)
Maas-Rijnverklaring (11.10., Nieuwe Limburger)
Maas-Rijnverbinding (27.11., Nieuwe Limburger)
Maas-Rijnplannen (27.11., Nieuwe Limburger)
Maas-Kanal soll bei Ruhrort münden (29.11., Westdeutsche Allgemeine)
Jahrhundertealter Plan für Maas-Rhein-Kanal im Gespräch (29.11., Westdeutsche Allgemeine)
Nadere mededelingen van Belgisch Minister (29.11., Nieuwe Limburger)
Maas-Kanal soll Kreis Moers durchqueren (01.12., Westdeutsche Allgemeine)
Neue Pläne für Rhein-Maas-Kanal. Ein deutscher Vorschlag steht im Vordergrund (13.12., Industrie-Kurier)
Koniek: Maas-Rijn (18.12., Nieuwe Limburger)
Actuele vraagstukken (29.12., Limburgsch Dagblad)

1957

Maas-Rijnverbreding (11.01., Handels- en Transportcourant)
Wie vor vierzig Jahren. Kanalprojekt Venlo-Krefeld (09.05., Westdeutsche Zeitung)

Rhein-Maas-Kanal immer noch im Gespräch (09.05., Rheinische Post)
Einigkeit mit Venlo (09.05., Neue Rheinzeitung)
De kansen van het tracé Born-Neuss in de Rijn-Maas-Scheldeverbinding (19.07., De Tijd)
Kanalprojekt Maas-Rhein. Schiffahtskongreß in Maastricht (09.09., Rheinische Post)
Der Rhein-Maas-Kanal bleibt weiter aktuell (11.09., Neue Rheinzeitung)
Neuer Anstoß kommt aus Krefeld. 26. Denkschrift über Rhein-Maas-Kanal – Auf den Spuren der alten Römer (11.09., Westdeutsche Allgemeine Zeitung)
Der Rhein-Maas-Kanal bleibt weiter aktuell (11.09., Neue Rheinzeitung)
Rhein-Maas-Kanal-Projekt erhält neuen Aufrieb (11.09., Westdeutsche Zeitung)
Kanalbau Niederrhein-Maas (11.09., Rheinische Post)
Neue Gedanken zu einem alten Kanalprojekt (11.09., Rheinische Post)
Rhein-Maas-Kanal vorgeschlagen. Niederrhein legt Seebohm umfassende Denkschrift vor (11.09., Die Welt)
Wasserweg zwischen Maas und Niederrhein (11.09., Grenzland-Kurier)
Kanalprojekt „lebt“ seit rund 2.000 Jahren (11.09., Duisburger Generalanzeiger)
Krefeld meldet Kanalinteressen an (11.09., Aachener Volkszeitung)
Rhein-Maas-Kanal – ein altes Projekt (11.09., Handelsblatt)
Krefeld levert uitvoerige berekingen. Arcen-Rijnkanaal opnieuw bepleit (11.09., Dagblad voor Noord-Limburg)
Duits pleidooi voor Arcen-Rukvort. Limburg zal standpunt moeten bepalen (11.09., De Nieuwe Limburger)
De verbinding tussen Maas en Rijn in historisch perspectief (11.09., De Nieuwe Limburger)
Kanaal? Natuurlijk, maar waar en hoe? (11.09., Het vrije Volk)
Project voor kanaal tussen Rijn en Maas (11.09., Algemeen Dagblad)
Met een blik naar Antwerpen. Plannen voor kanaal tussen Maas en Rijn (11.09., Het Rotterdamsch Parool)
Krefeld wil nieuwe Maas-Rijn-verbinding (11.09., Nieuws van die Dag)
Maas-Rijnverbinding heden op Waterwegencongres Maastricht (11.09., Maas-En Roerbode)
Maas-Niederrhein-Kanaal in der Diskussion (12.09., Industriekurier)
Kanalprojekt europäische Aufgabe (12.09., Westdeutsche Zeitung)
Waterwegencongres Maastricht. Kanaal tussen Born en Neuss de beste Maas-Rijnverbindng (12.09., Maas-En Roerbode)
Krefelds kanaalplan krijgt niet één stem (12.09., Het vrije Volk)
Arcen-Ruhrort met acht sluizen geen aantrekkelike Maas-Rijn-verbinding (12.09., Dagblad voor Noord-Limburg)
Krefeld blijft trouw aan oude liefde: Een krachtig pleidooi voor een Maas (Arcen)-Benedenrijn-Kanaal (12.09., Oost Brabant)
Um den Maas-Niederrhein-Kanal (12.09., Der Hafenkurier Rotterdam)
Kritik op Kanaalplan van Krefeld (12.09., De Telegraf)
West-Europa heeft dringend Maas-Rijnkanaal nodig. Pleidooien voor Born-Neuss op congres te Maastricht (12.09., De Nieuwe Limburger)
Querschuß gegen Arcen-Niederrhein (13.09., Rheinische Post)
27 Rhein-Maas-Kanalbaupläne (13.09., Westdeutsche Zeitung)
Geen beslissing over Maas-Rijn-verbinding (13.09., De Telegraf)

Waterwegencongres Maastricht. Waardevolle studiebijdrage tot vraagstuk der Maas-Rijnverbinding (13.09., Maas-En Roerbode)
Het waterwegencongres in Maastricht. Limburgsesaamhorigheid was zoek (13.09., Dagblad voor Noord-Limburg)
Nur zwei Schleusen wären notwendig (14.09., Westdeutsche Zeitung)
Na het waterwegencongres. Arcen-Ruhrort niet van de baan (14.09., Dagblad voor Noord-Limburg)
Neues Rhein-Maas-Kanalprojekt (16.09., Nordsee-Zeitung)
Arcen-Ruhrort (17.09., Dagblad voor Noord-Limburg)
Querschüsse gingen am Ziel vorbei (18.09., Rheinische Post)
Maas-Rheinverbindung erwünscht (19.09., Der Hafenkurier Rotterdam)
Maas-(Arcen)-Niederrhein-Kanal (19.09., Wirtschafts-Correspondent)
Maas-Niederrhein-Kanal ist wirtschaftlich rentabel (19.09., Neue Ruhr-Zeitung)
Zwischen Maas und Niederrhein. Altes Kanalprojekt in neuen Licht (19.09., Rheinische Post)
Kanal Arcen-Ruhrort nicht abserviert (20.09., Rheinische Post)
Venlo meldet sich zur Kanalfrage (20.09., Westdeutsche Zeitung)
Rhein-Maas-Kanalprojekt erneut diskutiert (21.09., Verkehrswirtschaft)
Verruiming Zuid-Willemsvaart en Kanaal Wessem-Nederweert? (21.09., Maas-En Roerbode)
Maas-Rijnkanaal in Europees beraad (26.09., Dagblad voor Noord-Limburg)
Antwerpen und die Rhein-Maas-Verbindung (03.10., Wirtschafts-Correspondent)
Krefeld laat „Arcen-Ruhrort“ niet meer los (08.10., Nieuwe Limburger)
Maas-Rijnverbinding werd te Krefeld besproken (08.10., Limburgse Dagblad)
Is kanaal Arcen-Ruhrort uitweg bij laag water? (10.10., Handels- en Transportcourant)
Limburgs kanalenplan (10.10., De Volkskrant)
Euromarkt een zegen voor Zuid-Limburg (15.10., De Tijd)
Het waterwegenvraagstuk dient opnieuwe bekeken te worden (15.10., Limburgs Dagblad)
Kanaal tussen Rijn en Maas (17.10., Financieel Dagblad)
Noordbrabantse steun voor het kanaal Arcen-Ruhrort (18.10., Nieuwe Limburger)
Machtig kolengebied zoekt uitweg over het water (Oktober, De Tijd)
Um den Maas-Rhein-Kanal (Oktober, Industrie- und Handels-Kurier)
Maas-Rhein-Kanal unwirtschaftlich? (07.11., Deutsche Verkehrs-Zeitung)

1958

Ende 1870: Streit um den Kanal (29.01., Neue Rhein-Zeitung)
Verbinding tussen Maas en Rijn (05.02., Limburgsch Dagblad)
Ir. Egelie, Prov. Waterst. Limburg, pleitte voor Arcen-Ruhrort (08.02., Nieuwe Limburger)
Kanal-Diskussion reißt nicht ab (13.02., Westdeutsche Zeitung)
Het kanaal van Postel (31.03., De Tijd)
Europees comité voor Maas-Rijnverbinding (02.04., Nieuwe Limburger)
Maas-Rijnverbinding (22.04., Nieuwe Limburger)
Aachen-Kohle bevorzugt Wasserweg (05/06.09, Handelsblatt)
Maas-Rhein-Kanal/Europäische Wasserstraße der Zukunft (09.08., Aachener Volkszeitung)

Rhein-Maas-Kanalpläne ruhen nicht (09.09., Westdeutsche Zeitung)
Rhein-Maas-Kanal wieder im Gespräch (09.09., Rheinische Post)
Rhein-Maas-Kanal wieder akut (12.09., Westdeutsche Zeitung)
Wasserstraße Antwerpen-Ruhrort (12.09., Rheinische Post)
Krefeld wünscht bessere Verbindungen mit Holland (12.09., Rheinische Post)
Kanalverbindung bringt erheblichen Nutzen (12.09., Westdeutsche Zeitung)
Internationale Konferenz für Maaß-Rhein-Kanal (12.09., Westdeutsche Allgemeine)
Verbinding Schelde-Maas-Rijn: Betere waterweg om industrie-ontpooiing (12.09., Limburgsch Dagblad)
Uitgesproken voorkeur voor het trace Arcen-Ruhrort (12.09., Nieuwe Limburger)
Waterwegenkongress te Venlo: Moerdijkkanaal is door de feiten achterhaald (12.09., Limburgs Dagblad)
Waterwegenkongress te Venlo: Vele voordelen voor het kanaal Venlo-Ruhrort (12.09., Limburgsch Dagblad)
De strook Venlo-Ruhrort uit Belgisch, Nederlands en Duits standpunkt bekeken (13.09., Het laatste Nieuws)
Nabeschouwing op Maas-Rijn-studiedag: Antwerpse reeder presenteerd duur verlanglijstje (18.09., Nieuwe Limburger)
Nabeschouwing op Maas-Rijn-Studiedag (II): Naar een economisch evenwicht in het E.G.K.S.-Centrum (19.09., Nieuwe Limburger)
Debat over kanaalverbinding tussen Maas en Rijn (19.09., Het Volk)
Verbinding Schelde-Maas-Rijn (07.10., Antwerpse Gids)
Ein Kanal zwischen Rhein und Maas (09.12., Frankfurter Allgemeine Zeitung)
In Deutschland schenkt man der Rhein-Maas-Verbindung wieder Aufmerksamkeit (18.12., Der Hafenkurier)
Rijn-Maas-Kanaal weer in het nieuws. Duitse pers spreekt zich positief uit (22.12., De Standaard)

1959

Das Stadtgespräch (13.01., Neue Rhein-Zeitung)
Rhein-Maas-Kanal liegt vorläufig auf Eis (11.02., Neue Rhein-Zeitung)
Geen interesse voor Schelde-Maas-Rijn: Studiecommissie voor Maas-Rijnverbinding (14.04., Limburgsch Dagblad)
Niet alleen Arcen-Ruhrort, ook Born-Geilenkirchen (29.05., Nieuwe Limburger)
Kanalenplannen zijn voor Limburg van levensbelang (30.05., De Tijd)
Kanalenplannen zijn voor Limburg van levensbelang (30.05., De Maasbode)
De Maas-Rijnverbinding bezien door een „onbeslagen schippersbril“ (08.08., Handels- en Transportcourant)
Maas-Rijnverbinding is weer actueel geworden (24.08., De Tijd)
Über Rheinkanal einig (03.09., Deutsche Verkehrszeitung)
Rhein-Maas-Kanal zwischen Duisburg und Venlo (12.09., Westdeutsche Allgemeine)
Belgien wünscht Rhein-Maas-Kanal (09.11., Neue Rhein-Zeitung)
Kommt die Rhein-Maas-Verbindung? (12.11., Handelsblatt)
Kanal zwischen Maas und Rhein (12.11., Rheinische Post)
Maas-Rijnverbinding (27.11., Nieuwe Limburger)

1960

Düsseldorf: Drehscheibe der Schiffahrt. Rhein-Maas-Kanal wieder im Mittelpunkt der europäischen Planungen (01.01., Welt der Arbeit)

Gegen Krefelder Kanalprojekt entschieden (08.03, Rheinische Post)

Der geplante Westland-Kanal bleibt aktuell (16.03., Westdeutsche Zeitung)

Gegen das Rhein-Maas-Kanalprojekt. Rheinischer Braunkohlenbergbau würde stark beeinträchtigt – Die Grundwasserabsenkung (18.03., Rheinische Post)

Am Rhein-Maas-Kanal nicht interessiert. Eine Stellungnahme des rheinischen Braunkohlebergbaus (19.03., Industriekurier)

Braunkohle gegen Maas-Rhein-Kanal. Beträchtliche Entschädigungen für Kohleverlust wären notwendig (23.03., Handelsblatt)

An Plänen mangelt es nicht... Maas-Rhein-Kanal in der Prüfung. Neue belgische Denkschrift findet hierzulande vorerst nur schwaches offizielles Echo (02.04., Kölnische Rundschau)

An Plänen mangelt es nicht... Maas-Rhein-Kanal in der Prüfung (02.04., Kölnische Rundschau)

Rhein-Maas-K über Born-Geilenkirchen-Neuß umstritten (20.04., Stadt und Hafen Duisburg)

Direkte Rhein-Maas-Verbindung (28.04., Industriekurier)

Kanalbau-Projekt im Fernsehen (29.04., Rheinische Post)

Auftrag an Verkehrswissenschaftliches Institut der Universität Münster (30.04., Rheinische Post)

Rhein-Maas ahoi! (30.04., Westdeutsche Zeitung)

Es wird noch viel Wasser die Maas hinunterfließen (06.05., Neue Rhein-Zeitung)

Weer Luiks congress over de waterwegen (25.05., Limburgs Dagblad)

Voorkeur voor Born-Neuss (16.06., De Standaard)

EWG-Kommission für Rhein-Maas-Kanal (13.07., Rheinische Post)

Maas-studiendagen te Luik (14.05., Nieuwe Limburger)

Rhein-Schelde-Verbindung Lebensfrage für Antwerpen (19.07., Industriekurier)

Deutsches Interesse am Rhein-Schelde-Weg (19.07., Industriekurier)

Eine der gewerbsamsten Städte des Reiches (17.08., Rheinische Post)

Kanalverbindung Venlo-Ruhrort. Auch Rotterdam für Rhein-Maas-Kanal – Beachtliche Vorteile (30.09., Rheinische Post)

Für eine Verbindung Venlo-Duisburg (24.09., Duisburger Generalanzeiger)

Für Verbindung Venlo-Duisburg (24.09., Rheinische Post)

Auch Rotterdam jetzt im Gespräch. Deutsch-Niederländische Besprechung über Rhein-Maas-Kanal in Venlo (24.09., Rheinische Post)

Kanalverbindung Venlo-Ruhrort. Auch Rotterdam für Rhein-Maas-Kanal – Beachtliche Vorteile (30.09., Rheinische Post)

Millionen zuviel in der Schatulle? Über die Wirtschaftlichkeit eines Rhein-Maas-Kanals (04.10., Deutsche Tagespost Würzburg)

Rhein-Maas-Kanal wurde nicht „auf Eis gelegt“ (18.10., Neue-Ruhr-Zeitung)

Von der Maas bis an den Rhein (21.10., Die Zeit)

Direktverbindung Maas-Ruhr. Rhein-Maas-Kanal von Venlo nach Orsoy günstiger – Untersuchungen im Gange (27.10., Duisburger Stadtanzeiger)

1961

Römer begannen mit der Planung. Gutachten über Rhein-Maas-Kanal ist abgeschlossen – WSD Duisburg beteiligt (08.04., Westdeutsche Allgemeine)

Der Wirtschaftsraum Aachen und die Rhein-Maas-Verbindung (27.04., Deutsche Verkehrszeitung)

Gutachten über Rhein-Maas-Kanal (04.05., Industriekurier)

Maas-Rhein-Kanal über Arcen günstiger (16.05., Rheinische Post)

Tauziehen um Maas-Rhein-Kanal. Baukosten 150 Millionen DM – Linie Born-Neuß viermal so teuer (17.05., Rheinische Post)

Horthy-Jacht führte Verkehrsexperten des Europa-Parlaments nach Ruhrort. Ueber Trasse und Baubeginn des Rhein-Maas-Kanals noch keine Einigung erzielt (08.06., Duisburger Generalanzeiger)

Benelux-havens krijgen in Wilhelmshaven concurrent (08.06., Nieuwe Limburger)

RP an Strom und Häfen. Rhein-Maas-Kanal im Braunkohlengebiet (09.08., Rheinische Post)

Maas und Rhein sollen bald verbunden sein (07.12., Neue Ruhr Zeitung)

1962

Kölnisch Wasser jetzt aus Krefeld (20.06., Krefelder Stadtpost)

Neue Hafeneinfahrt könnte Kanalmündung werden (20.06., Westdeutsche Zeitung)

Antwerpen und Lüttich fordern Maas-Rhein-Verbindung (21.06., Rheinische Post)

Niederrhein im Verkehrsnetz Europas. Bundesverkehrsminister Dr. Ing. Seebohm in Krefeld – eingehende Besprechung der Verkehrsprobleme mit Vertretern aus Stadt und Land (26.06., Rheinische Post)

Bis 1970 sollen alle Verkehrswünsche erfüllt sein. Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm informierte sich gestern in Krefeld über die Probleme am linken Niederrhein (26.06., Westdeutsche Zeitung)

Ausbau der Bundesstraßen soll beschleunigt werden. Verkehrsprobleme erörtert/Minister Seebohm war gestern in Krefeld. (26.06., Neue Rhein Zeitung)

Der leicht erreichbare Kanal (10.08., Neue Rhein-Zeitung)

Petition (15.08., Westdeutsche Zeitung)

Rhein-Maas-Kanal: Mittellinie ist vorzuziehen (28.08., Westdeutsche Zeitung)

Neues Rhein-Maas-Kanal-Projekt wird erwogen (15.09., Westdeutsche Zeitung)

1963

Rheinland-Westfalen wenst Born-Geilenkirchen-Neuss (19.06., Nieuwe Limburger)

Mag men spreken over de Maas-Rijnverbinding? (25.06., Dagblad)

Rhein-Maas-Linie hat größte Sympathien. Am 02. Juli Kabinettsbeschluß in Düsseldorf (23.06., Kölnische Rundschau)

Wieder aktuell: Rhein-Maas-Kanal (14.09., Aachener Volkszeitung)

Mitgliederversammlung des Westlandkanal-Vereins: Heusch: Rhein-Maas-Kanal rückt näher (14.09., Aachener Volkszeitung)

Bald Rhein-Maas-Kanal? (14.09., Rheinische Post)

Optimismus für Rhein-Maas-Kanal (14.09., Rheinische Post)

Realisierung des Rhein-Maas-Projektes rückt näher (14.09., Westdeutsche Zeitung)

Rhein-Maas-Kanal schon in absehbarer Zukunft (18.09., Duisburger Generalanzeiger)

Gouverneur Houben pleit voor directe Maas-Rijn-verbinding (20.09., Limburgs Dagblad)

Neue Chancen für den Rhein-Maas-Kanal. Verkehrswissenschaftliches Institut Münster erstellt Gutachten (21.09., Die Welt)
Der Rhein-Maas-Kanal (03.12., Generalanzeiger Wesel)

1964
Neuer Kanal im Moorgebiet? Holländische Gemeinden wollen Maas und Rhein verbinden (26.03., Rheinische Post)
Drei Hafenarme im Plan fertig (02.07., Rheinische Post)

1965
Nogmaals Maas-Rijnverbinding (15.01., Nieuwe Limburger)
Nieuwjaarsredevoeringen en Maas-Rijn-verbinding (13.01., Nieuwe Limburger)
Aspecten van Maas-Rijnkanaal Maasbracht-Roerstreek-Neuss (30.01., Nieuwe Limburger)
Westlandkanal wieder auf Eis (21.08., WZ Mönchengladbach)
Rhein-Maas-Kanal wird sich selbst bezahlen (16.10., Rheinische Post)
Wann kommt die Rhein-Maas-Verbindung? (31.12., Deutsche Verkehrszeitung)

1966
Schiffsverkehr zwischen Rhein und Maas möglich (20.07., Westdeutsche Allgemeine)
Mit dem Schiff nach Venlo? (20.07., Neue-Ruhr-Zeitung)

1968
Kein Bau des Rhein-Maas-Kanals (17.06., Rheinische Post)
Rhein-Maas-Kanal nicht abgeschrieben. Präsident Ruschenburg sitzt in internationaler Untersuchungskommission (22.06., Neue Ruhr-Zeitung)
Rhein-Maas-Kanal endgültig abgelehnt? (22.06., Rheinische Post)
Ruhrsiedlungsverband für Rhein-Maas-Kanal (19.07., Neue Ruhr-Zeitung)
IHK Mönchengladbach drängt auf Bau des Rhein-Maas-Schelde-Kanals (20.07., Rheinische Post)
Plädiert für Rhein-Maas-Kanal Krefeld-Uerdingen nach Venlo (23.07., Neue Ruhr-Zeitung)
Doch Kanal zur Maas ab Krefeld-Uerdingen? (24.07., Neue Ruhr-Zeitung)
Für alle Verkehrsträger bleibt genug zu tun (26.07., Die Welt)
Aus dem Gladbach gefischt (27.07., Rheinische Post)
Geringe Aussichten für Rhein-Maas-Kanal (09.08., Rheinische Post)
Kassmann: Kein Rhein-Maas-Kanal (09.08., Neue Ruhr-Zeitung)
Nicht einen Pfennig für den Westland-Kanal. Minister Kassmann zerstörte auch noch die letzte Hoffnung (10.08., Westdeutsche Zeitung)
Vom langen Tauziehen um den Rhein-Maas-Kanal (13.08., Rheinische Post)
Für einen Kanal Venlo-Krefeld (19.08., Westdeutsche Zeitung)
Das Todesurteil für alle Kanalbau-Pläne (29.08., Westdeutsche Zeitung)
Erneut Plädoyer für Maas-Rhein-Kanal (18.09., Westdeutsche Zeitung)
Ein Rhein-Maas-Kanal würde auch Europa dienlich sein (29.11., Die Welt)

1969
Der Wirtschaftsminister steckte etwas zurück. Kein Hartes „Nein“ mehr gegenüber den Plänen für einen Rhein-Maas- Kanal (31.01., Westdeutsche Zeitung)

Wir haben kürzlich das goldene Jubiläum gefeiert (14.03., Rheinische Post)
Plädoyer für wichtige Wasserstraße (27.03., Rheinische Post)
Rhein-Maas-Kanal soll den Ausgleich zur Ruhr schaffen (08.08., Die Welt)
Erneut Plädoyer für Maas-Rhein-Kanal (18.09., Westdeutsche Zeitung)
Anfrage zum Rhein-Maas-Kanal vor NRW-Landtag (09.10., Bonner Rundschau)
IHK: Rhein-Maas-Gebiet wächst zusammen. Rietdorf-Vorschlag gefährdet Chancen (18.10., Rheinische Post)
Kanal erneut im Gespräch (03.12., Westdeutsche Zeitung)
IHK am Ball (03.12., Rheinische Post)

1970

Kanal hat wenig Chancen (28.01., Rheinische Post)
Kamer van koophandel te Aken dringt aan op Maas-Rijnkanaal (04.02., Nieuwe Limburger)
Maas-Rijnkanaal is nadere studie waard (05.02., Nieuwe Limburger)
Kanaal nodig van de Maas naar de Rijn (11.02., Handels- und Transportcourant)
Oele pleit voor Maas-Rijn-kanaal (27.02., Nieuwe Limburger)
Maas-Rijnkanaal niet verantwoord (26.03., Nieuwe Limburger)
Nur Bonn kann jetzt noch helfen. Generalverkehrsplan lehnt das Projekt ab (26.03., Westdeutsche Zeitung)
Der Kanal ist notwendig (04.04., Rheinische Post)
Auch Mönchengladbach stößt vor: Lücke im Verkehrsnetz schließen (04.04., Aachener Volkszeitung)
Kamer van koophandel te Aken dringt aan op Maas-Rijnkanaal (04./06.04., Handel- und Transportcourant)
Kein Interesse am Rhein-Maas-Kanal (07.04., Handelsblatt)
IHK: Wir geben keinesfalls auf (07.04., Westdeutsche Zeitung)
Stichkanal nur halbe Sache (08.04., Aachener Nachrichten)
Maas-Rijnkanaal ná 350 jaar opnieuw actueel (13.04., Handel- und Transportcourant)
Eine Verbindung von Le Havre bis zur Rur? (29.04., Rheinische Post)
Rijn-Maasverbinding in discussie (21.05., Nieuwe Limburger)
Limburg wil vijf kilometer kanaal (15.07., Handels- en Transportcourant)
Kaum noch Chancen für Rhein-Maas-Kanal (14.11., Westdeutsche Zeitung)
Aus dem Gladbach gefischt (28.11., Rheinische Post)

1976

Maas-Rhein weiter erwünscht (30.07., Binnenschifffahrts-Nachrichten)

1980

Kanalbau gegen die Niederländer (28.03., Rheinische Post)
Jahrhundert-Bauwerk in den Augen behalten (11.07., Westdeutsche Zeitung)
IHK Mittlerer Niederrhein warnt: Kanaltrasse nicht verbauen (11.07., Rheinische Post)
Ein Kanal für Europa – Das Jahrhundertbauwerk? (15.07., Rheinische Post)

1981

Rhein-Maas-Kanal unwirtschaftlich (28.02, Deutsche Verkehrszeitung)
Verkehrsnetz über die Landesgrenzen (08.07., Die Welt)

1982

Trasse für Rhein-Maas-Kanal wird weiterhin freigehalten (02.04., Aachener Nachrichten)

Vom „Eisernen Rhein“ zum Rhein-Maas-Kanal. Europa-Parlament für bessere Verkehrsbedingungen (12.04., Neuß-Grevenbroicher Zeitung)

Rhein-Maas-Kanal nicht finanzierbar (19.04., Rheinische Post)

Bedarf an S-Bahnen 1990 halb gedeckt (10.07., Westdeutsche Zeitung/Düsseldorfer Nachrichten)

Fossa Eugeniana – die Unvollendete (06.06., Rheinische Post)

Kanal bleibt auf der Europa-Liste (31.07., Rheinische Post)

Rhein-Maas-Kanal: Trasse bleibt (31.07., Westdeutsche Zeitung)

1983

Neuss gegen Maas-Kanal (13.04., Neuß-Grevenbroicher Zeitung)

1985

Verbindung zwischen Maas und Rhein (29.03., Rheinische Post)

Erinnerung an die Zukunft (03.05., Rheinische Post)

Neuer Anlauf für ein altes Projekt (03.05., Rheinische Post)

Register

Das folgende Register ist für eine schnelle, zielgerichtete Suche in ein Sach-, Orts- (Länder, Städte, Regionen) und Personenregister unterteilt. In letzterem finden sich allerdings nur die wirklich zentralen Protagonisten wieder, im Hinblick auf die anderen verweist die Verfasserin auf die Tabellen im Anhang. Das Sachregister ist wiederum zweigeteilt: Teil 1 bezieht sich auf den RHEIN-MAAS-SCHELDE-KANAL, Teil 2 auf die INFRASTRUKTUR-GESCHICHTE. Das Register erstreckt sich nicht auf das Presseartikelregister.

I. Sachregister

RHEIN-MAAS-SCHELDE-KANAL

Albertkanal 39, 100, 101, 104, 105, 135, 141, 144, 149, 156, 157, 167, 196, 236, 240, 253, 256, 275, 283, 299, 303, 305, 306, 344, 347
ARA-Häfen 7, 8, 11, 113, 114, 245, 246, 253, 254, 263
Autobahn 35, 45, 104, 141, 157, 186, 226
Bau- und Betriebskosten (Unterhaltungs- und Transportkosten, Schleusengebühren) 37, 77, 88, 91, 94, 98, 129, 132, 133, 136, 138, 139, 140, 142, 147, 156, 157, 161, 177, 183, 184, 186, 190, 192, 193, 199, 205–208, 210, 212, 216, 220, 222, 225, 230, 234, 239, 282, 285–287, 293, 349
belgische Staatsregierung 104, 105, 108, 109, 128, 137, 153, 178, 246, 257, 264, 272, 276, 283–287, 290–292, 297, 306, 308
Bergbau 96, 101, 141, 144, 161, 176, 177, 185, 186, 193, 194, 280, 347, 349
Binnenhafen 12, 96, 100, 104, 110, 139, 158, 168, 238, 240, 245, 248, 267, 275
Binnenschifffahrt 104, 112, 121, 125, 127, 132, 143, 144, 152, 155, 158, 177, 178, 197, 199, 204–206, 209, 210, 212, 219, 221, 225, 226, 238, 243, 251, 268, 293, 303, 306, 311
Bundesverkehrsministerium (BVM)/ Bundesregierung 6, 7, 23, 24, 97, 101, 104, 105, 108, 125, 127, 133, 134, 137, 140–142, 144, 148, 153, 156, 162, 172, 178–188, 191, 192, 198, 202, 204, 209, 210, 212, 214, 217, 220, 223–225, 239, 240, 244, 246, 264, 265, 273, 278, 282–284, 291–296, 306, 310, 316, 341, 347, 350, 353
Campine-Kanal 93, 95–97
CEAM 6, 116, 165–174, 184, 185, 187, 193, 199, 210, 212, 214, 216, 217, 220, 244, 264, 270, 276, 285, 286, 288, 309–311, 338, 348, 349
CEMT 7, 108, 116, 125, 127, 128, 130–132, 142, 153, 163–165, 173, 184, 186, 192, 193, 202, 206–220, 230, 246, 261, 264–266, 282–287, 290–297, 306–311, 339, 347, 349
Denkschrift 7, 8, 10, 60, 105, 109, 111, 113, 116, 125–127, 131, 155, 160, 167, 171, 174, 175, 181, 184–195, 230, 311, 348
Deutsche Bahn 125, 127, 132, 133, 157, 178, 180, 181, 206, 213, 214, 221, 225, 226
EUREGIO Rhein-Maas-Nord/Süd 213, 214, 216, 218
EWG/EG 8, 9, 104, 125, 128, 132, 167, 200, 210, 257, 264, 265, 266, 283, 284, 290–293, 330
Fossa Eugeniana 85–94, 113, 232–234, 302, 330, 344, 346, 376
Gentlement agreement 150, 151, 169, 170, 174, 190, 255, 288, 329
Grand Canal du Nord 88, 90–97, 113, 232, 233, 330, 344, 346
Grand Liége 261, 269

Gutachten 7, 8, 10, 60, 89, 105, 109, 111, 125, 129, 132, 140, 141, 142, 148, 165, 172–196, 200–220, 240, 243, 244, 266, 267, 274, 280–195, 310, 311, 348, 349
Gütertransport 14, 16, 23, 28, 30, 51, 93, 95–97, 131, 132, 140, 150, 158, 176, 178, 190, 199, 203– 209, 213, 220–229, 233, 238, 245, 247, 250, 253, 257, 258, 276, 280, 282, 293, 297, 298
Hafenhinterland 7, 245, 256, 267, 297, 303, 344
Henket-Plan 95, 346
Julianakanal 99, 101, 140–142, 149, 189, 195, 210, 283, 284, 303, 305
Kanalspeisung 43, 85, 89, 90, 93, 104
Kombinierter Verkehr 221, 227, 228, 238
Landesregierung/Landesverkehrsministerium NRW 91, 93, 141, 146, 148, 166, 171, 185, 198, 206, 215, 264, 278–283, 294
Maaskanalisierung 179, 252, 253, 267, 269, 270, 295, 268
Marshall-Plan 108, 133, 153, 154, 230, 254
Mittellinie 9, 108, 128–133, 140, 142, 150–152, 161, 172–178, 184, 190–194, 199, 202, 207, 210–212, 238–241, 266, 271, 278, 288, 295, 305, 338, 339, 344, 347, 349
Mittellandkanal 98, 134, 140, 193, 290, 293, 340
Moerdijkkanal 104, 113, 116, 150, 151, 158, 180, 189, 238, 241, 252, 253, 259, 260, 266, 273, 276, 284, 295–299, 304–306, 342, 377
Montanunion 7, 108, 134, 153, 158, 187, 193, 196, 200, 206, 207, 240, 258, 259, 268, 290, 339, 341
Moselkanalisierung 7, 112, 114, 131, 133, 142, 166, 171, 187, 204, 229, 246, 267, 268, 271, 291–296
niederländische Staatsregierung 104, 105, 108, 109, 128, 137, 144, 153, 155, 170, 246, 264, 266, 283, 297, 306
Niers 85, 88–90, 93, 96, 101, 346
Nierskanal 88
Nordkanal 88–94, 113, 232–234, 346
Nordlinie 108, 110, 128, 135, 152, 153, 160, 172–174, 194, 202, 207, 208, 238, 241, 266, 267, 338, 339, 344, 347, 349
Noordervaart 88–90, 93–97, 346
Nord-Süd-Kanal 293, 303, 310
Nord-Süd-Magistrale 12, 110, 113, 116, 120, 121, 140, 149, 158, 159, 172, 203, 232, 252, 257, 258, 261, 271, 292, 296, 301, 303, 342, 376, 377
Raad van de Waterstraat 210
Rhein-Maas-Ems-Kanal 88, 233, 346
Römer 19, 84, 127, 135, 340
Ruhrsiedlungsverband/Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk Essen 115, 125, 127, 128, 178, 179, 184, 186, 207, 208, 289, 343, 349
Schleuse 43, 85, 89, 93, 94, 104, 139, 140, 144, 157–159, 167, 178, 184, 191, 197, 207, 225, 238, 251, 253, 256, 258, 285, 291, 305, 306, 344
Schuman-Plan 140, 177, 255
Staatsbesuche 129, 286
Straße 43, 51, 55, 57, 69, 73, 104, 110, 132, 141, 157, 181, 183, 203, 205, 206, 225–228, 245
Stichkanal 96, 97, 142, 178, 186, 192–197, 211, 230, 240, 293, 296, 347–349
Stopfen von Lanaye/Stop bei Ternaaien 144, 145, 149, 168, 189, 230, 240, 256, 261, 270, 272, 283, 292, 303, 305, 344
Südlinie 97, 109, 135, 142, 144–147, 152, 153, 162, 190, 207, 238, 241, 258, 260, 298, 338, 345, 347
Vent-Debout-Kanal 109, 110, 129, 157, 161, 259, 347
Versailler Vertrag 94–101, 156, 236, 251, 252, 260, 299, 342
Wasser- und Schifffahrtsdirektion 116, 132, 142, 165, 198, 208, 282, 294, 303, 344, 348
Westlandkanal 97, 145, 158, 177, 182, 186, 193, 196
West-Ost-Magistrale 9, 12, 14, 84, 94, 104, 112, 117, 120, 137, 147, 159, 171, 180, 201, 206, 236, 238, 241, 246, 252, 257, 258, 261, 266, 270, 271, 276, 292, 295–298, 306, 308, 344, 376, 377
Zuid-Willems-Vaart 90–96, 101

actio=reactio 7, 8, 171, 306, 308
Beobachter 7, 44, 46, 58, 60, 64, 75, 80–82, 105, 111, 116, 117, 123–126, 171, 196, 204, 244, 264–267, 278, 294, 295, 310, 313
Betreiber 7, 44–46, 58–60, 64, 71, 72, 75, 80–83, 111, 117, 154, 155, 178, 185, 196, 228, 229, 243, 263, 264, 284, 297, 307, 309, 310, 313
Bezugsraum/Bezugssystem 6–8, 49–51, 63, 76, 83, 105, 106, 198, 111, 112, 154, 221, 242, 245, 265, 287, 297, 306, 309, 313, 314
Cultural landscapes 5, 49
Dynamik 5, 38, 44, 46, 55–57, 74, 77, 78, 119, 178, 205, 302, 309–311
Fernwirkung 5, 37, 45, 47, 65–73, 306
funktionale Räume 49, 107, 108
Grundbedürfnisse 5, 20, 22, 36, 50, 51, 67–77, 80, 82, 104, 107
Handlungsinfrastruktur/-netzwerk 5, 7, 8, 13, 15, 58–64, 74–82, 103, 107, 111, 154, 155, 167, 171, 187, 213, 232, 237, 239–246, 263–267, 270, 283, 284, 287–289, 294, 302, 305–314
Handlungsraum: 49, 59, 60, 108, 111, 278, 297, 313
Hardware 5, 43, 47, 54, 55, 57, 61, 67–70, 75, 78–80, 155, 182, 186, 193, 207, 224, 225, 228, 229, 238, 242, 245, 258, 309, 310, 313, 314, 376
homogene Räume 49, 107, 108
Infrastrukturpolitik 7, 40, 180, 228, 253
Initiator 7, 61–64, 77–82, 109, 111, 123, 124, 149, 152, 155, 162, 167, 171, 174, 175, 183–187, 196, 200, 203, 222, 225, 229, 232, 239–246, 258, 264–267, 283, 288, 290, 291, 297, 305–310, 313
Kommunikationssystem 6, 19, 60, 63, 65, 74, 83, 105, 106, 233, 265
Königszelle 75, 78–80, 228, 229, 238, 244, 247, 290, 296, 299
kritische Masse 6, 76–78, 82, 111, 291, 305
Mikroraum 8, 56, 60, 76, 107, 154, 243, 264, 265, 297
Mesoraum 6, 8, 59, 60, 76, 105–108, 165, 243, 264, 265, 275
Makroraum 6, 8 50, 57, 59, 60, 76, 81, 83, 104–107, 154, 162, 240, 264, 265, 283, 297
Nachbarzelle 43, 51, 56, 61, 73, 75, 77, 80, 82, 186, 197, 207, 245, 251, 258, 313
Netz 16, 18, 19, 49, 56, 57
Nutzer 7, 37, 44–46, 58–64, 68–83, 104, 105, 109, 111, 113, 154, 175, 178, 193, 196, 203, 236, 237, 238, 240, 243, 263–265, 278, 283, 286, 288, 297, 305–310
Rahmenbedingungen 5–7, 51, 59, 77, 78, 106, 111, 112, 221, 234–236, 239, 305
Schachspielmetapher 6, 78–80, 244, 246, 314
Software 5, 43, 45, 47, 55, 57, 58, 61, 67–72, 75, 78–82, 154, 155, 183, 303, 309, 120, 376
Stifter 44–46, 51, 58–61, 64, 71–83. 106, 111, 154, 162, 234, 263, 310
strukturell gekoppelte Nachbarzellen 43, 44, 56, 75, 77, 111, 191, 194, 228, 258, 303, 309
Topographie 5, 11, 40, 51, 77, 79
Versorgungsinfrastruktur/-netzwerk 5–8, 13, 15, 21, 45, 58–82, 102, 103, 107, 111, 112, 114, 152, 155, 157, 175, 178, 186, 221, 224–229, 233, 237, 238, 241–247, 250, 265, 267, 283, 286, 290, 299, 302–313
Versorgungslandschaft 5, 49, 51, 74, 77, 106, 108, 110, 313
Wirtschaftslandschaft 74
Wirtschaftsunternehmen 5, 45, 58, 67–74, 105, 107, 112, 145, 154, 178, 205, 211, 214, 221, 224–227, 243, 277
Zellenfunktion 5, 8, 43, 46, 47, 57–59, 62, 65–71, 75, 77–83, 154, 155, 228, 232–238, 242–245, 250, 288, 291, 297, 302, 303, 306, 307, 310, 313–315
Zellenkopie 44, 51, 55, 72, 75, 76, 104, 313
Zellenmodell 5, 12, 14, 15, 42, 43, 46, 78, 313, 314

II. Ortsregister

Hinweis: Die folgenden Orte/Länder/Regionen sind wegen ihrer Häufigkeit in der Nennung, bedingt durch ihre Zentralität, nicht enthalten: Aachen, Antwerpen, Belgien, Bonn, Europa, Krefeld, Lüttich, Mönchengladbach, Neuss, Niederlande, Niederrhein, Nordrhein-Westfalen/NRW, Region Rhein-Maas, Rotterdam.

Amsterdam 7, 11, 85, 88, 90, 91, 104, 166, 192, 209, 220, 233, 245, 247–249, 251–255, 260, 266, 288, 297, 339
Arcen 85, 88, 125–129, 133, 149–151, 169–172, 184, 186, 192–194, 198, 199, 201, 207, 220, 238, 281, 295, 344, 346–349
belgisch Limburg 87, 106, 107, 144, 161, 166, 172, 198, 213, 222, 289
Benelux 134, 140, 143, 144, 153, 171, 207, 258–260, 268, 283, 290, 339, 344
Born 115, 125, 126, 129, 132, 133, 142, 150, 172, 183, 184, 186, 190–202, 210, 213, 218, 230, 240, 266, 286, 287, 293, 344, 347–349
Breyell 160
Brüssel 94, 98, 114, 116, 163–165, 186, 219, 256, 262, 293, 294, 316
Budberg 95–97, 346
Campine 93, 166, 222
Charleroi 135, 158, 166, 167, 196, 275, 295, 338
Den Haag 114, 198, 253, 255, 316
Deutschland 52, 142, 177, 200, 225, 236, 246, 254, 257, 289
Düsseldorf (Stadt) 6, 53, 97, 98, 104, 109, 110, 121, 125–129, 133, 137–139, 145, 146, 156–158, 167, 182, 202, 213, 215–218, 338, 339, 342, 344–346
Duisburg 95, 96, 98, 101, 109, 114, 116, 121, 125, 126, 128, 131, 132, 137, 141, 142, 148, 149, 158–160, 165, 171, 172, 175, 177, 181, 184, 185, 196, 198, 199, 206, 208, 211, 212, 238, 257, 282, 287, 294, 295, 338, 343, 344, 348, 354
Frankreich 166, 193, 197, 217, 220, 222, 248, 249, 267, 290, 291, 304, 339, 341, 342, 344
Geldern 85, 87, 88, 90, 97, 152, 172, 185, 207, 212, 338, 346, 347
Givet 168, 267, 295, 344
Grimlinghausen 89, 90, 97, 101, 344–346
Hasselt 97, 98, 125, 143, 161, 162, 169, 172, 197, 198, 216
Kaldenkirchen 160, 207
Kempen 95, 97, 146, 148, 160, 172, 185, 197, 202, 338, 346
Köln 6, 53, 85, 88, 96–98, 101, 104, 109, 110, 114, 116, 121, 125, 126, 132, 133, 134, 137, 139, 140–142, 146–149, 152, 153, 156, 158, 171, 184, 185, 199, 204, 213, 215, 238, 239, 244, 249, 250, 265, 266, 274, 294, 308, 311–314, 339, 342–348, 354
Limburg 8, 96, 99, 104, 107, 114, 116, 121, 125, 126, 129, 143, 144, 149–154, 160, 166–178, 184, 189, 190–202, 207, 209–216, 222, 254–256, 264, 266, 275, 288, 289, 293–295, 338, 339, 343, 346, 348, 358, 354, 376
Luxemburg 143, 157, 158, 166, 187, 196, 206, 207, 222, 268, 339–342
Maastricht 93, 95, 97, 99, 104, 109, 114, 125–128, 131, 143, 144, 151, 161, 166, 168, 169, 172, 174, 182, 192, 197–198, 211, 213, 216, 237, 239, 253, 289, 338, 346, 347, 351, 354
Moers 121, 125–128, 131, 132, 148, 152, 158, 171, 172, 174, 185, 198, 207, 220, 295, 307, 338, 343
Neerpelt 90
Noord-Brabant 110, 125, 126, 144, 173, 194, 195, 198, 260, 261, 338
Oberkassel 97, 346
Rheinberg 85–89, 346
Rheydt 93, 94, 96, 98, 109, 121, 129, 138, 140, 142, 145, 146, 188, 191, 202, 209–212, 222, 223, 284, 292, 311, 338, 339, 342, 344, 347
Ruhrort 94–98, 125–129, 134, 135, 149–151, 157–160, 169–172, 179, 184, 186,

190–193, 198, 199, 201, 206, 212, 238, 257, 281, 289, 338, 344, 347–349, 354
Sittard 96, 98, 115, 142, 143, 149, 161, 195, 212, 219, 239, 344–347
Uerdingen 93, 95, 96, 104, 129, 146, 179, 194, 207, 236, 344, 346–349
Venlo 7, 85–88, 90, 95, 104, 109, 113, 115, 125–134, 143, 148–151, 157, 160, 167, 170–174, 179, 182, 184–186, 190, 191, 194, 195, 198–202, 207–212, 216, 238, 271, 279, 287–289, 295, 297, 338, 344–351
Viersen 90–96, 109, 114, 138, 171, 175, 202, 216, 346, 354
Visé 116, 125, 126, 129, 142, 157, 183, 188, 190, 194, 196, 197, 268, 269, 274, 284, 345, 347–349
(Neder)Weert 90, 346, 347
Wesel 85, 88, 89, 121, 171, 172, 182, 199, 249, 343, 344, 354

III. Personenregister

Wilhelm Böttger 10, 109, 128, 137, 138, 146, 148, 149, 152, 157, 158, 160, 167, 181, 182, 188, 196–202, 239, 243, 281, 344
Pierre Clerdent 152, 166–168, 196, 209, 243, 272, 338, 350
Lode Craeybeckx 162, 166, 168–171, 267, 273, 338, 352
Helmut Freuen 202, 203, 209, 212–219, 222, 223, 243, 293, 351
Bernhard Heun 10, 128, 134, 135, 138, 148, 152, 160, 175, 180, 182, 190, 198, 201, 202, 243, 281, 351
Hermann Heusch 10, 109, 125, 128, 138, 145, 146, 151–157, 162–166, 171, 175, 182, 183, 187, 196–201, 206, 214, 218, 224, 240, 243, 274, 276, 278–281, 338, 339, 351, 354
Oscar Leemans 157, 162–171, 197, 258, 267–272, 285
Josef Nagel 10, 53, 109, 125, 128, 136, 138, 139, 145, 152, 157, 162, 166, 171, 175, 176, 179, 181, 183, 188, 196, 197–201, 224, 227, 243, 274, 278, 280, 281, 309, 311, 339, 351

Danksagung

Ein Forschungsprojekt zu planen, zu organisieren und erfolgreich durchzuführen erfordert Freude und Interesse am Forschungsgegenstand, Durchhaltevermögen und Unterstützung durch andere Menschen. In den vier Forschungsjahren hatte ich das große Glück, über all diese notwendigen Dinge in ausreichendem Maße zu verfügen. Nicht nur, dass sich die theoretischen Überlegungen zur Infrastruktur-Geschichte und die Diskussionen um den Rhein-Maas-Kanal als sehr spannend erwiesen haben. Dank der menschlich und fachlich guten Betreuung und dem großen Vertrauensvorschuss durch meinen Doktorvater Herrn Prof. Dr. Dr. h.c. Wilfried Loth wurde auch das Durchhaltevermögen nur selten auf die Probe gestellt.

Hinsichtlich der vielfältigen Unterstützung durch Menschen aus ganz unterschiedlichen Bereichen gilt es nun an dieser Stelle Dank auszusprechen: Zunächst gebührt dieser meinem ersten, viel zu früh verstorbenen Doktorvater Prof. Dr. Jörg Engelbrecht († 2012), der sich bei der Betreuungsübernahme des Themas sogleich sehr interessiert zeigte, die ersten Kontakte zum Krefelder Stadtarchiv herstellte und mir den Hinweis, stets den Anfängen eines Sachverhaltes auf den Grund zugehen und dort auch mit der Forschung zu beginnen, mit auf den Weg gab. Herr Loth übernahm nach dem Verscheiden Engelbrechts sofort und ohne Umstände die Betreuung, auch hierfür sei ihm noch einmal gedankt. Auch Herrn Prof. Dr. Ralf-Peter Fuchs, dem Zweitbetreuer dieser Arbeit, möchte ich herzlich für seine gute Beratung und seine Bereitschaft, sich mit dem Thema intensiv auseinanderzusetzen, danken. Außerdem ermöglichte er mir eine stressfreie Fertigstellung der Arbeit an seinem Lehrstuhl nach der Übernahme der Professur.

Als grenzübergreifend interessant und spannend gestalteten sich die Archivbesuche, nicht zuletzt durch das Engagement der jeweiligen Archivleiter und des dort arbeitenden Personals. Ganz besonders hervorzuheben ist die Zusammenarbeit mit dem Stadtarchiv Neuss, aus dem ich nicht nur eine Menge Material bezog, sondern aus der ebenso ein Vortrag und eine Publikation resultierten. Gleichfalls als sehr fruchtbar erwiesen sich die Diskussionen mit verschiedenen Kollegen innerhalb und außerhalb des universitären Betriebs. Zahlreichen Vorträgen und den anschließenden Diskussionen in Kolloquien oder auf Tagungen in Essen, Neuss, München, Gießen, Darmstadt, Bochum, Lauf, Göttingen und Freiberg verdanke ich wertvolle Hinweise und Denkanstöße. Besonders hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang Prof. Dr. Helmut Albrecht (TU Freiberg), Prof. Dr. Johannes Arndt (Münster) sowie Prof. Dr. Stefan Thomae (Universität Duisburg-Essen). Ein großer Dank ergeht jedoch auch an alle Kollegen, die mehr oder weniger täglich meinen Ausführungen geduldig zuhörten und Ratschläge erteilten.

Eine besondere Ehre stellt für mich die Eingliederung meiner Forschungsarbeit in die renommierte Reihe „Studien zur Geschichte und Kultur Nordwesteuropas“ von Prof. Dr. Horst Lademacher dar. Für diese Möglichkeit bedanke ich mich, ebenfalls für die freundliche und kompetente Beratung Seitens des Verlags, namentlich Frau Dr. Ursula Heckel.

Die Reise zu den Archiven und Tagungen, Materialbeschaffungen, der Bücherankauf oder der letztendliche Druck der Dissertation verursachen Kosten. In großer

Dankbarkeit erinnere ich mich an das von der Heresbach-Stiftung verliehene, unter der Vermittlung des Vorsitzenden Dr. Martin Roelen zustande gekommene, zweijährige Stipendium (2013–15). Ferner bedanke ich mich herzlich bei dem Soroptimist International Club Essen, namentlich bei dessen Präsidentin Frau Dr. Karin Kolb-Albers, der meine Arbeit mit dem Förderpreis 2016 auszeichnete. Der Firma EVONIK Industries (Essen), dem LVR, unter der Vermittlung von Georg Mölich M.A., H.-Peter Feldmann, Sprecher der HochWasserSchutz-Initiative und Infrastrukturschutz am Niederrhein (HWS) und der Firma Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG gebührt mein Dank für die großzügige Übernahme eines Teils der für den Druck dieser Arbeit erforderlichen Kosten.

Nicht zuletzt ist die eigene Familie anzuführen, ohne deren Unterstützung die Arbeit nicht halb so gut geraten wäre. Meine Oma und meine Mutter erwiesen sich als hervorragende Zuhörer, meinem Freund Dr. Wolfgang Bühling und meiner Schwester Sophie Schröder M.A. sei an dieser Stelle für die unendlich viele Zeit gedankt, die sie in Diskussionen und Korrekturlesearbeiten investierten.

Die Verfasserin, Würzburg, im März 2017

In Erinnerung meinen lieben Großeltern Erika und Gottfried Münnich gewidmet.

Abstract

The concept of "infrastructure" and the flat line project Rhine-Meuse-Scheldt canal have something in common: both draw a great deal of public attention to the background of local and national integration within the context of the European Economic Community. As Dirk van Laak observes, "this term [infrastructure] found the way in the vocabulary of the planner by and via the EEC"[1] the Rhine-Meuse-Scheldt canal was the last missing part of the west-east route (magistrale), and an urgent infrastructure measure. As such, it was a controversial subject in the regional press and was discussed by political and economical committee until the year 1985.

The tile of the dissertation points directly to the two primary foci of this paper: establish terminology and an historical methodology appropriate to the study of infrastructure – an emerging field of history in Germany. Without terms and methods to conceptualize a study of infrastructure, the study of it would be nearly impossible. This methodology was then utilized to examine the infrastructure measure known as the Rhine-Meuse-Scheldt canal and the reason for its failure.

The first priority in the dissertation was to draft a model system – known as the cell scheme – which describes infrastructure as an abstract concept regarding its complexity, and then facilitates a means of functional analysis and historical interpretation of individual examples. Similar to the concept of living cells, the cell scheme describes infrastructure as an instrument that organizes and supports society. The splitting of the infrastructure into separate cells is the corner post of the scheme. Infrastructure is therefore interpreted as an arrangement of an undefined number of cells. Each cell can be envisioned as an entity of hardware and software. Particular cells, therefore, are only important through their location and arrangement within the large "infrastructure" system. The existence of a cells depends on the achievement of a critical mass of regulations, finances, and resources that are required for the system to work. The aspects of success and failure of an infrastructure typically reference particular cells, such as the Rhine-Meuse-Scheldt canal.

The discussion and planning of this canal can be traced to the Fossa Eugeniana in 1626, about 360 years before the project was ultimately blocked. Consideration and planning can be divided into four phases: 1626–1838; 1839–1939; 1939–1963; 1964–1985. The aspects central to this discussion are the beginning of the second phase in 1839 and the blocking of the original north-south magistrale (route) from Antwerp to the Rhine in 1865–67 by the Dutch. During this period, there was a regional conflict of interest regarding the alignment and connection cities in the lower Rhine with the harbor of Antwerp. The conflict emerged between the government and merchants of the German cities of Neuss, Aachen, Monchengladback and Krefeld. The neighboring countries were represented by the Dutch Limburg and the Belgian Luttich.

1 Laak, Dirk van: Der Begriff „Infrastruktur" und was er vor seiner Erfindung besagte. In: Archiv für Begriffsgeschichte. Jg. 41 (1999), S. , hier S. 283.

The canal was of particular interest to the Belgian government. The construction of the Albert canal (Belgium), of the Juliana canal (Netherlands), and the reconnection of Antwerp with the Rhine in the 1920s and 30s, there was a hope to link with the economic areas in the east. There were two potential paths for this reconnection: the Rhine-Meuse canal as a direct connection with the Albert canal, or the alternative north-south magistrale Rhine-Scheldt (the Moerdijk project). Due to effectiveness of the supply network, the north-south magistrale Rine-Scheldt was favored by Belgium. At the instigation of Aachen and the Belgian government tin October 1953, both ideas were received by the European Conference of Transport Ministers (ECTM). Although extensively discussed, the west-east route was not constructed, but the Rhine-Scheldt canal was completed in 1975.

For the purpose of this this study, the examination of the proposed Rhine-Meuse canal took place at three levels:

- Municipal level (micro-space) in the region of the Rhine and Meuse,
- Trans-regional level (meso-space) with the government of the three countries of Belgium, Germany, and the Netherlands
- Transnational (macro-space) in the context of the EEC

One of primary research goals of this project was to examine the communication between these various levels regarding the canal and the multitude of stakeholders. The methodology for doing so involved distinguishing between an utilities infrastructure (to which belongs the Rhine-Meuse canal) and a performing infrastructure (consisting of the three aforementioned "levels"). Employing the concept of cells that was introduced earlier allows for the connection between micro, meso, and macro "spaces."

In conclusion, it is possible that the Rhine-Meuse canal ultimately failed in the last phases of negotiation because the trans-regional stakeholders (Belgium, Germany, and the Netherlands) had contradictory strategic goals. Furthermore, it is probable that there were no important businesses at the municipal level that could profit from the building of this infrastructure – resulting in a negative cost benefit analysis. Last but not least, the opening of the Rhine-Scheldt canal in 1975 provided an alternative cell of infrastructure.