Entwicklung nach Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung — Prognosen, Möglichkeiten und Probleme

F. PISECKY

Es ist nunmehr etwa ein Jahrhundert her, daß im Raume Wien und in Niederösterreich die großen Maßnahmen der Donauregulierung durchgeführt wurden, welche bis in die unmittelbare Gegenwart die Situation am Strom fixiert haben. Es war am 7. Dezember 1888, daß der Reichsratsabgeordnete Ursin gemeinschaftlich mit anderen Mitgliedern des Abgeordnetenhauses wegen dieser Regulierungsbauten an den Handelsminister eine Interpellation richtete, die einige Zeit später von dem damaligen Ministerpräsidenten Graf Taaffe beantwortet wurde. Gegenstand der Interpellation war der Umstand, daß durch die Regulierungsarbeiten die in die Donau einmündenden Bäche und vor allem auch die Kanäle abgeschnitten wurden und hieraus für die Anrainergemeinden Schwierigkeiten und erhebliche Kosten entstehen würden. Ministerpräsident Taaffe kündigte an, daß seitens der Regierung bei den Arbeiten auf diese Probleme Bedacht genommen werden müsse und den Gemeinden für den Neubau von Kanälen in die Donau finanzielle Zuschüsse gewährt werden. — Nichts könnte uns besser den Unterschied der Problematik veranschaulichen, der sich bezüglich der Gewässerreinhaltung in den letzten Generationen und Jahrzehnten vollzogen hat, als diese Parlamentsberichte über Maßnahmen, durch die mit staatlicher Hilfe ungeklärte Abwässer in den Strom geleitet wurden, dessen Aufnahmefähigkeit man damals offenbar noch für unbeschränkt hielt.

Heute zwingt die zweite große Etappe des Donauausbaues, nämlich die Errichtung einer Stauwerkskette am Strom, die sowohl energiewirtschaftlichen wie auch verkehrsmäßigen Zielsetzungen dient, die Zuflüsse zur Donau durch die Errichtung von Kläranlagen usw. zu reinigen. Heute ertönt der Ruf nach Staatshilfe für Anlagen, welche die Abwässer zurückhalten bzw. ihre Reinigung ermöglichen — und gerade der Ausbau der

Donau als Schiffahrtsstraße und für Energiezwecke ist Veranlassung zur Reinhaltung des Stromes.

Dies jedoch nur zur Einleitung, wobei ich vorwegnehmen möchte, kein Fachmann der Wasserwirtschaft oder der Wasserreinhaltung zu sein. Ich möchte nur andeuten, daß ich mich auch von dieser Warte aus bemühen werde, die wirtschaftliche Seite meines Themas, nämlich die Entwicklung, die uns nach Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung erwartet, zu beleuchten.

Die Energiekrise, die vor etwa 1½ Jahren fast alle Länder Europas erfaßt hat und seither immer wieder in den Diskussionen hervortritt, rückte erneut manche Vorteile des Wasserverkehrs in das Blickfeld aktueller Betrachtung. Der Vergleich, wonach man mit einem PS Zugstärke auf dem Wasser etwa das 25fache jener Menge befördern kann wie auf der Straße und etwa die 8fache Menge wie auf der Schiene, fand nunmehr seine Ergänzung auf der Seite der Berechnungen des Energieverbrauches. Bei gleicher Beförderungsleistung beträgt der Energieverbrauch auf dem Wasser etwa ein Drittel jenes auf der Straße und rund die Hälfte des Verbrauches auf der Schiene.

Diese Fakten verlieren keineswegs dadurch an Bedeutung, daß sich die Energiekrise weniger als Mengen- denn als Preisproblem erwiesen hat. Zuvorderst ist die Transportfrage für die Gesamtwirtschaft ja eine der Kosten. Hier gilt die Überlegung, auch dann, wenn einmal andere Treibstoffe und Aggregate im Transport verwendet werden sollten als heute, nämlich daß der Vorsprung der Binnenschiffahrt schon allein aus technisch-physikalischen Gründen und hier vor allem infolge des großen Transportgefäßes für die Massen- und Schwergutbeförderung erhalten bleiben wird, — wenn der Faktor Zeit eine geringe Rolle spielt. Zugleich ist damit aber auch vom Gesichtspunkt des Umweltschutzes für die Binnenschiffahrt ein Vorzug gegeben, da sie bei gleicher Beförderungsleistung weniger Immissionen erzeugt als andere Transportträger für den Schwergüterverkehr.

Für das Binnenland Österreich haben sowohl die Kostenfaktoren wie auch vor allem, wenn man die Erhaltung der Landschaft und den Fremdenverkehr betrachtet, diese letzteren Gegebenheiten besonderes Gewicht. Die Umweltfreundlichkeit des Wasserverkehrs ist für eine Volkswirtschaft, die ihre Zahlungsbilanz nur durch den Fremdenverkehr ausgleichen kann, eine Angelegenheit, die größte Aufmerksamkeit verdient.

Andererseits ist Österreich ein extremes Binnenland mit einem großen Massengutbedarf und -aufkommen. Etwa 56% der Importe und 40% der österreichischen Exporte müssen über Entfernung von 200—1000 km befördert werden. 28% der Einfuhren und 38% der Ausfuhren werden über

Strecken von 300—3000 km geführt und schließlich etwa 6% der Importe und der Exporte über 3000—20.000 km und mehr. Diese Prozentangaben sind auf Grund der wertmäßigen Struktur des österreichischen Außenhandels errechnet. Sie würden sich noch erheblich stärker in Richtung auf die Entfernungsweite verschieben, wollte man die gewichtsmäßige Zusammensetzung der Ein- und Ausfuhren entsprechend aufgliedern.

Gewichtsmäßig sind jeweils 80—90% der österreichischen Importe Roh- und Brennstoffe, und etwa die Hälfte unserer Ausfuhren besteht aus Schwer- und Massengütern. Infolge der weiten Transportentfernungen sind z. B. die Rohstoffeinfuhren der österreichischen Schwerindustrie bis zu 80% des Warenwertes mit Transportkosten belastet.

Das Problem der Transportkosten ist somit für die Existenz und die internationale Wettbewerbsfähigkeit weiter Bereiche der österreichischen Industrie ausschlaggebend. Der Konkurrenznachteil, der gegenüber jenen westeuropäischen Gebieten gegeben ist, mit denen sie sich in einem vielfältigen Wettbewerb messen muß, die jedoch zu den Zentren des Welt- und Überseeverkehrs näher gelegen sind, veranschaulicht eine Gegenüberstellung der durchschnittlichen Transportkostenbelastung, die vom Ruhrgebiet nach den Nordseehäfen oder von den norditalienischen Industriezentren nach Genua nur rund ein Viertel bis zu einem Sechstel jener beträgt, welche die österreichischen Versender zu tragen haben.

Die Tatsache, daß etwa die Hälfte der österreichischen Gesamtbevölkerung und rund zwei Drittel der industriell Beschäftigten des Bundesgebietes in der Donauregion konzentriert sind, läßt die verkehrsgeographische Funktion des Stromes und der ihm folgenden sowie sich in seinem Bereich kreuzenden Transportwege erkennen. Und es ist kennzeichnend, daß heute in „Normaljahren" gewichtsmäßig etwa ein Fünftel bis zu einem Viertel des österreichischen Außenhandelsvolumens auf der Donau befördert werden. Zugleich mit dem gewaltigen Industrialisierungsprozeß, der sich in den letzten Jahrzehnten vollzogen und bewirkt hat, daß der österreichische Industrieindex heute bei dem Sechsfachen der Vorkriegszeit liegt, ist der Donauumschlag in etwa dem gleichen Umfange angestiegen. Vor 1938 betrug der Anteil des Donauverkehrs am Außenhandelsvolumen lediglich 5%. — 1935 waren es an der österreichischen Donau 1,35 Millionen Tonnen, die umgeschlagen wurden, 1973 insgesamt ca. 7,36 Millionen Tonnen.

Der Gesamt-Güterverkehr auf der schiffbaren Donau betrug 1973 63,2 Millionen Tonnen bzw. ca. das 9fache Volumen der Zwischenkriegszeit und mehr als die sechsfache Gütermenge des Jahres 1950. Etwa ein Drittel hiervon entfällt auf den internationalen Verkehr und hiervon wieder

etwa 24% allein auf Österreich, obwohl das Land mit rund 350 km Stromstrecke nur mit $^1/_7$ an der Gesamtlänge der schiffbaren Donau Anteil hat.

Wenn wir heute feststellen, daß der Güterverkehr auf der Donau ein Vielfaches der Vorkriegszeit und etwa auch der besten Jahre in der österreichisch-ungarischen Monarchie erreicht hat, so müssen wir auch anfügen, daß ähnlich, wie alle Vorausschätzungen hinsichtlich des Binnenschifffahrtsverkehrs auch jene bezüglich der Güterbewegung auf der Donau durch die tatsächlichen Gegebenheiten übertroffen wurden. Eine 1960 von der Budapester Donaukommission ausgearbeitete Vorausschau ergab, daß bis 1965 eine Zunahme des Gesamtgüterverkehrs auf der Donau bis 35 Millionen Tonnen eintreten werde. Tatsächlich betrug das Verkehrsvolumen im Jahre 1965 bereits 45 Millionen Tonnen, also um etwa 30% mehr als vorausgeschätzt. Die weiteren Vorausberechnungen der Donaukommission ergaben für 1975 ein jährliches Gesamtvolumen von 50 Millionen Tonnen, das aber schon 1968 erreicht wurde und heute um mehr als 10 Millionen Tonnen übertroffen wird. All diese Vergleichszahlen zeigen an, wie wesentlich es für Österreich ist, nicht nur die bereits bestehenden Möglichkeiten des Donauweges zu nützen, sondern ehestens auch jene, die sich durch die Eingliederung der Donau nach der für Mitte der achtziger Jahre zu erwartenden Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Europakanales ergeben. Allein für den Donauumschlag von Linz, der 1973 erstmals die 5-Millionen-Tonnen-Grenze überstieg und im letzten Jahr etwa 5,2 Millionen Tonnen erreichte, ist nach Realisierung des Rhein-Main-Donau-Verkehrs vorerst mit etwa einer Verdoppelung des Umschlagvolumens zu rechnen. Ursprünglich wurde bei den Schätzungen, die etwa vor 3—4 Jahren angestellt wurden, eine Umschlagshöhe von rd. 7 Millionen Tonnen für Linz angenommen. Nun ist jedoch bereits vor der Realisierung der Kanalverbindung gegenüber damals der Linzer Umschlag schon um 50% angestiegen, sodaß man heute statt 7 Millionen Tonnen etwa 10 Millionen Tonnen annehmen kann. Ähnliches ist für den Hafen Wien, der allerdings gegenwärtig durch die Auswirkungen der Ölpipelines beeinträchtigt ist, und ebenso auch für Krems zu erwarten, nämlich eine gewaltige Zunahme des Umschlagsubstrates. Es werden hierdurch, im gesamten gesehen, die Wettbewerbsnachteile des Binnenlandes eine Milderung erfahren, die Kostensituation der österreichischen Volkswirtschaft wird verbessert und ihre Konkurrenzfähigkeit gestärkt.

Berechnungen im Bereich der Industrie ergaben, daß nach Aufnahme des durchgehenden Wasserstraßenverkehrs auf dem Rhein-Main-Donau-Weg die Fracht für österreichische Bezüge von Kohle, Erz, überseeischen Cerealien usw. sich um 20—30% ermäßigen dürfte. Um welche Größen-

ordnungen es hierbei geht, mag daraus zu ersehen sein, daß etwa die Linzer Schwerindustrie pro Jahr rund 1,8 Millionen Tonnen Brasil-Erz bezieht und hiefür bei Bezug im gebrochenen Bahn-Donau-Weg mit etwa 28—30 DM Fracht pro Tonne zu rechnen ist. Bereits vor vier Jahren wurde als Resultat der Rhein-Main-Donau-Verbindung für die österreichische Volkswirtschaft eine zu erwartende Frachtkostenersparnis von ca. 1 Milliarde Schilling jährlich errechnet.

Im Rahmen des Österreichischen Kanal- und Schiffahrtsvereines und der Handelskammer Oberösterreich wurden aber auch Berechnungen darüber angestellt, wieviel Jahre einer Verzögerung des Baues der Rhein-Main-Donau-Verbindung indirekt der österreichischen Volkswirtschaft an verlorenen Frachtvorteilen kostet. Hierbei ist schon von den jetzigen Gegebenheiten aus, also vom Anfangsstadium, ein Nachteil im Gesamtausmaß von 400—500 Millionen Schilling jährlich anzunehmen.

Um welche Größenordnungen es hierbei geht, noch ein Beispiel der Linzer Schwerindustrie: Eine Tonne Stahl bewirkt ein Gesamttransportaufkommen an Rohstoffen und schwerindustriellen Erzeugnissen von etwa 7 Tonnen. Bei der derzeitigen in Linz erzeugten Rohstahlmenge von rund 2½ Millionen Tonnen ergibt sich für die VÖEST ein Transportaufkommen von 12—14 Millionen Tonnen. Ein gutes Drittel hievon wird auf der Donau befördert. Bis etwa zu den neunziger Jahren ist nach Realisierung des Rhein-Main-Donau-Kanales für Linz eine Verdoppelung des Rohstahlausstoßes vorgesehen. Dies bedeutet dann ein Rohstahlvolumen von etwa 5 Millionen und einen Gesamtumschlag von 30—35 Millionen Tonnen. Nimmt man den gleichen Aufteilungsschlüssel zwischen Landverkehr und Wasserverkehr an, so resultiert hieraus allein für die Linzer Eisen- und Stahlindustrie ein Donauumschlag von rund 10 Millionen Tonnen.

Diese jüngsten Vorausberechnungen wurden bei den Untersuchungen der Studienkommission der ECE in Genf, die unter Mitwirkung von Experten aus Österreich, der Bundesrepublik Deutschland sowie aus Ungarn und Jugoslawien und unter Beobachtung von Regierungsvertretern der ČSSR und Rumänien für die wirtschaftliche Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Verbindung angestellt und 1970 veröffentlicht wurden, noch gar nicht berücksichtigt. Nach den Schätzungen dieser Studienkommission der ECE ist für den internationalen Verkehr auf der Kanalstrecke Nürnberg—Regensburg nach einer Anlaufzeit von etwa 10 Jahren ein Gesamtverkehrsvolumen von 9,3 Millionen Tonnen anzunehmen. Österreich wird hieran mit schätzungsweise 5,8 Millionen Tonnen beteiligt sein. Unter Berücksichtigung des Umstandes, daß diese Volumina sodann

nicht auf der nur 250 oder 400 km langen Strecke zwischen Linz bzw. Wien und Regensburg befördert werden, sondern über eine 1.150 bis 1.500 km weite Entfernung vom bzw. nach dem Ruhrgebiet und den Nordseehäfen, ergibt sich hierfür ein Schiffsraumbedarf von 400 bis 500 Selbstfahrern des Europatyps, bzw. 1.350 t, bzw. eine gleichwertige Anzahl anderer Schiffseinheiten. Es wird somit im elementaren Interesse der österreichischen Volkswirtschaft liegen, danach zu trachten, daß die österreichische Flagge nicht nur hinsichtlich ihrer technischen Modernisierung, die bereits im großen Umfange vollzogen ist, sondern auch kapazitätsmäßig befähigt sein wird, sich in das Transportgeschehen des Rhein-Main-Donau-Verkehrs entscheidend einzuschalten.

Kurze Zeit nach dem Gutachten der ECE arbeitete das Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung in München im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr noch eine gesonderte wissenschaftliche Studie über die internationale Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße aus, die im wesentlichen die Erkenntnisse der ECE-Studie bestätigte. Ein Unterschied besteht lediglich darin, daß sich die Schätzungen des Ifo-Institutes auf einen Zeitpunkt beziehen, der etwa ein Jahrfünft nach Aufnahme des Rhein-Main-Donau-Verkehrs zu erwarten ist und nicht 10 Jahre wie beim ECE-Gutachten. Die Schätzungen für den Österreichverkehr belaufen sich daher nach den Untersuchungen des Ifo-Institutes auf etwa 2,4 Millionen Tonnen, während sie nach dem ECE-Gutachten die schon erwähnten rund 6 Millionen Tonnen umfassen. Insgesamt nimmt das Ifo-Gutachten für den Rhein-Main-Donau-Verkehr nach 5 Jahren Anlaufzeit einschließlich des innerdeutschen Verkehrs ein Volumen von 20 Millionen Jahrestonnen an.

Es werden heute die Ergebnisse dieser Untersuchungen hinsichtlich ihres Schätzwertes gelegentlich als zu hoch gegriffen erachtet. Daß dies nicht zutrifft, sondern im Gegenteil vor allem hinsichtlich des Österreichanteils ein noch höherer Verkehr zu erwarten ist, zeigt die Praxis der jüngsten Entwicklung.

Bereits jetzt ist durch den Österreichverkehr Regensburg zu einem Hafen mit über 3 Millionen Tonnen Umschlag aufgestiegen und hat laut der Regensburger Hafenstatistik von 1974 der Österreichumschlag etwa 1,4 Millionen Tonnen erreicht, also rund die Hälfte von dem, was das Ifo-Institut 5 Jahre nach der Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals erwartet. Auch die Gesamtdaten des gesamten grenzüberschreitenden Verkehrs in Richtung Bundesrepublik Deutschland lassen erkennen, daß die Schätzungen der ECE und des Ifo-Institutes nicht nur zutreffen, sondern schon nach dem derzeitigen Stand der Dinge übertroffen sein werden.

Bezüglich der künftigen Entwicklung an der Donau ist jedoch nicht nur der Rhein-Main-Donau-Verkehr ins Auge zu fassen, sondern auch die Tatsache, daß — und zwar gleichfalls bis Anfang bzw. Mitte der achtziger Jahre — die Rhein-Rhône-Verbindung ausgebaut und es dann möglich sein wird, mit dem Binnenschiff zur Rhône-Mündung bzw. bis Marseille zu fahren. Auch diese Wasserstraßenverbindung wird für Österreich von Bedeutung sein.

Auf weitere Sicht ist auch die bereits seit langem geplante Verbindung zwischen Donau und Oder bzw. Donau und Elbe zu beachten. Auch für die Beurteilung der wirtschaftlichen Bedeutung dieser Wasserstraßenverbindung war in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre eine eigene ECE-Studienkomission tätig, aus deren Zwischenergebnissen vor allem die Wichtigkeit eines direkten Schiffahrtsweges der österreichischen Industrie zu den mährischen und oberschlesischen Kohlenvorkommen hervorgeht. Durch die Ereignisse des Jahres 1968 in der Tschechoslowakei trat bei diesen Arbeiten eine gewisse Verzögerung ein, auch war der Status und die Mitarbeit der Deutschen Demokratischen Republik ungeklärt. Durch die Aufnahme der DDR in die UNO erscheint diese Problematik nun bereinigt, so daß die Tschechoslowakei erst kürzlich wieder den Antrag auf Neu-Konstituierung der Studienkommission gestellt hat.

Alle diese Entwicklungen und Prognosen gewinnen nicht nur bezüglich des Schiffahrtsverkehrs an und für sich Bedeutung, sondern sind auch ausschlaggebend für die Planungen künftiger Hafenanlagen, Umschlagsländen und neuer Industriestandorte. Die Frage des Gewässerschutzes ist ja nicht nur eine des Schiffahrtsverkehrs, der wie bereits erwähnt, die geringste Gewässerverschmutzung bringt, sondern vor allem auch eine der industriellen Konzentration. Wie eng industrielle Entwicklung und Verkehrsgeschehen zusammenhängen, zeigt sich nicht nur in dem Umstand, daß am bisher ausgebauten Main in den letzten 20 Jahren ca. 280 neue Industriebetriebe entstanden sind, sondern es ergibt sich aus der Gesamtentwicklung an der Donau und in der Rheinregion, die ja schon seit langem die höchstindustrialisierte Region Europas ist.

Der Index der Industrieproduktion im Durchschnitt aller sechs Donauländer: Österreich, ČSSR, Ungarn, Jugoslawien, Rumänien und Bulgarien ist auf mehr als das 7fache der Vorkriegszeit angestiegen, also etwa im gleichen Ausmaß wie der Güterverkehr auf der Donau, während in der bereits vor dem Krieg hochindustrialisierten Rheinregion eine Parallelität zwischen Zunahme von Industrieindex und Rheingüterverkehr bei ca. dem 2½fachen gegeben ist (Rheinverkehr 1936: 73 Millionen Tonnen, 1972: 181 Millionen Tonnen).

Die oftmals als bedenklich hingestellte Entwicklung, daß der Anteil des Südostens im Donaugüterverkehr in den letzten 1½ Jahrzehnten wesentlich stärker gestiegen ist als jener der oberen Donauanrainer bzw. der deutschen Bundesrepublik und Österreich, ist eine an und für sich natürliche Erscheinung. Sie resultiert vor allem daraus, daß die einst fast rein agrarisch orientierten südöstlichen Donauländer in der jüngsten Vergangenheit einen gewaltigen Industrialisierungsprozeß erlebt haben. Es läßt sich ganz deutlich feststellen, daß infolge des raschen und überaus erfolgreichen industriellen Wiederaufbaues und der anschließend starken Expansion in Österreich nach 1945 bzw. nach 1950 der Donauumschlag in den österreichischen und deutschen Donauhäfen in den fünfziger Jahren in steiler Kurve angestiegen ist; in einer Kurve, die weit über den Wachstumsraten an der unteren Donau gelegen war. Erst in den späteren Jahren holten die südöstlichen Anrainer relativ auf, so daß sich folgendes Bild ergibt:

Anteil der österreichischen und bayerischen Häfen
am Donau-Gesamtumschlag
(Nach den Statistiken der Donaukommission)

	In Millionen Tonnen		
	Donau-Gesamtumschlag	Bayern und Österreich	in %
1950	18,3	2,6	14
1960	28,7	5,9	21
1965	63,9	10,3	16
1969	93,7	12,1	13
1971	96,6	10,6	11
1972	105,5	11,2	11,2

Es liegt gleichsam in der Natur der Sache, daß auch der Anteil der österreichischen Donauflotte an der Gesamtbeförderung auf der Donau gegenüber der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg, als die DDSG die größte Binnenreederei der Welt war, relativ zurückgegangen ist. Immerhin transportiert heute die DDSG mit einer Flotte, die zwar kaum über ein Drittel des einstigen Bestandes verfügt, aber weitgehend modernisiert ist, mit mehr als 2½ Millionen Tonnen pro Jahr genau soviel Güter wie in den besten Jahren zur Zeit der österreichisch-ungarischen Monarchie. Und auch tonnage-

mäßig ist die österreichische Donauschiffahrt wiederum ein beachtlicher Faktor geworden. Sie rangiert in der internationalen Donauflotte an sechster Stelle, hinsichtlich der Maschinenleistung an fünfter Stelle. Bezüglich der Leistungsfähigkeit der einzelnen Einheiten rangiert sie unmittelbar nach der UdSSR, die nach dem Krieg mit den Mitteln einer Großmacht eine völlig neue große Flotte aufbauen konnte.

Dies soll allerdings keineswegs die Probleme bagatellisieren, welche für die österreichische und überhaupt für die westliche Donauschiffahrt daraus resultieren, daß die Donautarife seit 1956 praktisch eingefroren sind, die Oststaaten aus devisenpolitischen Gründen gewissermaßen um jeden Preis fahren und die staatswirtschaftlichen Länder grundsätzlich nur frei Bestimmungshafen liefern und fob bzw. frei Lieferhafen beziehen. Ohne näher auf diese Problematik eingehen zu wollen, sei jedoch darauf hingewiesen, daß die jüngsten Verhandlungen mit der sowjetischen Schiffahrt, die erstmals unter der Führung von Regierungsvertretern stattfanden, seitens der Sowjetunion grundsätzlich die Bereitschaft ergaben, über Tarifänderungen zu verhandeln.

Unter diesen Aspekten läßt sich auch das Problem des künftigen Schiffahrtsregimes auf dem Rhein-Main-Donau-Weg optimistischer beurteilen. Jedenfalls steht klar, daß für die Main-Donau-Strecke nach österreichischer Ansicht die Deutsche Bundesrepublik zuständig ist, die ja auch den Kanal baut und daß das künftige Schiffahrtsregime im Vergleich zu West- und Ostschiffahrt unter dem Grundsatz der unbedingten Gleichberechtigung nicht nur in der Theorie, sondern auch in der Transport- und Außenhandelspraxis stehen muß. Gerade seitens des österreichischen Kanal- und Schiffahrtsvereines wurde immer wieder betont, daß zunächst befriedigende Verhältnisse auf der Donau geschaffen werden müssen, wenn Aussicht auf einen echten Europaverkehr bestehen soll. Diese eindringliche und immer wieder mit Zähigkeit verfolgte Argumentation beginnt nun offenbar doch auch ihre Früchte zu tragen.

Gleichlaufend mit der im Vergleich zur Vorkriegszeit an der österreichischen Donau eingetretenen Industrie- und Umschlagsexpansion — allein die oberösterreichische Industriepotenz hat sich durch die Schwerindustrie auf der Donau und deren Dynamik auf das 17fache gesteigert — ist auch eine starke räumliche Konzentration der Entwicklung eingetreten. Wurden etwa 1935 nur 60% der an der österreichischen Donau umgeschlagenen Güter in Wien und Linz manipuliert, so sind es heute mehr als 95%. Mehr als drei Viertel des auf das fast 6fache angestiegenen Umschlagsvolumens werden in Linz ein- und ausgeladen.

Die Möglichkeiten künftiger Industriegründungen an der österreichi-

schen Donau, die ungeachtet des Vorhergesagten industriell noch relativ wenig genützt sind, sind zwangsläufig beschränkt. Dadurch daß lange Durchbruchsstrecken von relativ wenigen Beckenbildungen unterbrochen werden, sind bereits von der Natur her die Möglichkeiten vorgezeichnet. An der oberösterreichischen Donau sind, abgesehen vom Zentrum Linz, in Aschach bereits die größte Siloanlage Österreichs und ein Mischfutterwerk für die Österreichische Warenvermittlung situiert. Diese Gründungen erfolgten schon im Hinblick auf den Rhein-Main-Donau-Verkehr.

Konkrete Planungen bestehen für den Bereich Enns, und zwar sowohl von oberösterreichischer Seite wie auch am niederösterreichischen Ufer. Seitens der beiden Bundesländer Oberösterreich und Niederösterreich ist die Schaffung einer gemeinsamen Industrieentwicklungs- und Hafengesellschaft in Vorbereitung.

Für die Zeit nach Realisierung des Rhein-Main-Donau-Verkehrs dürfte auch das Projekt einer Schiffbarmachung des unteren Inn bis in den Raum Ranshofen und Töging in ein akutes Stadium treten. Der Inn ist der einzige Zufluß der Donau, der nicht nur schon früher von der Großschifffahrt befahren wurde, sondern sich auch für einen entsprechenden Ausbau eignen würde. Bei den Inn-Kraftwerken wurde wasserrechtlich die Auflage erteilt, den Raum für einen späteren Schleuseneinbau freizuhalten.

Besonders intensiv mit den Fragen der Industrie- und Hafenstandorte hat sich auch das Amt der niederösterreichischen Landesregierung befaßt. Insgesamt wurde für 16 Standorte eine Nutzwertanalyse angestellt, wobei, ohne jetzt die einzelnen Orte zu nennen, der Raum der unteren Enns, Wallsee, Ardagger, das Donaubecken zwischen Ybbs und Melk, sodann der Raum Krems, ferner der Bereich Zwentendorf—Tulln und der Raum Korneuburg—Klosterneuburg einer Untersuchung unterzogen wurden.

Um die notwendige Koordinierung vom gesamtösterreichischen Gesichtspunkt aus ist die Österreichische Raumordnungskonferenz bemüht, die einen eignen Unterausschuß für den Donauausbau geschaffen hat. In dessen Auftrag stellte das Österreichische Institut für Raumordnung Untersuchungen an. Bereits Ende der sechziger Jahre leistete in diesem Sinne das Kuratorium für den österreichischen Donauausbau wertvolle Dienste, das unter der Ministerschaft von Dr. Kotzina beim Bautenministerium errichtet wurde und neben allen zuständigen behördlichen Stellen des Bundes und der Länder auch alle Instanzen der Kammern, der Schiffahrt und der Energiewirtschaft zusammengeführt hat.

Bezüglich des Donauausbaues sei daran erinnert, daß die Donaukommission in Budapest, deren Mitglied Österreich seit 1960 ist, Empfehlungen für die Mindestabmessungen der Schiffahrtsrinne und für die Schleu-

senanlagen an der gesamten schiffbaren Donau von Regensburg bis Sulina beschlossen hat. Und zwar ist als endgültige Ausbauetappe unterhalb von Wien eine Mindestfahrwassertiefe von 35 dm und oberhalb der Bundeshauptstadt eine solche von 27 dm vorgesehen. Dieses Ausbauziel läßt sich nur durch die Errichtung von Staustufen verwirklichen. In diesem Zusammenhang kommt dem Energieausbau an der Donau für die Ausgestaltung des Stromes als Großschiffahrtsstraße eine ausschlaggebende Funktion zu. Am 2. Mai 1974 wurde mit der offiziellen Eröffnung der schon seit längerer Zeit in Betrieb befindlichen Kraftwerksstufe Ottensheim-Wilhering das fünfte Kraftwerk an der österreichischen Donau vollendet. Damit sind 40% der österreichischen Donaustrecke voll ausgebaut. Zugleich wurde das bisher größte Schiffahrtshindernis an der österreichischen Donau, die Seichtstrecke des Aschacher und Brandstätter Kachlets, saniert. Der Bau einer sechsten Donaustufe ist in Altenwörth an der niederösterreichischen Donau im Gange. Die Realisierung der siebenten Stufe (Abwinden-Asten an der oberösterreichischen Donaustrecke) ist in Vorbereitung.

Der Ausbau der insgesamt 13 geplanten Kraftwerksstufen (einschließlich der beiden Grenzkraftwerke Jochstein — seit 1956 fertiggestellt — und Wolfsthal) ist zeitlich so eingeteilt, daß er zugleich mit der Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung und dem Ausbau der bayerischen Donaustrecke zwischen Passau und Regensburg abgeschlossen sein wird. Österreich hat bisher für die Errichtung von Kraftwerksstufen seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges Aufwendungen in der Höhe von mehr als 18 Milliarden Schilling geleistet und damit den Ausbau seiner Donaustrecke als Großschiffahrtsstraße für den Rhein-Main-Donau-Verkehr bzw. das „Europa-Güterschiff" von 1350 t Tragfähigkeit vorbereitet. Diese Aufwendungen liegen damit schon jetzt um etwa die Hälfte höher als der Bau der Schlüsselstrecke der Rhein-Main-Donau-Verbindung zwischen Nürnberg und Regensburg voraussichtlich erfordern wird.

Vor allem im Zusammenhang mit dem Kraftwerksbau an der Donau wird oftmals die Frage des Umweltschutzes und damit auch des Fremdenverkehrs hervorgestellt. Zweifelsohne wird beim Ausbau der Donau auf die Bewahrung des natürlichen Landschaftsbildes sehr großer Wert gelegt. Die Donauregulierung zur Zeit Kaiser Franz Josephs war in mancher Hinsicht ein stärkerer Eingriff in das Landschaftsbild als der Kraftwerksbau von heute. Ohne jetzt als Anwalt der DoKW hervortreten zu wollen, sei ein Vergleich mit der Anfang der sechziger Jahre zur Großschiffahrtsstraße ausgebauten Mosel angeführt. An der Mosel wurde vor Jahresfrist die 10jährige Wiederkehr der Vollendung der Großschiffahrtsstraße be-

gangen. Hierbei wurde berichtet, daß in den Jahren 1963—1973 das Güterbeförderungsvolumen jährlich 10 Millionen Tonnen erreicht hat und daß 1973 nicht weniger als 18.000 Schiffe die Koblenzer Schleuse passiert haben. Die Zahl der Gäste in den Orten entlang der Mosel hat sich im gleichen Zeitraum um 66% auf 555.000 im Sommerhalbjahr 1973 gesteigert. Die Zahl der Fremdenübernachtungen ist um 72% auf rund 1,8 Millionen angestiegen. Während 1963 noch keine Bootshäfen in den Orten an der Mosel waren, verfügen nunmehr 41 Moselgemeinden über derartige Anlegestellen und Bootshäfen. Aber auch der Weinbau an der Mosel hat volumen- und qualitätsmäßig eine Verbesserung erfahren.

Für Österreich erscheint es bemerkenswert, daß die Fremdenverkehrsintensität an der oberösterreichischen Donau, die bereits ausgebaut ist (mit Ausnahme des Kraftwerkes Abwinden-Asten), mit 540 Nächtigungen pro 100 Einwohner gleich hoch ist wie im niederösterreichischen Streckenbereich, der zum Großteil noch nicht ausgebaut ist. Lediglich in der Wachau liegt die Fremdenverkehrsintensität mit 636 pro 100 Einwohner höher, aber auch nicht wesentlich höher als im Gesamtdurchschnitt. Jedenfalls zeigt die Praxis an anderen Wasserläufen, daß Kraftwerksbau und Fremdenverkehrsentwicklung einander ergänzen und keineswegs behindern. Dies gilt sowohl für die Sportschiffahrt wie auch für den Wassertourismus an sich. Im ersten Jahr nach der Eröffnung der Kanalstrecke Bamberg—Nürnberg bzw. 1973 konnten auf diesem Abschnitt 100.000 Fahrgäste gezählt werden. Auf der bayerischen Donau werden die Schiffe von jährlich 190.000 Personen frequentiert. Auf der dichtest befahrenen und dichtest industrialisierten Flußstrecke der Welt, nämlich dem Mittel- und Unterrhein, werden allein von der Köln-Düsseldorfer Rheinreederei jährlich etwa 2½ Millionen Fahrgäste registriert. Auf der Donau werden trotz der auf fünf größere Einheiten zusammengeschrumpften weißen Flotte der DDSG pro Jahr 400.000 bis 500.000 Fahrgäste gezählt.

Der Ausbau der österreichischen weißen Flotte ist für das Fremdenverkehrsland Österreich und damit für die Gesamtwirtschaft von größter Bedeutung. Eine Donaureise wäre der Anziehungspunkt für einen Österreichbesuch schlechthin. Wie wichtig die Kabinenschiffahrt unter österreichischer Flagge nach dem Südosten wäre, erweist sich nicht nur durch den Erfolg ausländischer Schiffahrtsgesellschaften, sondern auch durch den Vorzug, den man seitens der westlichen Touristen der österreichischen Flagge gerne gibt. Zu bedenken ist auch, daß bei einer Auslandsreise mit einem Donauschiff das österreichische Hotel und Restaurant während der ganzen Reisedauer mitfährt und dadurch die Deviseneinnahmen der heimischen Volkswirtschaft zugute kommen.

Der Rhein-Main-Donau-Verkehr birgt somit auch große Möglichkeiten für die Passagierschiffahrt und den Fremdenverkehr.

Damit noch einmal zurück zum Ausbau der Donau als Großschiffahrtsstraße und Energiestraße. Obwohl im letzten Jahr die Zuwachsrate im Stromverbrauch zurückgegangen ist, betrug sie doch noch immer nahezu 4%. Der Stromverbrauch in Österreich stieg von 1973 auf 1974 von 29,7 Milliarden kWh auf 30,4 Milliarden kWh an. Es entspricht diese Steigerung fast der Jahresleistung eines Donaukraftwerkes. Der Ausbau der österreichischen Donau allein genügt also nicht, um selbst den gedrosselten Zuwachsraten Genüge zu leisten. Aus diesem Grunde ist daher neben der forcierten Errichtung von Donaukraftwerken auch die Ausnützung aller anderen noch vorhandenen Wasserkräfte notwendig. Allein auch dies genügt nicht. Es werden kalorische Kraftwerke gebaut, — in Zwentendorf bei Tulln entsteht das erste Atomkraftwerk Österreichs. Eine zweite derartige Anlage ist bei St. Pantaleon in der Nähe von Enns in Planung. Ohne auf die Detailfragen des Umweltschutzes bei Atomkraftwerken einzugehen, ist sicherlich die Feststellung berechtigt, daß auch in Fachkreisen die Diskussion noch im Gange ist. Zur Frage stehen hierbei nicht nur etwa eventuelle Umweltbeeinträchtigungen durch die Kernspaltung, sondern auch die Ableitung des Kühlwassers. Immerhin wird bei der Donau eine spürbare Erwärmung verursacht. Auch aus diesem Grunde erscheint daher der Errichtung von Kernkraftwerken eine gewisse Grenze gesetzt. Wenn jedoch das Reservoir an Wasserkräften erschöpft ist, bleibt nur mehr die kalorische Energieerzeugung übrig, vor allem wenn man wegen Umweltschutzerwägungen etwa den Bau von Atomkraftwerken verzögern und so gering als möglich in Anspruch nehmen will. Unter diesen Umständen muß man wieder auf die konventionelle kalorische Energieerzeugung aus fossilen Brennstoffen zurückgreifen. Und hier bietet sich nun in der Donau und in ihrer Einbeziehung in ein gesamteuropäisches Wasserstraßensystem die Möglichkeit an, auf kostengünstige Weise die für die kalorische Energieerzeugung notwendigen Brennstoffe, wie etwa Kohle oder Öl usw. nach Österreich einzuführen. Nicht nur bezüglich des Verkehrs, sondern auch hinsichtlich der transportmäßigen Möglichkeiten birgt mithin die Zukunft an der österreichischen Donau als Teilstrecke der europäischen Transversale Rhein-Main-Donau Möglichkeiten, welche den Erfordernissen der wirtschaftlichen Prosperität ebenso Rechnung tragen wie sie den berechtigten Anliegen des Umweltschutzes und eines daseinswürdigen Lebens in Österreich entgegenkommen.

Anschrift des Verfassers: Dr. Franz PISECKY, Österreichischer Kanal- und Schiffahrts-Verein, Scharitzerstraße 2, A-4020 Linz.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Wasser und Abwasser

Jahr/Year: 1975

Band/Volume: 1975

Autor(en)/Author(s): Pisecky F.

Artikel/Article: Entwicklung nach Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung - Prognosen, Möglichkeiten und Probleme 51-63