



Industrielle Aspekte des Rhein-Main-Donau-Verkehrs

Von Generaldirektor Komm.-Rat Rudolf H. Seidl,
Vizepräsident der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, Wien

Industrialisierung, Außenhandelsexpansion und Entwicklung des Donauverkehrs sind in Österreich eng miteinander verflochten. In den dreißiger Jahren sind an der österreichischen Donau knapp eineinhalb Millionen Tonnen umgeschlagen worden (1935: 1,35 Millionen Tonnen), 1970 insgesamt 7,42 Millionen Tonnen und in dem extremen Niederwasserjahr 1971 immerhin auch 6,36 Millionen Tonnen. Der gewichtsmäßige Anteil des Donauverkehrs am österreichischen Außenhandelsvolumen erreichte in der Zwischenkriegszeit durchschnittlich knapp ein Neuntel und heute etwa ein Fünftel, ja sogar in manchen Jahren bis zu einem Viertel. Im gleichen Zeitraum stieg die Wertschöpfung der österreichischen Industrie auf nahezu das Sechsfache an und der reale Wertindex der Gesamtexporte auf etwa das Achtfache. Tonnagemäßig hat sich das österreichische Außenhandelsvolumen auf rund das Dreieinhalbfache erhöht, wobei infolge des großen Rohstoff- und Brennstoffbedarfes der Schwerindustrie das

Einfuhrvolumen gewichtsmäßig stärker zunahm (Vierfache) als die Exporte.

Von wesentlicher Bedeutung hierfür ist die Entwicklung im Bundesland Oberösterreich gewesen, wo auf der Basis der verkehrspolitischen Konzeptionen im Kreuzungsfeld wichtiger Schienen- und Straßenverbindungen mit dem Schifffahrtsweg der Donau industrielle Ballungsgebiete entstanden sind, die bewirkten, daß die Industrieproduktion dieser Region sich gegenüber der Vorkriegszeit wertmäßig auf das Siebzehnfache erhöhte und ihr Anteil am österreichischen Gesamtvolumen von einstmals acht Prozent auf rund 21 Prozent anstieg. Der Exportanteil Oberösterreichs expandierte von gleichfalls acht Prozent auf rund 25 Prozent. Der Linzer Donauumschlag hat sich seither verzwanzigfacht — er beträgt heute im Jahresdurchschnitt viereinhalb Millionen Tonnen und ließ die oberösterreichische Landeshauptstadt zum größten Umschlagplatz nicht nur an der öster-

reichischen, sondern an der gesamten oberen Donau werden.

Die Dynamik des Donauverkehrs ist somit ein ausschlaggebendes Element für die Entwicklung der österreichischen Industriekapazität und der Exportleistung geworden. Hierbei ist der Umstand wesentlich, daß Österreich ein Land mit einem sehr großen Massengutbedarf und andererseits auch Massengut- und Schwergutaufkommen ist. Gewichtsmäßig sind nahezu 90 Prozent der Importe Roh- und Brennstoffe — und mehr als die Hälfte der Ausfuhren besteht aus Massengütern.

Die Frage der Transportkosten ist daher für die Existenz und internationale Wettbewerbsfähigkeit weiter Bereiche der österreichischen Industrie ausschlaggebend. Nicht von ungefähr konzentrieren sich somit rund zwei Drittel der industriellen Arbeitsplätze im Einzugsbereich der Donau bzw. der dem Stromverlauf folgenden und sich mit ihm kreuzenden Verkehrsverbindungen.

Bedingt durch die Küstenferne des Binnenlandes Österreich und die Besonderheit seiner Wirtschaftsbeziehungen hat die österreichische Industrie bei ihren Einfuhren, vor allem aber auch bei den Exporten, weite Entfernungen zu überwinden. Etwa 56 Prozent der österreichischen Einfuhren und 39 Prozent

10 Schiffahrt und Strom

Zu mehr als 95% bestehen die Transporte auf der österreichischen Donau aus Rohstoffen für die Industrie bzw. Erzeugnissen der österreichischen Industrie. Unser Bild zeigt Schiffsverbände in der Schleuse des Donaukraftwerkes Aschach mit Kohletransporten für die Linzer Schwerindustrie bzw. Exportlieferungen von Vöest-Bleichen aus Linz.



der Exporte müssen über Entfernungen von 200 bis 1000 km transportiert werden, 19 Prozent der Einfuhren und 25 Prozent der Ausfuhren über Entfernungen von 300 bis 2000 km, ferner neun Prozent der Importe und 13 Prozent der Exporte von 300 bis 3000 km und vier Prozent der Einfuhren sowie sechs Prozent der Exporte über Weiten von 3000 bis 20.000 km und mehr.

Diese Prozentangaben stützen sich auf eine wertmäßige Aufgliederung des österreichischen Außenhandels. Sie würden sich noch mehr auf die weiten Entfernungen verlagern, wollte man eine gewichtsmäßige Aufschlüsselung vornehmen.

Der Wettbewerbsnachteil, den die österreichische Industrie infolge der hohen Transportkostenbelastung im Vergleich zu jenen Industriegebieten zu bewältigen hat, die den Zentren des Welt- und Überseeverkehrs näher gelegen sind, möge folgende Übersicht veranschaulichen. Bei einem Durchschnittsgut von 6000 bis 7000 Schilling Wert pro Tonne kostet die Beförderung in Prozent des Warenwertes für den Weg von

Wien nach Hamburg	ca. 7 %
Wien nach Triest	6 %
Düsseldorf nach Bremen	1,5 %
Brüssel nach Antwerpen	1 %
Turin nach Genua	1,3 %

Nachdem die Betriebskosten zwischen Schiene und Wasserweg sich etwa wie 3 : 1 verhalten, ergibt sich auch eine unterschiedliche Transportkostenbelastung, die bei einem

Durchschnittsgut im Wert von ca. 7000 Schilling pro Tonne und bei einer Beförderungsentfernung von 1000 km prozentmäßig bei der Bahn rund 8–8,5 Prozent erreicht, hingegen auf dem Binnenschiff ca. 2,5 Prozent.

Wenn zweifellos der transportbillige Wasserweg der Donau auch schon unter den heutigen Gegebenheiten von der österreichischen Wirtschaft noch stärker genutzt werden könnte als dies bereits der Fall ist, so nimmt dennoch Österreich, vor allem im internationalen Warenaustausch, die Donau mehr in Anspruch als andere Anliegerstaaten. Obwohl Österreich mit 350 km Donaustrecke etwa ein Siebtel der schiffbaren Stromlänge umfaßt und rund ein Elftel des Einzugsbereiches der Donau, ist es am internationalen Verkehr auf der Gesamtdonau mit 27 Prozent beteiligt. 1970, dem von der Donaukommission in Budapest letztangewiesenen Jahr, wurden auf der von der Großschiffahrt benützten Strecke mit 2379 km Länge 55,5 Millionen Tonnen befördert, hiervon 21,4 Millionen Tonnen im internationalen Verkehr; etwa 5,54 Millionen entfielen auf Österreich.

Nach Einsetzen des Europa-Verkehrs Rhein-Main-Donau, das für Anfang der achtziger Jahre erwartet werden kann, sind eine starke Zunahme des Donauumschlages und damit auch weitere Impulse für die industrielle Entwicklung zu erwarten. Nach Untersuchungen des deutschen Ifo-Instituts sind die Industrieumsätze an Wasserstraßen mehr als dreimal so hoch wie in

wasserfernen Gebieten. Auf dem ausgebauten Main z. B. erhöhte sich der Wasserumschlag von 1,6 Millionen Tonnen im Jahre 1936 auf 17,1 Millionen Tonnen im Jahre 1971. Im gleichen Zeitraum entstanden entlang des Mains 273 neue Industriebetriebe.

Die österreichischen Donauschläge dürften sich nach wissenschaftlichen Schätzungen sukzessive binnen weniger Jahre verdoppeln, wobei parallel damit infolge der eintretenden Standortverbesserungen am Strom eine weitere Industriekonzentration und -expansion im Donaubereich zu gewärtigen ist. Die Transportkostensparnis, die für die österreichische Wirtschaft aus den direkten Wasserstraßenverbindungen zum westdeutschen Industriegebiet und den Atlantikhäfen eintreten wird, läßt sich mit ca. 1 Milliarde Schilling jährlich beziffern.

Ebenso wie die Bundeswirtschaftskammer sind auch die zuständigen Landeskammern Wien, Niederösterreich und Oberösterreich im Zuge einer zukunftsgerichteten Industrie- und Raumordnungspolitik damit befaßt, die aus dem Rhein-Main-Donau-Verkehr sich ergebenden Möglichkeiten zu konkretisieren und vorbereitende Maßnahmen in die Wege zu leiten. Der Österreichische Kanal- und Schiffsverkehrsverein kann hierbei das Verdienst für sich in Anspruch nehmen, immer wieder als ein bedeutsamer Katalysator und Anwalt der österreichischen Donau – sowie damit auch der Industrieinteressen wirksam zu sein.