

Österreich und Rhein-Main-Donau

Von Bundesminister a. D. Dr. Vinzenz Kotzina,
Präsident des Österreichischen Kanal- und Schifffahrtsvereines

Genau zehn Jahre vor der Eröffnung des Staatshafens Nürnberg als einer der wichtigsten Zwischenstationen des Europakanals Rhein-Main-Donau veranstaltete der Österreichische Kanal- und Schifffahrtsverein am 19. September 1962 in Linz einen Internationalen Donautag, der das erste große Treffen führender Persönlichkeiten der Verkehrspolitik und des Binnenschifffahrtswesens aus West und Ost nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges war. Zahlreiche prominente Teilnehmer aus der Rhein- und Donauregion waren der Einladung gefolgt und hatten sich in einem gemeinschaftlichen Bekenntnis zu der europäischen Bedeutung und Funktion der Rhein-Main-Donau-Verbindung gefunden. Der damalige österreichische Bundeskanzler Dr. Alfons Gorbach erklärte in einer Schlußrede, daß „der Begriff der Donaufamilie der Völker der europäischen Mitte und des Südostens, der durch Jahrhunderte eine der fruchtbarsten Ideen gewesen ist, eine Ausweitung in den Begriff einer Rhein-Main-Donau-Gemeinschaft erfahren hat“.

Diese tätige Bereitschaft und das Eintreten für eine gesamteuropäische Zusammenarbeit im Sinne jener Gedankenwelt, die mit der Verbindung zwischen Rhein und Donau vereint ist, ist ein unverändertes Kennzeichen österreichischer Regierungs- und Außenpolitik seit dem Wiedererstehen der österreichischen Republik im Jahre 1945 bis heute. Es ist dies eine Maxime, die über jeglichen Differenzen der Parteipolitik steht, von niemandem in Frage gestellt wurde und allseits auch als eine der großen Aufgaben für die Zukunft erachtet wird.

Der Internationale Donautag in Linz fand zwei Jahre nach dem vollzogenen Beitritt Österreichs zur Internationalen Donaukommission in Budapest statt, dem ausführenden Organ des nach dem Kriege auf Grund der Belgrader Donaukonvention von 1948 neuen Rechtsregimes auf der Donau. Dieser seinerzeit nicht überall nur positiv kommentierte Schritt hat sich ebenso als bedeutsamer Markstein einer europäischen verpflichteten Donaupolitik des neutralen Österreich erwiesen wie die Reihe jener Aktionen und Maßnahmen, die seither hinsichtlich der Forcierung des Donauverkehrs

und seiner Einbeziehung in ein kontinentales Wasserstraßensystem gesetzt wurden. Der Österreichische Kanal- und Schifffahrtsverein hat es sich hierbei zur Aufgabe gestellt, immer wieder Anreger und Mittler zu sein – sowohl im eigenen Bereich der Donaurepublik wie auch hinsichtlich der Kontakte nach außen.

So trachtete er u. a. auch, die Erfolgsmeldungen über die Fortschritte bei der Realisierung der Großwasserstraße im Donauroum zu verbreiten sowie andererseits in den Ländern der Rheinregion das Verständnis für die Entwicklungen an der Donau zu vertiefen.

Wenige Tage nach der Linzer Veranstaltung des Jahres 1962 konnten in diesem Zusammenhang die Berichte über die Eröffnung des Hafens Bamberg als jenes Ereignis registriert und verbreitet werden, mit dem die Rhein-Main-Donau AG den Ausbau des Mains zum Großschifffahrtsweg abgeschlossen hatte und der Auftakt zum Bau der nächsten Etappe des Europakanals in Richtung Nürnberg gegeben wurde. 1966 folgte sodann der Duisburger Vertrag, in welchem sich die deutsche Bundesregierung und der Freistaat Bayern darüber einigten, daß die gesamte Kanalstrecke bis 1981 verwirklicht werden soll. Nunmehr ist im Jahre der Eröffnung des Hafens Nürnberg bereits auch der letzte Abschnitt – die Südtrasse zwischen Nürnberg und Regensburg – in Angriff genommen worden, so daß sich bezüglich der verkehrspolitischen Dispositionen im mitteleuropäischen Raum der durchgehende Verkehr vom Rhein

zur Donau immer eindringlicher als eine vorgegebene Realität abzeichnet.

Die in der Zwischenzeit angestellten wissenschaftlichen Untersuchungen einer Studiengruppe der ECE sowie u. a. auch des Ifo-Institutes in München, das im Auftrage der bayerischen Staatsregierung tätig war, haben ergeben, daß im künftigen internationalen Verkehr über den Rhein-Main-Donau-Kanal Österreich der Hauptbeteiligte sein wird. Demnach wird für 1989 das Verkehrsvolumen auf der Kanalstrecke Nürnberg–Regensburg auf 15,5 Millionen Tonnen geschätzt. Hiervon entfallen 6,2 Millionen Tonnen auf den innerdeutschen und 9,3 Millionen Tonnen auf den internationalen Verkehr – und hiervon wiederum 5,8 Millionen Tonnen auf den Verkehr von und nach Österreich.

Das vorerwähnte Gutachten des Ifo-Institutes für Wirtschaftsforschung in München befaßt sich mit einer Verkehrsprognose für das Jahr 1986, also bereits für einen Zeitpunkt, der nur vier bis fünf Jahre nach der Aufnahme des Rhein-Main-Donau-Verkehrs liegt. Die Berechnungen beziehen sich auf die längere Strecke Bamberg–Nürnberg–Regensburg. Hier wird der Gesamtverkehr mit 20 Millionen Tonnen geschätzt, hiervon 6 bis 7 Millionen Tonnen internationaler Verkehr und ca. 2,5 Millionen Tonnen Österreich-Anteil.

Die durchgehende Schifffahrtsverbindung wird somit für die österreichische Volkswirtschaft von größter Bedeutung sein, wobei zu bedenken ist, daß in den letzten 25 Jahren sich das Schergewicht der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes in noch ungleich stärkerem Maße auf den Donauroum und den Donauverkehr konzentriert hat als jemals zuvor. Es wird dies an anderer Stelle dieser Ausgabe von „Schifffahrt und Strom“ ausführlich dargelegt.

Bisher 15 Milliarden Schilling für den Donau-Ausbau

Allerdings beschränkt sich Österreich keineswegs etwa damit, nur Nutznießer des Rhein-Main-Donau-Weges sein zu wollen. Gleichermaßen wie es sich gegenüber den Donauangelegenheiten in regionalem Sinne verantwortlich fühlt, gilt dies auch für die künftige Bewährung des Rhein-Main-Donau-Verkehrs. So hat Österreich als erstes Land seine Verpflichtungen bezüglich der ersten Ausbauetappe der Donau nach den Empfehlungen der Donaukommission erfüllt und auf der österreichischen Donaustrecke

eine durchgehende Fahrwasser-tiefe von mindestens 2 m gewährleistet, wobei dort, wo Kraftwerkstufen errichtet sind, auch schon das Ziel der zweiten und letzten Etappe mit 2,7 m Mindesttiefe erreicht ist. Österreich hat auch bereits große Vorleistungen für die Erfordernisse der Europa-Schifffahrt nach 1981 erbracht. Allein in den letzten zehn Jahren sind einschließlich der Stufe Ottensheim-Wilhering, bei der noch heuer der Schleusenbetrieb aufgenommen wird, drei neue Donaukraftwerkstufen errichtet

worden, so daß nunmehr die österreichische Donautrecke bereits zu etwa zwei Fünfteln für den ganzjährigen vollbeladenen Verkehr mit dem Europagüterschiff von 1350 Tonnen ausgebaut sein wird.

Insgesamt hat Österreich seit 1950 bis heute für den nur durch die Anlage von Staustufen bzw. die Errichtung einer Kraftwerkskette möglichen Ausbau der Donau zur leistungsfähigen Großschiffahrtsstraße ca. 15 Milliarden Schilling aufgewendet bzw. einen Betrag, der etwa den Baukosten für den Rhein-Main-Donau-Kanal von Bamberg bis Kelheim entspricht. Die Fortführung des Baugeschehens ist derzeit gewährleistet und soll durch das in Vorbereitung befindliche Donauausbaugesetz noch eine gesonderte legislative Basis erhalten. Die vorbereitenden Initiativen zu diesem Donauausbaugesetz, das einer seit Jahren vom Österreichischen Kanal- und Schiffsverkehrsverein erhobenen Forderung entsprechen würde, sind von dem 1968 ins Leben gerufenen Donaukuratorium ausgegangen, einem Forum zur Koordination aller am Ausbau der österreichischen Donau interessierten und hierfür zuständigen Instanzen.

Österreich hat aber auch in seiner Wirksamkeit nach außen getrachtet, für die Zukunft des europäischen Wasserstraßenverkehrs tätig zu sein. So war es im Rahmen der Donaukommission, in der es überdies in der letzten dreijährigen Funktionsperiode den Vorsitz innehatte, ein unentwegter Verfechter des Grundsatzes einer weitestgehenden Schiffsverkehrsfreiheit, wozu auch das Prinzip der Gebührenfreiheit gehört. Ein Erfolg dieser Bemühungen ist die faktische Bereinigung der Mautfrage bezüglich der tschechoslowakisch-ungarischen Grenzstrecke — ein Ergebnis, das zweifelsohne auch den künftigen Teilnehmern am europäischen Transversalverkehr zugute kommen wird.

Vom Geiste internationaler Zusammenarbeit und von der Aufgabenstellung geleitet, die sich aus der österreichischen Brückenfunktion in der geographischen Mitte der Rhein-Main-Donau-Linie ergibt, ist auch die Zugehörigkeit Österreichs zur Konferenz der europäischen Verkehrsminister, die Tätigkeit in der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen oder z. B. auch innerhalb der Union der Rheinischen Handelskammern bestimmt — einer Vereinigung von 84 Kammern aus sieben Staaten der Rheinregion einschließlich Österreichs, die sich vor allem die



Österreich baut durch eine Kraftwerkskette die Donau zur Großschiffahrtsstraße für den ganzjährigen Verkehr mit dem Europakahn aus. Auf unserem Bild das im Bau befindliche Kraftwerk Ottensheim-Wilhering, das 1973 in Betrieb genommen wird. Der Schleusenbetrieb wird bereits im Herbst des heurigen Jahres aufgenommen. Die Donau wird in ein neues Flußbett umgeleitet.

Förderung eines gesamteuropäischen Wasserstraßensystems zum Ziel gesetzt hat. Auch hier wurde der Vorsitz nunmehr einem Österreicher anvertraut. Nicht übersehen seien auch die Bestrebungen der österreichischen Donauschiffahrt, innerhalb der Interessengemeinschaft aller Donaureedereien, die durch das sogenannte Bratislavaer Abkommen geschaffen wurde, einem liberalen Schiffsverkehrsregime, einer wirtschaftlichen Tarifgestaltung sowie nicht zuletzt auch einer dem Grundsatz der Schiffsverkehrsfreiheit angemessenen Freiheit des Handelsverkehrs zum Durchbruch zu verhelfen.

Österreich ist ferner bemüht, rechtzeitig die theoretische und interessensmäßige Diskussion über jene Entwicklungen und Probleme zu aktivieren, die bei der Realisierung der Rhein-Main-Donau-Verbindung nach einer Klärung verlangen bzw. zum Nutzen aller Beteiligten in geregelte Bahnen gelenkt werden müssen. Hier erweist sich der Österreichische Kanal- und Schiffsverkehrsverein immer wieder als ein zukunftsgerichteter Vorreiter, der bestrebt ist, von der Plattform der informellen Kontaktaufnahme und

des freien Gedankenaustausches her den Boden für einvernehmliche Lösungen vorzubereiten. Der Internationale Donautag von 1962 war hierzu gewissermaßen ein Auftakt, an den sich mancherlei weitere Stationen angereicht haben — wie etwa die erstmalige Berichterstattung über das ECE-Gutachten bezüglich Rhein-Main-Donau, die gleichfalls erstmalige Behandlung jener Fragen, die völkerrechtlich zu klären sein werden, ferner die Erörterung über neue Schiffstypen für den künftigen Europaverkehr sowie schließlich nunmehr die Anliegen der Raumordnung und des Umweltschutzes, die sich für eine internationale Kooperation ergeben werden.

Österreich ist somit unter Einsatz aller seiner Möglichkeiten und Kräfte bemüht, mitzuwirken, daß die Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße sich als dynamische Komponente einer friedlichen Völkergemeinschaft und eines wachsenden wirtschaftlichen Wohlstandes in Gesamteuropa erweisen wird.