MITTEILUNGSBLÄTTER

Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V. Nürnberg
Geschäftsstelle: 85 Nürnberg, Marienplatz 4, Telefon: 20 44 41, Telex: 06 22 275

Mai 1969 Nr. 3

Am 10. April 1969 trug der österreichische Bundesminister für Bauten und Technik, Dr. Vinzenz Kotzina, in der ersten Veranstaltung des neugeordneten österreichischen Kanal- und Schiffahrtsvereins in Wien in einer bedeutsamen Rede Gedanken über die europäische Verbundenheit des österreichischen Donauraumes vor. Für den 14. März 1969 hatte der Verwaltungsrat des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau zu einer Sitzung nach München eingeladen, in der der Parlamentarische Staatssekretär des Bundesministers für Verkehr, Holger Börner, über die europäische Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Verbindung sprechen sollte. Eine kurzfristig angesetzte Dienstangelegenheit verhinderte den Herrn Staatssekretär, den Vortrag zu halten.

Beide Vorträge legen die politische und wirtschaftliche Bedeutung der Verbindung der Rheinregion mit dem Donauraum überzeugend dar und ergänzen sich, obwohl jeder Vortrag sein Anliegen aus dem Blickwinkel der beiden Nachbarländer sieht. Diese Gemeinsamkeit der Interessen bei Wahrung des eigenen Standpunktes ist es, was die beiden Darlegungen gerade in der Zusammenschau wertvoll macht. Beiden Herren sind wir für die Freigabe ihrer Vorträge, um sie in den „Mitteilungsblättern" veröffentlichen zu können, zu Dank verbunden.

Österreichs Donaulage unter europäischen Aspekten

Von Vinzenz Kotzina

Bundesminister für Bauten und Technik, Wien

Gerne habe ich es übernommen, heute vor diesem Kreis über ein Thema zu sprechen, das für Österreich in allen Epochen seiner wechselvollen Geschichte und ebenso für seine Gegenwart und Zukunft wirtschaftlich und politisch von schicksalhafter Bedeutung war, ist und sein wird. Zugleich umreißt der Titel „Österreichs Donaulage unter europäischen Aspekten" aber die Zielsetzungen des Österreichischen Kanal- und Schiffahrtsvereines in seiner nunmehr auch statutenmäßig auf alle für Österreich und damit für die europäische Mitte bedeutsamen Wasserstraßen- und Verkehrsprojekte gerichteten Wirksamkeit.

Kaum ein anderes Land Europas ist auf Grund seiner Lage, aber auch aus seiner historischen Entwicklung heraus mehr dazu berufen, sich mit der Funktion und Bedeutung der Donau als europäische Wasserstraße auseinanderzusetzen als Österreich. Dieser Umstand bringt für unser Staatswesen und seine Wirtschaft Aufgaben und Verpflichtungen, ebenso aber auch Chancen mit sich, die, wie man leider immer wieder feststellen muß, noch nicht allseits in jenem Maße gewürdigt werden, wie es im Interesse unseres Landes, aber auch im europäischen Interesse der Fall sein sollte.

Das Einzugsgebiet der Donau umfaßt mit 817 000 Quadratkilometern etwa ein Zwölftel des europäischen Kontinents und ist viermal so groß wie jenes des Rheins. Zwei Drittel hiervon gehörten einst zum Staatsgebiet der österreichisch-ungarischen Donaumonarchie. Kein anderes Großreich war jemals in seinem für das Verkehrssystem entscheidenden Netz seiner Flüsse und Talsenkungen so stark auf eine, alle Verästelungen zusammenführende Schlagader konzentriert wie das Österreich vor 1918. Der österreichisch-ungarische Donauabschnitt erreichte zudem mit 1340 km etwa drei Fünftel der mit Dampfschiffen befahrenen Flußstrecke.

Die auf etwa ein Viertel der cisleithanischen Reichshälfte reduzierte österreichische Republik wurde geographisch noch ausgeprägter ein „Land am Strom" als das Vielvölkerreich zuvor. Der österreichische Streckenanteil an der Donau blieb sich nämlich mit rund 350 km gleich. Mit Ausnahme von Vorarlberg gehört das gesamte österreichische Bundesgebiet orographisch zum Einzugsbereich der Donau.

Wohl ist Österreich ein Gebirgsland, dessen südliche Teile durch die Alpen von der Donauregion im konkreten Sinne abgeschnitten sind. Immerhin befanden sich jedoch schon nach dem Ersten Weltkrieg etwa 55 Prozent aller industriellen Arbeitsplätze im Donauraum bzw. es wurde die siedlungsmäßige und wirtschaftliche Konzentration am Strom noch augenfälliger als zuvor.

Und obwohl das 624 000 km² große Wirtschaftsgebiet der Monarchie sich in die Vielzahl der Nachfolgestaaten aufsplitterte, die sich zunächst aus nationalen Gründen voneinander abschlossen und nach Autarkie trachteten, erwies sich die völkerverbindende und grenzüberwindende Dynamik des Stromes binnen weniger Jahre von neuem als gestaltende Kraft. Der „Donauraum" blieb eine Realität in der europäischen Politik und im Wirtschaftsverkehr. War einerseits das politische Geschehen der zwanziger Jahre weitgehend von dem Bestreben bestimmt, an die Stelle der einstigen Ordnungsmacht der Donaumonarchie neue Konstellationen zu setzen, um einem europäischen Debakel vorzubeugen, so erfuhr trotz aller nationalwirtschaftlichen Tendenzen geradezu zwangsläufig der gegenseitige Warenaustausch der Länder des Donauraumes eine neuerliche Belebung. Er wurde wiederum zu einer Dominante des Außenhandels. Bereits 1924 erreichte der Anteil der unteren Donauanlieger 44 % des österreichischen Importes und 39 % des Ausfuhrvolumens.

Ein Bereich, in welchem die einstige Hegemonie Österreichs im Donauram fortlebte, war die Donauschiffahrt. Wohl hatte Österreich einen beachtlichen Teil seiner Flotte an die Nachfolgestaaten abtreten müssen und dadurch große Einbußen erlitten, aber noch immer verblieben der österreichischen Donauschiffahrt all die großen und weitläufigen Besitzungen, welche der einst größten Binnenreederei der Welt im europäischen Südosten gehörten, — Agentiegebäude, Lagerhäuser, Werften, Bergwerke, eigene Bahnlinien usw. Und noch immer wurden auch lokale Linien des Personenverkehrs in Ungarn und selbst der Güterverkehr in Bulgarien von der DDSG betreut. Die österreichische Donauflotte erreichte auch zahlenmäßig und in ihrer Kapazität wiederum einen maßgeblichen Umfang. Und durch die österreichische Initiative zur Bildung von Betriebsgemeinschaften und Quotisierungs- sowie Tarifabkommen wurde die Flagge Rot-Weiß-Rot auf der Donau von neuem zum Symbol internationaler Zusammenarbeit am Strom, die sich sogar noch bewährte, als die österreichischen Schiffe andere Farben hissen mußten.

Soweit nur einige Streiflichter zur gleichsam historischen Begründung der europäischen Betrachtungsweise, die sich für das 1945 wiedererstandene Österreich als Donauland ergab und in den letzten zwei Jahrzehnten manche neue Aspekte erfahren hat.

Wenn wir uns daran erinnern, daß nach dem zweiten Weltkrieg Europa durch den sogenannten Eisernen Vorhang hermetisch in eine westliche und östliche Hälfte getrennt wurde und diese weltpolitische Demarkationslinie sogar mitten durch Österreich ging, so müssen wir uns wohl eingestehen, daß gerade in Österreich die tatsächliche Entwicklung weit über all das hinausging, was selbst größte Zuversicht zu hoffen wagte. Denken wir nur daran, daß nicht etwa die österreichische Donau nur bei Enns in eine westliche und östliche Strecke geteilt war, sondern diese Zonengrenze im oberösterreichischen Abschnitt im Strom selbst verlief und das Nordufer vom südlichen schied. Für fast drei Jahre war der Güterverkehr auf der österreichischen Donau praktisch lahmgelegt, ganz zu schweigen

von einem grenzüberschreitenden Verkehr, der infolge des Rohstoffbedarfes der wieder im Aufbau befindlichen Linzer Schwerindustrie erst 1948 allmählich im Westverkehr via Regensburg in Gang kam, jedoch in östlicher Richtung 1950 noch kaum eine halbe Schlepperladung erreichte. Es waren jene Persönlichkeiten und Institutionen, welche seinerzeit an der Gründung des Österreichischen Kanal- und Schiffahrtsvereines beteiligt waren, welche sich von der tristen Situation nicht entmutigen ließen, sondern in der Überzeugung, daß die wirtschaftsbelebende Kraft des Stromes stärker sein würde als die Schranken politischer Blockbildungen, darangingen, die österreichische Donauflotte, Hafeneinrichtungen und donaugebundene Wirtschaftsbeziehungen in zukunftsgerichteter Weise neu auszubauen und anzubahnen. Von manchen Seiten wurden die Bemühungen skeptisch verfolgt, — und verschiedentlich ringt man sich sogar auch heute nur schwer zu der Erkenntnis durch, daß der gewaltige Wirtschaftsaufschwung, den Österreich seit dem Kriege genommen hat, sehr wesentlich auf die Donaulage Österreichs und den transportbilligen Massengüterweg des Stromes zurückzuführen ist.

Wenn Österreich von allen Mitgliedsländern der OECD im Vergleich zu den Dreißigerjahren die stärkste Wirtschaftsexpansion zu verzeichnen hat und der Industrieproduktionsindex auf rund das Vierfache, der Außenhandel gewichtsmäßig auf etwa das Zweieinhalbfache, wertmäßig jedoch auf mehr als das Dreifache angestiegen ist, so ist dies nicht zuletzt der Donauverbundenheit der österreichischen Volkswirtschaft zu verdanken. Diese kommt etwa nicht nur in einer unmittelbaren Anteilnahme am Wasserumschlag zum Ausdruck, sondern ist auch durch vielfältige Sekundärwirkungen begründet. Das Wirtschaftswachstum Oberösterreichs etwa, das vor dem Krieg zu 8 Prozent an der gesamtösterreichischen Industriepotenz und am Ausfuhrvolumen beteiligt war, heute hingegen zu rund einem Viertel, und das demnach in absolutem Sinne auf mehr als das Neunfache zugenommen hat, basiert in erster Linie wohl auf den Möglichkeiten, die sich einer Entfaltung der Linzer Schwerindustrie durch den Donauverkehr eröffneten, ebenso aber auch auf die Agglomerationswirkung, die auf den gesamten oberösterreichischen Zentralraum sowie auf alle wirtschaftlichen Schwerpunkte im Lande ausstrahlte. Ähnliche Erscheinungen, wenn auch noch nicht in so ausgeprägter Weise, sind im Wiener Raum zu beobachten — wenn wir an die Rohöl verarbeitende Industrie denken — sowie in Niederösterreich im Bereich von Krems. Der österreichische Donauumschlag erreichte 1968 mit 7,78 Millionen Tonnen rund das Fünffache des jährlichen Umschlages in der Zwischenkriegszeit. 58 Prozent hiervon, nämlich nahezu 4,5 Millionen Tonnen, entfielen auf das Industriezentrum Linz, nahezu 3 Millionen Tonnen auf die Häfen der Bundeshauptstadt, der Rest auf den Hafen Krems und andere Umschlagstellen. Der Anteil des Donauverkehrs am grenzüberschreitenden Güterverkehr Österreichs erhöhte sich im Vergleich zu 1967 von 18 auf 24 Prozent.

Im Gegensatz zur Vorkriegszeit, in der neben Rohöl hauptsächlich Getreide und Handelsgüter sowie industrielle Fertigwaren für die Güterbewegung auf der

Donau charakteristisch waren, sind heute Kohle und Erz, also Industrierohstoffe, und andererseits Erzeugnisse der Schwer- und Massengutindustrie die wichtigsten Güterkategorien. Dieser Strukturwandel ist kennzeichnend für die Gesamtentwicklung des Donauverkehrs, der 1968 wohl an die 50 Millionen-Tonnen-Grenze herangerückt sein dürfte — genaue Daten liegen noch nicht vor — und damit das siebenfache Jahresvolumen der Zwischenkriegszeit erreicht hat. Der freie internationale Güterverkehr auf der europäischen West-Ost-Transversale ist wieder Wirklichkeit geworden — und er hat einen Umfang erreicht wie noch nie zuvor. Wenn wir den Ursachen hierfür nachspüren, so tritt uns als wichtigste Komponente der Industrialisierungsprozeß entgegen, der sich im gesamten Donauram vollziehen und in den industriell schon seit langem hochentwickelten Staaten Österreich und der CSSR ebenso fortschreitet wie in den einst überwiegend agrarwirtschaftlich orientierten unteren Donauanliegern, wo die relativen Zuwachsquoten naturgemäß noch größer sind als im mitteleuropäischen Raum.

Im Vergleich etwa zur Rheinregion trifft der Umstand der relativ stärkeren Wirtschafts- und Verkehrsexpansion jedoch für die Donau und den Donauraum in seiner Gesamtheit zu. Während z. B. der Index der Industrieproduktion im Durchschnitt aller sechs Donauländer im engeren Sinne, nämlich Österreich, CSSR, Ungarn, Jugoslawien, Rumänien und Bulgarien, auf etwa das Siebenfache der Vorkriegszeit angestiegen ist und damit dieselbe Steigerung erfuhr wie der Güterverkehr am Strom, trat in der Rheinregion hinsichtlich der Industrieproduktion im Vergleich zu 1937 eine Indexsteigerung auf nur etwas mehr als das Zweieinhalbfache ein, eine Zunahme, die vom Güterverkehr auf der dichtest befahrenen Wasserstraße der Welt nur knapp erreicht wird.

Was zeigen uns diese Vergleichsdaten? Sie machen deutlich, daß die Donau und der Donauraum wirtschaftlich und damit auch verkehrsmäßig noch zu den stark entwicklungsfähigen Gebieten Europas gehören und daher auf Jahrzehnte hinaus hohe Wachstumsraten zu erwarten sein werden.

Es ist symptomatisch, daß ähnlich wie alle Voraussetzungen hinsichtlich des Binnenschiffahrtsverkehrs im allgemeinen auch jene bezüglich der Güterbewegung auf der Donau durch die tatsächlichen Gegebenheiten bei weitem übertroffen werden. Eine 1959 von den östlichen Donauanrainern im Rahmen der Budapester Donaukommission ausgearbeitete Vorschau besagte, daß bis 1965 eine Zunahme des Gesamtgüterverkehrs auf der Donau bis zu 35 Millionen Tonnen eintreten werde. Tatsächlich betrug das Verkehrsvolumen bereits 45 Millionen Tonnen, also um etwa 30 Prozent mehr. Die weiteren Vorausberechnungen ergaben für 1975 ein jährliches Gesamtvolumen von 50 Millionen Tonnen, das aber, wie bereits erwähnt, bereits wesentlich früher bzw. vermutlich schon im letzten Jahr erreicht worden sein wird. Zur Illustration sei angeführt, daß auch in der deutschen Bundesrepublik die Binnenschiffahrt 1968 um 7 Prozent mehr Güter beförderte als im vorhergegangenen Jahr.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Donauverkehrs für Österreich und die europäische Mitte in ihrer Gesamtheit veranschaulichen uns wiederum einige Ver-

gleichsdaten. Vorweggenommen sei, daß z. B. Österreich gerade infolge der Industrialisierung in eher noch größerem Umfang als vor dem zweiten Weltkrieg ein Land mit einem großen Massengüterbedarf und umgekehrt auch Massengüteraufkommen geworden ist. Allein 90 Prozent der österreichischen Importe, die gewichtsmäßig die dreifache Menge erreichen wie 1937, sind Roh- und Brennstoffe. Etwa 60 Prozent der österreichischen Ausfuhr, welche der Tonnage nach im Vergleich zu 1937 auf das 3,3-fache gestiegen sind, setzen sich aus Schwergütern zusammen. Die Transportkosten sind also für die Wirtschaft des Binnenlandes Österreich von zukunftsschwerer Bedeutung. Sie liegen bei Durchschnittsgütern beim Siebenfachen der Transportkostenbelastung für die Konkurrenzindustrie in der Rheinregion. Bei Massengütern sind die Unterschiede vielfach noch größer. Die Rohstoffbezüge der österreichischen Schwerindustrie sind mit 80 Prozent und mehr durch Transportkosten belastet. Die österreichische Schwerindustrie hat mit Kohle- und Erzkosten zu kalkulieren, die mehr als ein Drittel über jenen liegen, die für jene in der Deutschen Bundesrepublik gelten, wobei selbst dort der Trend festzustellen ist, mit den Hüttenwerken unmittelbar an die Nordseehäfen heranzurücken.

Die Auswirkungen der Transportkosten auf die Rohstoffversorgung der Industrie sowie andererseits die Verflechtung, die sich durch die Donau und den Wandel in der Güterbeförderung für die österreichischen Weltmarktverbindungen ergeben, demonstriert die Tatsache, daß infolge des Einsatzes von Großfrachtern im Hochseeverkehr und der Inanspruchnahme des Donauweges ab Regensburg das brasilianische Erz für die Linzer Schwerindustrie bei zwar doppeltem Eisengehalt, aber trotz eines über Tausende von Kilometern erforderlichen Antransportes im Endeffekt pro Tonne um 100 Schilling billiger zu stehen kommt als das heimische Erz, das lediglich über eine Strecke von 145 km herangeführt werden muß. Als notwendige Folgerungen aus dieser Tatsache sind Strukturumschichtungen im Rahmen der österreichischen Wirtschaft selbst zu erwarten, die ihrerseits wiederum andersweitige verkehrspolitische Maßnahmen erfordern. Es liegt zum Beispiel auf der Hand, daß dann, wenn die derzeit diskutierten Bezüge der Linzer Schwerindustrie an österreichischem Erz im Interesse der internationalen Wettbewerbsfähigkeit auf lange Sicht nicht uneingeschränkt aufrechterhalten werden können, den Nebenwirkungen in erster Linie durch eine Verbesserung der Infrastruktur begegnet werden muß, wobei in diesem Zusammenhang zunächst dem Ausbau des österreichischen Fernstraßen- und Autobahnnetzes in seinen Nord-Süd-Transversalen besondere Bedeutung zukommt.

Das Beispiel der Erzbezüge von Linz ist kennzeichnend für die aus den Frachtvorteilen der Massengüterindustrie resultierende Konzentrationsdynamik am Strom, welche auch in der Bevölkerungsbewegung ihre Parallele findet. Die als Vorerhebung für eine Neubewertung des österreichischen Bundesstraßennetzes durchgeführten Untersuchungen über die künftige Entwicklung der Siedlungsstruktur führten zu der Prognose weiterer Ballungen im Donauraum, die gleichfalls sowohl für diesen Bereich als auch zur Harmonisierung der wirtschaftlichen

und siedlungsmäßigen Gesamtstruktur des Bundesgebietes die Schaffung neuer bzw. den weiteren Ausbau bestehender Straßenverbindungen erfordern.

Gewiß, die zu erwartende weitere Wirtschaftskonzentration im Donauraum wird noch manche Strukturumschichtungen der österreichischen Wirtschaft mit sich bringen, die auch Probleme verursachen. Letztlich wird sich aber eine Bereinigung der Struktur in dem Sinne vollziehen, daß jene industriellen Kapazitäten, die durch einen großen Massengutumschlag sehr frachtenempfindlich sind, für die aber andererseits die Transportdauer eine geringere Rolle spielt, sich eben tatsächlich standortmäßig nach dem Wasserweg orientieren werden. Hierdurch werden aber, im gesamten gesehen, die Wettbewerbsnachteile des Binnenlandes gemildert, die Kostensituation der österreichischen Volkswirtschaft verbessert und ihre Konkurrenzfähigkeit gestärkt.

Vorausschätzungen für Transportkosten auf längere Sicht zu geben, ist immer problematisch, weil in der Praxis die Entwicklung der Frachttarife ja nicht allein von den Kostenfaktoren abhängig ist. Berechnungen für überseeische Bezüge von Cerealien für den Wiener Raum haben jedoch ergeben, daß nach Aufnahme des durchgehenden Wasserstraßenverkehrs auf dem Rhein-Main-Donau-Weg die Fracht sich um 20 bis 30 Prozent ermäßigen dürfte. Je nach dem künftigen Vorhandensein und Niveau von Ausnahmetarifen bewegen sich die Schätzungen für die Frachtermäßigung bei den Kohle- und Erzbezügen der Schwerindustrie im Linzer Raum auf einer ähnlichen Bandbreite (15—30 %). Um welche Summe es hierbei geht, läßt der Hinweis erkennen, daß etwa die Fracht bei überseeischem Erz für den gebrochenen Bahn-Donau-Weg cirka 22 DM beträgt. Das österreichische Institut für Raumplanung hat als Resultat der Rhein-Main-Donau-Verbindung für die österreichische Volkswirtschaft eine Frachtkostenersparnis von 1 Milliarde Schilling errechnet. Es sei dahingestellt, diese Schätzung als Richtgröße anzuerkennen, sicher ist jedoch, daß sich die Standortlage der österreichischen Wirtschaft wesentlich günstiger gestalten wird.

Wie steht es nun in Anbetracht dieser Aussichten und Erwartungen tatsächlich um die Position Österreichs im Rahmen eines gesamteuropäischen Wasserstraßennetzes?

Der bereits 1953 von der Konferenz der europäischen Verkehrsminister als wichtigster Bestandteil eines kontinentalen Wasserstraßensystems bezeichnete „Europa-Kanal Rhein-Main-Donau" ist durch den am 16. September 1966 zwischen der Deutschen Bundesrepublik und dem Freistaat Bayern geschlossenen „Duisburger Vertrag" gewissermaßen bereits zu einer Realität geworden. Er sieht die Fertigstellung der Verbindung bis 1981, den Ausbau der ja von der Großschiffahrt schon seit langem befahrenen, aber noch nicht ganzjährig für das 1350-to-Schiff geeigneten bayrischen Donau bis 1989 vor. Österreich muß sich somit darauf einstellen, daß in etwa 12 bis 13 Jahren die Schiffahrt den Verkehr vom Rhein zur Donau aufnehmen wird. Die europäische Transversale von der Nordsee zum Schwarzen Meer wird damit Wirklichkeit geworden sein. Freilich werden kaum Transporte über die Gesamtlänge der 3 400 km gehen, sondern nur über Teil-

strecken. Eine große Rolle werden die Relationen von den Seehäfen in den mitteleuropäischen Raum spielen. Das Transportvolumen auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal bzw. die eigentliche Verbindungsstrecke zwischen den beiden Flußsystemen von Nürnberg nach Regensburg wird auf vorerst 10 Millionen Tonnen und etwa 16 Millionen Tonnen nach einer gewissen Anlaufzeit geschätzt. Der Anteil Österreichs dürfte sich zwischen drei und vier Millionen Tonnen bewegen.

Der Umstand, daß die Zeitspanne bis zur Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung unter dem Gesichtspunkt des Ausbaues der österreichischen Donau für den Verkehr des Europa-Güterschiffes von 1350 Tonnen keineswegs groß ist, sondern im Gegenteil, höchste Eile geboten scheint, hat das Bautenministerium 1967 veranlaßt, das „Donaukuratorium" ins Leben zu rufen. Diesem Forum, dem alle maßgeblichen Stellen angehören, obliegt die Aufgabe, die in Zusammenhang mit dem Donauausbau zu wahrenden Interessen zu koordinieren und der Bundesregierung entsprechende Empfehlungen und Vorschläge zu erstatten.

Selbstverständlich richtet das „Donaukuratorium" sein Augenmerk auch auf das andere für Österreich bedeutsame europäische Wasserstraßenprojekt, nämlich die Verbindung zwischen Donau, Elbe und Oder. Ebenso wie für die Rhein-Main-Donau-Verbindung eine eigene Berichtergruppe der ECE besteht, welche übrigens demnächst ihre Studie über die wirtschaftliche Bedeutung der Wasserstraße vollendet haben wird, ist auch bezüglich der Donau-Elbe-Oder-Verbindung eine derartige Expertengruppe eingesetzt. Nach den von tschechoslowakischer Seite bisher vorgelegten Planungen soll die Wasserstraße von der Donau die March aufwärts und sodann als Kanalverbindung über Prerau zum Oder-Gleiwitz-Kanal bzw. im weiteren zur Oder führen. Bei Prerau soll eine Verbindung nach Pardubitz an der Elbe gebaut werden. Ein detailliertes Projekt liegt allerdings noch nicht vor, ebensowenig ein Finanzierungsplan. Für einen durchgehenden Verkehr nach der Ostsee bzw. über die Elbe nach Hamburg müßten auch noch Oder und Elbe für den 1350-to-Kahn ausgebaut werden. Die Elbe ist derzeit ab Magdeburg ja nur für 600-to-Schiffe und auf der tschechoslowakischen Strecke nur für 350-to-Kähne befahrbar. Allerdings wäre schon allein die Verbindung von der Donau nach Prerau und Pardubitz für den Kohletransport von großer Bedeutung.

Im Zusammenhang mit dem Donau-Oder-Kanal ist für Wien die Frage eines Stichkanals zur Marsch wesentlich. Im Donaukuratorium ist man sich darüber einig geworden, daß zumindest die Möglichkeit einer künftigen Errichtung einer derartigen Zweigverbindung sichergestellt werden müßte. Wie ist es nun jedoch um die Donau selbst bestellt? Die auf Grund der Belgrader Donaukonvention von 1948 ins Leben gerufene Donaukommission in Budapest, der Österreich 1960 beigetreten ist, hat 1963 Empfehlungen beschlossen, wonach der Ausbau der Donau zur Großschiffahrtsstraße in zwei Etappen erfolgen soll. Die erste Etappe, die ursprünglich bis 1970/71 erreicht werden sollte, sah für die Donau unterhalb Wien eine Mindestfahrwassertiefe von 2,5 m und oberhalb der Bundeshauptstadt eine solche von 2 m vor. Die Fahrwasserrinne von 2 m Tiefe ist auf der österreichischen Donaustrecke faktisch fast überall verwirklicht. Die Tiefe von 2,5 m

unterhalb Wien wird bis 1970/71 realisiert sein, — allerdings eben nur in Österreich. Bei den südöstlichen Donaurainern wird zwar durch den Stau der Kraftwerksstufe am Eisernen Tor Belgrad mit Hochseeschiffen bis zu etwa 5 000 Tonnen erreichbar werden, donauaufwärts — und insbesondere auf der tschechoslowakisch-ungarischen Grenzstrecke wird die von der Donaukommission empfohlene erste Ausbauetappe bis 2,5 m noch erhebliche Zeit auf sich warten lassen, zumindest jedoch bis 1980. Nachdem für die Befahrung einer Wasserstraße deren seichtester Streckenabschnitt entscheidend ist, wird also ebenso wie Preßburg auch Wien noch auf längere Sicht hinaus nicht von Schiffen mit größerem Tiefgang erreicht werden können als von den derzeit im Einsatz befindlichen.

Damit liegt es auf der Hand, daß nicht nur etwa für den derzeit größten Umschlagplatz an der oberen Donau, das Industriezentrum Linz, der Ausbau der österreichischen Donau mit der Blickrichtung auf die Rhein-Main-Donau-Verbindung von zukunftsentscheidender Bedeutung ist, sondern auch für die Bundeshauptstadt bzw. für Gesamtösterreich und ebenso für den mitteleuropäischen Raum im gesamten.

In diesem Zusammenhang erweist sich der Ausbau der österreichischen Donau zur Kraftwerkskette nicht nur vom energiewirtschaftlichen Standpunkt aus als ein Vorhaben von großer Tragweite für die österreichische Volkswirtschaft, sondern ebenso auch in verkehrspolitischer Beziehung. Es ist fachlich erwiesen, daß die österreichische Donaustrecke ohne die Errichtung von Staustufen nicht auf den vollbeladenen Verkehr mit 1350-to-Schiffen ausgebaut werden kann. Es ist ebenso durch Expertenuntersuchungen festgestellt, daß die Kosten eines nur dem Verkehr dienenden Stufenausbaues auf etwa die Hälfte gesenkt werden können, wenn er mit dem Bau von Kraftwerken gekoppelt wird. Abgesehen davon, daß die Donauenergie in Anbetracht der langen Lebensdauer der Kraftwerke und ihrer Kapazität noch immer als billigste Stromgewinnung zu erachten ist, kann sie nicht rein von elektriztätswirtschaftlicher Warte aus beurteilt werden, sondern muß dies bezüglich der gesamtwirtschaftlichen Funktion von Donaustufen erfolgen.

Entsprechend einer Empfehlung des Donaukuratoriums wird nach Wallsee-Mitterkirchen als nächste Kraftwerksstufe an der Donau Ottensheim-Wilhering gebaut werden, das an die Stufe Aschach anschließt und mit dem Aschacher und dem Brandstätter Kachlet das größte Schiffahrtshindernis der österreichischen Donau endgültig saniert. Außerdem wird auf diese Weise mit der Errichtung von nur einem Donaukraftwerk der vollbeladene Rhein-Main-Donau-Verkehr bis Linz gesichert.

Ottensheim kann jedoch nur ein Glied der Fortsetzung des Ausbaues der gesamten österreichischen Donaustrecke sein. Denn für Wien wird die Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße gleichfalls von größter Wichtigkeit sein. Als vorwiegend dem Umschlag von Rohöl und Ölprodukten dienender Umschlagplatz wird Wien auf den Bau und die Betriebsaufnahme von Pipelines wesentlich empfindlicher reagieren als Linz, wo Kohle und Erz die wichtigsten Umschlaggüter sind. Wien

ist daher als Donauhafen auf Strukturänderungen im Massengutverkehr besonders anfällig. Die vom Österreichischen Kanal- und Schiffahrtsverein sowie von der Handelskammer Oberösterreich und auch von mir persönlich seit jeher vertretene Ansicht, daß nach Möglichkeit auf der österreichischen Donau ein Verkehrsbruch zu vermeiden wäre, liegt daher vor allem auch im Interesse des östlichen Bundesgebietes bzw. von Wien und Niederösterreich. Sie entspricht dem gesamtösterreichischen Wirtschaftsinteresse, das darauf gerichtet sein muß, von der bisher von der Industrie standortmäßig noch so wenig genützten Donaulage im größeren Umfange Gebrauch zu machen. In der Zwischenkriegszeit wurden alljährlich an der österreichischen Donau knapp eineinhalb Millionen Tonnen umgeschlagen, hiervon etwa 60 Prozent in Wien und Linz sowie 40 Prozent auf den Ländern anderer Orte. 1968 wurden 7,8 Millionen Tonnen an der österreichischen Donau umgeschlagen; 96 1/2 Prozent hiervon erreichte der Umschlag von Linz und Wien, lediglich der Rest von dreieinhalb Prozent entfiel auf den Hafen Krems und den Ländenverkehr. Dort, wo geländemäßig die Voraussetzungen gegeben sind, wird dieses Vakuum keinesfalls bestehen bleiben. Das Aschacher bzw. Eferdinger Becken, die Hafenpläne für Enns, gleichermaßen jedoch auch die niederösterreichische Donaustrecke im Bereich von Pöchlarn und von Krems flußabwärts sind in dieser Hinsicht Hoffnungsgebiete für die Zukunft. Das gleiche gilt auch für den unteren Inn, der ja früher bereits von Dampfschiffen befahren wurde und bei dessen Kraftwerksstufen wasserrechtlich die Auflage gegeben ist, daß die Möglichkeit eines späteren Schleuseneinbaues gewährleistet sein muß.

Selbstverständlich sind alle diese Erwägungen und Pläne Projekte auf weite Sicht, die zum erheblichen Teil erst nach Aufnahme des Rhein-Main-Donau-Verkehrs Aktualität gewinnen werden. Die Raumplanung und Flächenwidmung muß allerdings bereits jetzt darauf Bedacht nehmen und gleichermaßen auch alle Maßnahmen, die einer Verbesserung der Infrastruktur dienen.

Es wird von niemanden bestritten, daß ebenso wie die im Auftrage der Bundesregierung erarbeiteten Raumordnungsgutachten auch das Gesamtverkehrskonzept nicht mehr als erste Grundlagen für ein konzeptives Vorgehen sein können, welche immer wieder neue Untersuchungen, Programme und Anpassungen erfordern. Das Entscheidende ist jedoch die Tatsache, daß überhaupt erstmals nach wissenschaftlichen Methoden erworbene Untersuchungsergebnisse zur Festlegung grundsätzlicher Leitgedanken herangezogen und die Basis für eine zielbewußte Raumordnung- und Verkehrspolitik geschaffen wurde. Diese muß alle Verkehrsträger erfassen und schließt daher auch die Straße und Schiene in die Überlegungen bezüglich des Donauausbaues und einer donauverbundenen Standortpolitik mit ein.

Durch deren Tragweite für den österreichischen Außenhandelsverkehr und die völker- sowie länderverbindende Funktion des Stromes ist auch dies ein Akt österreichischer Donaupolitik, der nur im Lichte der europäischen Aufgabe Österreichs als Donauland und neutrale Brücke der kontinentalen Mitte verstanden und beurteilt werden kann.

Gesamteuropäische Aspekte der Rhein-Main-Donau-Verbindung

Von Holger Börner

Parl. Staatssekretär des Bundesministers für Verkehr, Bonn

Meine sehr geehrten Damen und Herren!
Fast ein halbes Jahrhundert nach dem Abschluß des Staatsvertrages vom 13. Juni 1921 zwischen dem Deutschen Reich und dem Land Bayern über die „Ausführung der Main-Donau-Wasserstraße" kam es zum Abschluß des „Duisburger Vertrages über die Finanzierung der Main-Donau-Wasserstraße zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Freistaat Bayern". Dieser Vertrag ist für unser Thema aus zwei Gründen interessant: einmal, weil der Duisburger-Vertrag ein Schlußdokument zu dem älteren Staatsvertrag von 1921 darstellt und in Zusammenhang mit diesem verstanden und interpretiert werden muß und zum zweiten, weil Zweifel darüber geäußert worden sind, ob der Abschluß dieses neuen Vertrages berechtigt war.
Sie werden es verstehen, daß ich mich hier nicht mit allen Argumenten auseinandersetzen werde, die eine kurze Diskussion in der Öffentlichkeit hervorriefen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang die Tatsache, daß dem Vertragsschluß parlamentarische Initiativen im Sommer 1965 und im Frühjahr 1966 vorausgegangen waren. Die Bundesregierung und die Regierung des Freistaates Bayern entsprachen einem ausdrücklichen Wunsch des Deutschen Bundestages und seines Haushaltsausschusses, als sie die zuständigen Ressorts ermächtigten, sich über die zeitlichen und finanziellen Bedingungen der Fertigstellung des Europa-Kanals zu einigen. Diese noch junge Bezeichnung „Europa-Kanal" für die Rhein-Main-Donau-Verbindung ist mehr als ein Name. Sie muß als Bestandteil einer Politik verstanden werden, der sich einer dauerhaften Verständigung zwischen Ost und West verschrieben hat. Ungeachtet aller Schwierigkeiten soll und muß die Glaubwürdigkeit dieses Strebens der Bundesregierung auch — und nicht zuletzt im wirtschaftlichen Bereich — immer von neuem bewiesen werden.
Unser heutiges Europa ist westlich und östlich einer Grenze voneinander getrennt, wie es in den letzten Jahrhunderten der Geschichte dieses Erdteils nicht zu verzeichnen war.
Hier treffen Weltanschauungen in einer Härte aufeinander, wie sie die Europäer zumindest seit den Zeiten des 30-jährigen Krieges nicht mehr kannten.
Und trotzdem zeigt dieses politisch so zerrissene Europa eine in gleicher Richtung gemeinsam wirkende Triebkraft, die — man ist versucht zu sagen — beweisen will, daß dieser Erdteil sich noch als eine Gesamtheit verstanden wissen will: Ich meine, das hüben und drüben sich regende Wirtschaftswachstum von außerordentlicher Intensität.

Nehmen wir zunächst Westeuropa: Es besitzt nicht mehr als ein Fünfzigstel der Erdoberfläche, auf dem ein Zwölftel der Weltbevölkerung lebt. Allein die EWG-Staaten hatten 1956 einen Anteil von 13 % an der Weltproduktion, der in den darauffolgenden 10 Jahren auf mehr als 20 % stieg. Hier zeigt sich eine Wachstumsintensität, die an jene der USA heranreicht und die der UdSSR übertrifft. Klammert man die Oststaaten aus, so zog die EWG 1966 rund 31 % des gesamten Welthandels auf sich. Auch mit dem Osten verbinden die EWG-Staaten wirtschaftlich beachtliche Bande. 1966 entfielen 15,2 % der Einfuhr der EWG auf Osteuropa und 14,1 % der Ausfuhr der EWG ging in diese Länder. Hieran partizipierte die Bundesrepublik Deutschland bei der Einfuhr mit 5,6 %, bei der Ausfuhr mit 4,9 %. Ein Drittel des EWG-Handels mit den Ostblockländern wird durch die Bundesrepublik Deutschland bestritten.

Die Länder des Donauraumes sind seit Jahren dabei, sich zu industrialisieren. Ihre Industrialisierung kam schon mit der Auflösung der Österreich-Ungarischen Monarchie in Gang. Seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges erhielt dieser Industrialisierungsprozeß neuen Auftrieb. Wir sollten nicht die Dauerhaftigkeit eines Entwicklungsprosesses unterschätzen, der in einem Gebiet mit einer Bevölkerung von 70 Millionen auf 800 000 qkm einen von niemand bestrittenen Nachholbedarf decken mußte.

In den Jahren von 1950 bis 1966 hat sich die industrielle Produktion in den Donauländern Südosteuropas (Bulgarien, Jugoslawien, Rumänien, CSSR und Ungarn) rund ver*fünf*facht. Das Nationaleinkommen der vier Länder Bulgarien, Rumänien, CSSR und Ungarn hat sich von 1955 bis 1966 *verdoppelt,* und die Produktion von Werkzeugmaschinen hat sich von 1950 bis 1965 *verdreifacht.* Heute stellen Bulgarien und Rumänien je ein Drittel an Werkzeugmaschinen, Ungarn mehr als die Hälfte an Werkzeugmaschinen her, gemessen an der Produktion in der CSSR, einem Land, das im alten Österreich *der* Werkzeugmaschinenlieferant der Donaumonarchie war.

Alle diese Länder haben dabei die Fähigkeit, die Industrialisierung ihres Landes bis zu einem hohen Grad aus eigener Kraft zu entwickeln. Diese Gebiete waren zwar hinter der Gesamtindustrialisierung Europas lange zurückgeblieben, sie besitzen jedoch noch Reserven, die einen beträchtlichen Beitrag zur gesamteuropäischen Wirtschaft erwarten lassen.

Es ist eine immer wieder bestätigte Erfahrung, daß zwischen hoch entwickelten Wirtschaften ein stärkerer Handelsaustausch stattfindet und daher ein intensiveres Verkehrsbedürfnis besteht als zwischen Industrieländern einerseits und Agrarländern andererseits. Insofern stehen wir heute hinsichtlich der voraussichtlichen Ausnutzung des Rhein-Main-Donau Verkehrsweges vor einer neuen und sich weiter ändernden Situation als zum Zeitpunkt des Abschlusses des Staatsvertrages von 1921. Wir haben in der Zwischenzeit eine Entwicklung des Donauverkehrs erlebt, die in den damaligen Überlegungen kaum als möglich angesehen wurde. Das Reichsverkehrsministerium rechnete für die deutsche Donaustrecke 1927 mit

einem möglichen Höchstverkehr von 0,9 Millionen t bis 1 Million t; 1956 wurde dagegen auf diesem Abschnitt die 3,5 Mill. t-Grenze überschritten.

Parallel zu dieser grob skizzierten Entwicklung beobachten wir den eigentlichen Anstieg des Gesamtverkehrs auf der Donau erst in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg.

Schon 1950 hatte der Verkehr mit 9,7 Mill. t die Vorkriegstransportmenge überschritten und erreichte 1966 fast 45 Mill. t.

Gegenüber der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg vermehrte sich der Donauverkehr um das *Dreizehnfache*. Auch der grenzüberschreitende Verkehr der deutschen Donauhäfen hat sich gegenüber 1936 — trotz der besonderen Verhältnisse der Nachkriegszeit — von 0,9 Mill. t auf 2,8 Mill. t erhöht. Demgegenüber hat sich der Rheinverkehr zwischen Rheinfelden und der deutsch-niederländischen Grenze — wenn auch seine absoluten Zuwachsmengen, die die Donauschiffahrt weit übertreffen — gegenüber der Zeit vor dem Ersten und Zweiten Weltkrieg nur etwas mehr als verdoppelt, gegen 1950 nur knapp verdreifacht.

Welche Aussagekraft haben nun diese Übersichten und Zahlen für die Frage nach der Bauwürdigkeit einer Wasserstraßenverbindung zwischen zwei Wasserstraßenregionen?

Die Anforderungen an die Entwicklung der Verkehrswegeinfrastruktur in der Bundesrepublik haben Größenordnungen erreicht, die der Bundesregierung die Prüfung jedes größeren Projektes auch unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten zur Pflicht machen. Die betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkte können dabei selbstverständlich nur einen Aspekt bilden, der zuweilen hinter die vorrangigen politischen und gesamtwirtschaftlichen Überlegungen zurücktreten muß.

Für die Verbindungsstrecke Main-Donau sind allein in den letzten Jahren drei Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in Auftrag gegeben worden.

Die Bayerische Staatsregierung hat dem Ifo-Institut in München die Aufgabe erteilt, „die internationale Bedeutung der fertiggestellten Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße" zu begutachten. Ein Gutachten des Instituts für Industrie- und Verkehrspolitik an der Universität Bonn mit dem Titel „Untersuchung über die Wirtschaftlichkeit des Teilstücks der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße von Bamberg bis Regensburg" liegt der Europäischen Investitionsbank in Brüssel vor. Es diente als Entscheidungshilfe für die im Oktober 1968 vereinbarte Gewährung eines 96 Mill. DM-Kredits an die Rhein-Main-Donau-AG.

Und auch Herren meines Hauses untersuchen seit 1965 in einer Berichtergruppe der ECE „die wirtschaftliche Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Verbindung".

Von den Gutachten ist erst eines, das Gutachten des Bonner Universitätsinstituts, abgeschlossen. Es kommt zu dem Ergebnis, daß „die Bauwürdigkeit der Kanalstrecke Bamberg—Regensburg trotz der stets vorsichtigen und mit einer hohen Diskontierungsrate verbundenen Prognostizierung klar erwiesen ist". Das Gut-

achten des Ifo-Instituts soll in Kürze abgeschlossen sein, und auch das ECE-Gutachten wird in diesem Jahr seinen Abschluß finden.

Einige vorläufige Ergebnisse dieser drei Untersuchungen sind aber schon im Gespräch. Obwohl sich die Methoden der Analyse und Errechnung unterscheiden, lassen die ersten Ergebnisse erwarten, daß sich — eine Anlaufzeit vorausgesetzt — auf der Kanalstrecke Nürnberg-Regensburg ein Verkehrsaufkommen von 13—15 Mill. t ergeben wird. Das entspräche etwa einem Verkehrsaufkommen wie auf der bayerischen Mainstrecke von Aschaffenburg bis Bamberg. Dort hat der Ausbau der Infrastruktur durch die Kanalisierung des Mains nicht nur zur Ansiedlung neuer Betriebe, sondern auch zu einer Verbesserung der Verkehrsbedienung dieses Gebietes geführt. Das spiegelt sich deutlich in der außerordentlich starken Erhöhung des Güterumschlags in den bayerischen Mainhäfen von 9,5 Mill. t im Jahre 1955 auf mehr als 20 Mill. t im Jahre 1967 wieder.

Der Bamberger Staatshafen, dessen Umschlag von rund 200 000 t im Jahre 1956 auf 1,3 Mill. t im Jahre 1967 angewachsen ist, wird seine Rolle als Umschlagplatz für die ostoberfränkische Industrie ohne Zweifel auch nach der Inbetriebnahme des Hafens Nürnberg beibehalten.

Daß durch die Verlängerung einer Wasserstraße der Güterumschlag der rückwärtigen Binnenhäfen auf die Dauer nicht beeinträchtigt wird, hat sich deutlich gezeigt, als nach der Inbetriebnahme der Häfen Bamberg und Stuttgart der Güterumschlag von Würzburg und Heilbronn nicht zurückgegangen, sondern im Gegenteil beträchtlich gestiegen ist.

Von den 13—15 Mill. t Verkehrsaufkommen zwischen Regensburg und Nürnberg im Europakanal werden — auch wieder eine Anlaufzeit vorausgesetzt — etwa 7 Mill. t im Gebiet um Nürnberg umgeschlagen werden.

Ich möchte Ihnen nicht verhehlen, daß es sich bei diesen Werten und Schätzungen um quantifizierte Erwartungen handelt, die Fehlerquellen enthalten können, mit denen wohl jede derartige Prognose behaftet ist.

Wem diese Zahlen jedoch überhöht erscheinen, soll sich vor Augen halten, daß ihnen Berechnungen für die wirtschaftliche Lage der achtziger Jahre zugrundeliegen.

Hierbei ist aber nun nicht zu übersehen, daß die Verbindung noch unter weiteren Gesichtspunkten zu würdigen ist, die die bisherige Diskussion vernachlässigt hat. Diese Gesichtspunkte sind exakter Quantifizierung nur schwer zugänglich, ohne daß dadurch ihre Bedeutung für das allgemeine Wohl vermindert wäre. Schon heute ist nämlich der Nürnberger Raum so wasserarm, daß unabhängige Pläne für eine wasserwirtschaftliche Sanierung entwickelt werden mußten. Der überwiegend von der Donau gespeiste Kanal wird künftig die Funktion einer Wasserleitung übernehmen können. Er wird mit einer Menge von durchschnittlich 16 cbm/sec. Donauwasser der überlasteten Vorflut der kleinen Wasserläufe Rednitz und Pegnitz Hilfe bringen. Initiative und Einplanung dieser Aufgabe verdanken wir der Bayerischen Wasserwirtschaftsverwaltung. Ihre Zusammenarbeit mit den

Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes wird hier zu optimalen Ergebnissen für die Allgemeinheit führen, so daß sich hier Bundes- und Landesinteressen, Verkehrswasserbau und wasserwirtschaftliche Sanierungsmaßnahmen glücklicherweise ergänzen.

Eine weitere Entwicklungsmöglichkeit nach dem Durchbau der Wasserstraße zur Donau erwarte ich für das Gebiet zwischen Regensburg-Weiden/Oberpfalz und Simbach-Burghausen. Hier liegt mit guten, für den Industrieverkehr geeigneten Verkehrswegen sowohl nach dem Westen als nach Osten ein Gebiet, das derzeit industriell schon mit Großfirmen punktuell besetzt ist und daher eine gute Ausgangsbasis hat. Es hat außerdem noch eine große Reserve an Arbeitskräften, die in den EWG-Produktionsgebieten rar geworden sind, und ist daher ein Entwicklungsgebiet, das seit langem die besondere Aufmerksamkeit des Landes Bayern gefunden hat.

Eindringlich muß weiter auf die sich gleichfalls einer präzisen Berechnung entziehende Bewertung der Verbindung von vorhandenen Verkehrswegen hingewiesen werden. Der Verzicht auf das Schließen solcher Lücken bedeutet den Verzicht auf eine Förderung des überregionalen Wachstums der Wirtschaft.

Vor der gleichen Frage des Zusammenschlusses von getrennten Wegenetzen stand z. B. hier in Bayern die Eisenbahn, als über den Bau einer Schienenverbindung von Würzburg nach Treuchtlingen zu entscheiden war. Sie kürzte die Strecke von den Seehäfen nach Augsburg und München so erheblich, daß die wirtschaftliche Entwicklung bayerisch Schwabens und Oberbayerns mit auf den Bau dieser Strecke zurückgeführt werden kann.

Nach dem Zweiten Weltkrieg stellte sich die gleiche Frage beim Bau der Rhönautobahn. Ihr Verkehr rechtfertigt heute schon den Bau dieser teueren Straßenverbindung, weil er die Verkehrszeiten zwischen dem Nordosten und dem Südosten des Bundesgebietes um mehrere Stunden abkürzt. Das Schließen von Verbindungslücken zwischen getrennten Infrastrukturen, bei denen die Kosten dieser Schließung betriebswirtschaftliche Bedenken auslösen kann, ist also kein Spezifikum des Wasserstraßenbaus. Mir liegt auch daran, Kritiker auf die Anstrengungen in Frankreich hinzuweisen, die auf den Bau einer Wasserstraßenverbindung zwischen dem Rhônegebiet und den nordfranzösischen und elsässischen Gebieten gerichtet sind. Diese Aufgabe erfordert ungleich höhere Kosten, die Bewältigung wesentlich schwierigerer natürlicher Hemmnisse und die Schließung erheblich längerer Lücken. Trotzdem hat keine französische Regierung der Nachkriegszeit diese Aufgabe in Frage gestellt. Wenn ihre Ausführung bisher nur langsam vorangeschritten ist, so liegen die Gründe in Bereichen außerhalb der verkehrspolitischen Entscheidungen.

Gestatten Sie mir, meine Damen und Herren, an dieser Stelle meine Überzeugung darüber auszudrücken, daß ein so großes Wasserstraßenprojekt wie die Rhein-Main-Donau-Verbindung unmöglich nur unter bloß betriebswirtschaftlichen Ge-

sichtspunkten gewürdigt werden kann. Die neuere Geschichte des Wasserstraßenbaus in Deutschland ist wohl eine Geschichte des ewigen Mißverständnisses darüber, daß die Baukosten sich unter Einschluß der Kapitalkosten nach einer bestimmten Lebensdauer durch die Einnahme an Nutzungsentgelten amortisieren müssen. Eine solche Forderung kann nicht mehr als eine Beigabe sein, die die Bauentscheidung erleichtern hilft, aber keinesfalls mehr als das. Finanzpolitisch ist diese These nicht haltbar. Ein staatliches Gemeinwesen finanziert sich nämlich nicht aus den Einnahmen an Nutzungsentgelten für die Verkehrswege, sondern in erster Linie aus der wirtschaftlichen Produktivität der Arbeit *aller* seiner Staatsangehörigen und der von ihnen geschaffenen Produktionsanlagen. Es wird daher mit Recht als eine öffentliche Aufgabe angesehen, dieser wirtschaftlichen Produktivität auch — ich betone auch — durch den Bau der erforderlichen Wegeinfrastruktur zu einer optimalen Entwicklung zu verhelfen. Der Bau des Mittellandkanals z. B. — um konkreter zu werden — hat die wichtigste Voraussetzung dafür geschaffen, daß sich die produktiven Kräfte des Ruhrgebietes, die sich ohne diesen Bau auf den westdeutschen und westeuropäischen Raum beschränkt hätten, auch in Mittel- und Ostdeutschland sowie in Polen und in der Tschechoslowakei entfalten konnten. Damit haben sich die Märkte des Ruhrgebietes erheblich ausgeweitet. Seit der Spaltung Deutschlands konnte der volkswirtschaftliche Wert dieser Wassertraßenverbindung leider nicht mehr voll genutzt werden. Trotzdem ist dieser Kanal allein für den Handelsaustausch zwischen West-Berlin und dem Westen Deutschlands auch von unschätzbarer wirtschaftlicher Bedeutung, was sich schon daraus ergibt, daß diese Verkehrsader den höchsten Anteil am Gesamtverkehr mit West-Berlin besitzt.

Wir alle werden wohl hoffentlich den Tag noch erleben, an dem nach dem Wegfall der gegenwärtigen Hemmnisse sich auch über diese Wasserstraße wieder ein *normaler* Handelsaustausch abwickeln kann.

Wer die europäische Zukunft nicht nur unter stagnierenden Vorzeichen deuten will, muß für die Rhein-Main-Donau-Verbindung jedoch noch weitergehende Erwartungen haben. Wir können und müssen auf Grund einer Vielzahl von Erscheinungen annehmen, daß sich im kommenden Jahrzehnt eine deutliche Annäherung zwischen den west-, mittel- und osteuropäischen Staaten vollziehen wird. Diese Annäherung wird sich in allererster Linie auf wirtschaftlichem Gebiet ergeben, weil sich hier der Zwang zum Miteinander nicht länger durch die politische Spaltung zurückdrängen lassen wird. In dieser Phase der Entwicklung wird der Bau der Rhein-Main-Donau-Verbindung, deren Vollendung erst Anfang des übernächsten Jahrzehnts zu erwarten ist, ein bedeutendes Bindeglied für den Handelsaustausch mit den südosteuropäischen Staaten werden. Mit Sicherheit kann Deutschland dann nach meiner Auffassung seinen politischen Willen nach friedlicher Zusammenarbeit kaum glaubhafter zum Ausdruck bringen als durch die Vollendung der Rhein-Main-Donau-Verbindung.

Damit wird dieser Bau *zu einem politischen Datum ersten Ranges.*

Meine Damen und Herren, ich komme zum Schluß meiner Ausführungen.

Wenn ich mir als Politiker die Karte Europas ansehe und die Grenzen, die von Menschen künstlich gesetzt sind, wegdenke, dann gibt es nur zwei von der Natur vorgezeichnete Verkehrswege, die von Westen nach Osten den ganzen Kontinent durchziehen. Es sind dies die norddeutschen Wasserstraßenverbindungen und der Weg vom Rhein über den Main und von dort über die Wasserscheide der Fränkischen Alb ins Donautal. In der norddeutschen Tiefebene forderten seinerzeit die von Süden nach Norden fließenden Ströme eine Verbindung direkt heraus, und vor die gleiche Herausforderung stellt uns die Rhein-Donau-Verbindung. Mit diesen Herausforderungen des Raumes sind vor allem wir, die Deutschen, konfrontiert, denn in unserem Siedlungsgebiet liegen die Nahtstellen.

Aus dieser Sicht gibt es wohl keine andere Entscheidung als die, sich dem Schicksal zu stellen. Ehe das ganze Europa wieder auf allen Gebieten zusammengefunden hat, sollten wir Mitteleuropa wiederentdecken und alles tun, um ein freundnachbarschaftliches Verhältnis nicht nur im Westen, Norden und Süden, sondern auch im Südosten und Osten zu pflegen.

In dieser Synthese von politischer und wirtschaftlicher Vernunft sehe ich die Bedeutung der Rhein-Donau-Verbindung. Dies, meine ich, war im vollen Bewußtsein der politischen Verantwortung der Grund des Abschlusses des Duisburger Vertrages, und ich bin sicher, daß die Bundesregierung und die Bayerische Staatsregierung in der vorbildlichen Zusammenarbeit, die die Realisierung dieses Vorhabens bisher gefördert hat, nicht erlahmen werden.

Vorweggenommene Ergebnisse der ECE – Berichtergruppe

Vom 19.—21. Mai 1969 fand in Augsburg und Regensburg eine internationale verkehrswirtschaftliche Tagung mit dem Thema: „Die Donau als Verkehrsweg Südosteuropas" statt, die von der Südosteuropa-Gesellschaft veranstaltet wurde. Bei dieser Gelegenheit hat u. a. der stellvertretende Vorsitzende unseres Vereins, Herr Präsident Dr. Paul Beyer, einen Vortrag mit dem Thema: „Das europäische Wasserstraßennetz" gehalten. Diesem einleitenden Referat der Tagung folgte ein Vortrag von Herrn Ministerialrat Dr.-Ing. Erich Seiler, Bonn, in welchem erstmals über die mit Spannung erwarteten Ergebnisse des Gutachtens der ECE-Berichtergruppe über die Bauwürdigkeit der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße berichtet wurde.

Als wesentliches Ergebnis ist festzuhalten, daß die Berichtergruppe für die Kanalstrecke Nürnberg—Regensburg ein Verkehrsvolumen von rd. 14 Mio. to jährlich ermittelt hat, welches nach einer gewissen Anlaufzeit erwartet wird. Dieses nach vorsichtigen Schätzungen erarbeitete Verkehrsvolumen wird sich aufteilen in die West-Ost-Richtung mit 8 Mio. to und die Ost-West-Richtung mit 6 Mio. to. Weiterhin war die Zahl von 14 Mio. to ein wichtiger Faktor für

den Kosten-Nutzen-Vergleich der genannten Strecke. Dabei wurden die mit dem Kanalbau zusammenhängenden Kostenfaktoren den Nutzenfaktoren gegenübergestellt. Für die deutsche Volkswirtschaft ergab sich dabei eine Verzinsung der Kanalbauinvestitionen von 4% und bei Hinzurechnung der Vorteile, die auch anderen Staaten zugute kommen, eine Verzinsung von 6,3%. „Die Berichtergruppe kommt daher zu dem Ergebnis, daß für die Kanalstrecke Nürnberg—Regensburg eine für Infrastrukturmaßnahmen dieser Art angemessene gesamtwirtschaftliche Rendite gewährleistet ist.
Die Frage nach der Wirtschaftlichkeit der Kanalstrecke Nürnberg—Regensburg ist daher uneingeschränkt zu bejahen."

Verantwortlich für den Inhalt sind, soweit genannt, die Verfasser; für den übrigen Inhalt: Prof. Dr. Geer, 85 Nürnberg, Marienplatz 4/II.
Gesamtherstellung: Verlagsdruckerei Ph. C. W. Schmidt, Neustadt/Aisch.