

## Zum Geleit

### Bundesminister für Verkehr, Erwin Frühbauer

„Mit der Eröffnung des Nürnberger Hafens, der ein wichtiger Umschlagplatz an einer 13 europäische Länder miteinander verbindenden Großschiffahrtsstraße sein wird, rücken die sich aus einem solchen Europaverkehr für Österreichs Wirtschaft ergebenden Chancen wieder ein Stück näher. Aber auch die Ratifizierung des Abkommens mit der EWG wird schon durch die Interimslösung ab 1. Oktober dieses Jahres, noch mehr aber ab dem Inkrafttreten des Freihandelsabkommens mit 1. Jänner 1973 für Verkehr und Wirtschaft neue Aspekte und Möglichkeiten eröffnen.“

Sie zu nutzen macht es notwendig, die österreichische Donau als Wasserstraße, als Energiequelle, als Standortfaktor für Industrie, Gewerbe und Handel, aber auch als schutzwürdige Landschaft und Erholungsraum den ökonomisch-sozialen Verhältnissen anzupassen, die wir für die kommenden Jahrzehnte erwarten.

Österreichs Wirtschaft braucht die Stromproduktion einer kompletten Kette von Donaukraftwerken ebenso wie die Vorteile der künftigen Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße. Donaustrufen stellen Mehrzweckanlagen dar, die zahlreiche Fragen wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Art aufwerfen. Sie alle sollten in ihrem Gesamtzusammenhang gesehen und gelöst werden. Die Österreichische Raumordnungskonferenz hat daher auch den Beschluß gefaßt, die Frage des Donauausbaues zu einem wesentlichen Punkt ihrer künftigen Arbeit zu machen.

Im Bundesministerium für Verkehr wurde, ausgehend von ähnlichen Überlegungen, der Entwurf eines Donauausbaugesetzes fertiggestellt und dem Bundesministerium für Bauten und Technik zur weiteren Behandlung übermittelt. Unabhängig davon werden die konkreten Maßnahmen zur besseren Nutzung der Donau in energiewirtschaftlicher Hinsicht und als Schiffahrtsweg zügig vorangetrieben, was

durch die Fertigstellung des Kraftwerkes Ottensheim im Jahre 1973 und den Baubeginn der nächsten Staustufe Altenwörth noch im Laufe des heurigen Jahres dokumentiert wird.

Bekanntlich steigt ja auch der Bedarf an Verkehrsleistungen aller Art ständig, so daß also nicht nur die Donaukraftwerke ihren Platz in der weiter expandierenden Elektrizitätswirtschaft finden werden, sondern auch seitens der wachsenden europäischen Wirtschaft die Transportkapazität einer ausgebauten Donau genützt werden muß.

Die Überlegungen zur wirtschaftlichen Neuordnung der DDSG nehmen darauf Rücksicht. Nach dem Maßnahmenkatalog, den eine aus Vertretern des Finanz-, des Verkehrsressorts und der DDSG gebildete Kommission in Vorschlag brachte, soll die gesamte für den Trocken-Frachtverkehr erforderliche Flotte auf Motorgüterschiffe des Europatyps umgestellt werden. Die ins Auge gefaßten Konsequenzen unternehmenspolitischer Art bezwecken die Eindämmung der zum überwiegenden Teil strukturell bedingten Verlustgebarung, womit der DDSG der Anschluß an die Entwicklung nach Öffnung der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße erleichtert werden soll.

Ich nehme die Gelegenheit der Herausgabe eines Sonderheftes von „Schiffahrt und Strom“ aus Anlaß der Eröffnung des Nürnberger Hafens wahr, der jüngsten Hafenstadt Europas meine „Geburtstagswünsche“ zu entbieten, die der Erfüllung aller in dieses Verkehrswerk gesetzten wirtschaftlichen Erwartungen gelten.“

### Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie, Dr. Josef Staribacher

„Mit der Eröffnung des Nürnberger Hafens am 23. September wird die vorletzte Bauetappe des Europa-Kanals Rhein-Main-Donau abgeschlossen sein. Wenn die letzte Etappe, die sich über 133 Kilometer bis Regensburg erstreckt und mit deren Bau, wie man erfährt, bereits begonnen wurde,

entsprechend dem Duisburger Vertrag 1981 fertiggestellt sein wird, wird das Projekt Karls des Großen, das er nicht vollenden konnte und das von König Ludwig I. 1836 bis 1845 in nur unvollkommener Weise fortgeführt wurde, in Form eines modernen Großschiffahrtskanals, der das westeuropäische Wasserstraßennetz mit dem Donau-Stromgebiet verbindet, Wirklichkeit geworden sein. Dann werden Europakähne mit 1350 Tonnen Ladekapazität vom Schwarzen Meer bis zur Nordsee und umgekehrt den Kontinent durchqueren, und alle Länder, die an dieses vereinigte europäische Binnen-Wasserstraßennetz angeschlossen sind, werden daraus ihren Nutzen ziehen.“

Auch für Österreich, das auf Grund der Donau-Konvention für den Ausbau und die Erhaltung seiner 350 km langen Donaustrecke selbst beträchtliche Mittel aufzubringen hat, eröffnen sich mit der Fertigstellung des Europa-Kanals erfreuliche Aussichten. Vor allem darf nach dem vorauszusehenden Ausweichen der Transporte schwerer und Massengüter auf den Wasserweg auch in westlicher Richtung mit wahrnehmbaren Kosteneinsparungen, dadurch Importverbilligungen und Exporterleichterungen, gerechnet werden, was sich auf das österreichische Außenhandelsvolumen nur anregend auswirken kann. Als Begleiterscheinung sind in diesem Zusammenhang neue Impulse für die österreichische Donauschiffahrt und, entsprechend dem Beispiel jener Gebiete Westdeutschlands, die durch den Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals schon in den vergangenen Jahren an das europäische Wasserstraßennetz angeschlossen wurden, auch eine überdurchschnittliche Steigerung des Wirtschaftspotentials in den Donauebenen zu erwarten, während der österreichischen Wirtschaft mit einem durch den gleichzeitigen Donau-Kraftwerksbau erhöhten Aufkommen an elektrischer Energie weitere Entwicklungsmöglichkeiten geboten werden.

Im Hinblick auf die großen Erwartungen, die auf die Vollendung des Europa-Kanals somit auch in Österreich gesetzt werden, hat schon in der Ministerratssitzung am 31. Jänner 1967 der österrei-

**Bundesminister  
für Bauten und Technik,  
Josef Moser**

„Österreichs Wirtschaft braucht, um im internationalen Konkurrenzkampf bestehen zu können, leistungsfähige und billige Transportmittel. Wasserstraßen sind Transportwege, die solchen Anforderungen gerecht werden. Aus diesem Grunde hat sich Österreich in einem internationalen Übereinkommen zum Ausbau der Donau als Schifffahrtsstraße verpflichtet.

Über den Rhein-Main-Donau-Kanal wird der österreichischen Wirtschaft eine Wasserstraße in den westeuropäischen Industrieraum und darüber hinaus zu den großen Seehäfen an der europäischen Westküste erschlossen. Der zügige Ausbau des Rhein-Main-Donau-Kanals macht einen entsprechenden Ausbau der österreichischen Donau-Strecke dringend notwendig.

Ein beabsichtigtes „Donauausbaugesetz“ soll die im Zusammenhang mit den noch erforderlichen Ausbaumaßnahmen stehenden Fragen einer Klärung zuführen. Die Koordinierung der Interessen eines Ausbaues der Donau als Wasserstraße internationalen Formats mit jener der Energiewirtschaft ist dabei anzustreben. Daneben ist auch die Berücksichtigung verschiedener anderer Aspekte, wie etwa jener der Raumordnung und des Landschaftsschutzes, notwendig. Österreich wird mit dem „Donauausbaugesetz“ sein großes Interesse an einer kontinentalen Schifffahrtsstraße dokumentieren.“

chische Handelsminister das besondere wirtschaftspolitische Interesse Österreichs an der Vollendung dieses Kanals zum Ausdruck gebracht.

Anlässlich der nunmehrigen Fertigstellung der vorletzten Teilstrecke des Kanals und der Eröffnung des Nürnberger Hafens gilt es daher, zu den Glückwünschen, die Österreich seinen deutschen Nachbarn dazu aus tiefem Herzen übermitteln möchte, diese seinerzeitige Erklärung zu bestärken und die Hoffnung auf eine möglichst termingerechte und erfolgreiche Vollendung dieses großen verkehrstechnischen Vorhabens zum Ausdruck zu bringen.“

## Österreich und die Donau

|  |      |
|--|------|
| Anteil an der schiffbaren Donaustrecke                               | 14 % |
| Anteil am internationalen Donau-Gesamtgüterverkehr                   | 27 % |
| Anteil des Donauverkehrs am österreichischen Außenhandelsvolumen     | 18 % |
| Anteil des Donaubereiches an der österreichischen Industriekapazität | 67 % |

**Österreichischer**

|                      |             |             |                       |
|----------------------|-------------|-------------|-----------------------|
| <b>Donauumschlag</b> | 1936        | 1970        | Niederwasserjahr 1971 |
|                      | 1,42 Mio. t | 7,42 Mio. t | 6,18 Mio. t           |

**Österreichischer Donauverkehr**

|  |             |             |             |
|--|-------------|-------------|-------------|
|  | 1936        | 1970        | 1971        |
|  | 1,67 Mio. t | 6,55 Mio. t | 6,22 Mio. t |

