

**DEUTSCHER KANAL-
UND
SCHIFFAHRTSVEREIN
RHEIN-MAIN-DONAU**

**MITTEILUNGSBLÄTTER
NUMMER 14**





Mitteilungsblätter

Deutscher Kanal- und Schiffsverkehrsverein

Rhein-Main-Donau e. V. Nürnberg

Geschäftsstelle: 85 Nürnberg, Marienplatz 4

Telefon: 20 44 41 - Telex 06 22 275 (VBMI)

April 1974 - Nr. 14



Die Zukunft des Europakanals — von zwei Seiten beleuchtet

In diesem Mitteilungsblatt veröffentlichen wir zwei Untersuchungen, die sich beide — wenn auch unter sehr unterschiedlichen Blickwinkeln — mit Zukunftsaspekten des Europakanals befassen.

Mit dem Beitrag von Prof. Dr. Klaus über Quantifizierungsmöglichkeiten für den Freizeitwert der Großschiffahrtsstraße wird nicht nur wissenschaftliches Neuland beschritten, sondern zugleich eine liebenswerte Seite dieser Wasserstraße angesprochen, die bis jetzt nur wenig von der Öffentlichkeit gewürdigt wird. Er schließt sich daher sinnvoll an den Artikel in unserem letzten Mitteilungsblatt „Der Europakanal in der Landschaft des Altmühltals“ an und schlägt gleichzeitig eine Brücke zum nächsten Mitteilungsblatt, das den Fragen der Fahrgastschiffahrt gewidmet werden soll.

In dem Aufsatz von Dr. Pisecky werden — ausgehend von der österreichischen Donauschiffahrt — die gegenwärtigen und zukünftigen Probleme der Binnenschiffahrt für die Donauanlieger in eindrucksvoller Gesamtschau dargestellt. Wir glauben, daß dieser Beitrag, der die besonderen Bedingungen des Güterverkehrs auf der Donau und der möglichen Verbindungen zu anderen Stromsystemen aufzeigt, für unsere Mitglieder und Freunde von Interesse sein wird, nicht zuletzt auch mit Blick auf den völkerrechtlichen Status der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße.

Die Redaktion

Der Freizeitwert des Europakanals Rhein-Main-Donau*

Ein Quantifizierungsversuch von Prof. Dr. Joachim Klaus, Vorstand des Volkswirtschaftlichen Seminars an der Universität Erlangen-Nürnberg

1. FRAGESTELLUNG UND METHODISCHE ANHALTSPUNKTE

Die Diskussionen um den volkswirtschaftlichen Nutzen der Europa-Wasserstraße Rhein-Main-Donau konzentrierten sich bisher vorwiegend auf ihre positiven Auswirkungen auf Verkehr, Regionalentwicklung und Wasserwirtschaft. Dagegen wurde kaum beachtet, daß hier in großem Stil Wasserflächen geschaffen oder umgestaltet werden, die auch der Naherholung dienstbar gemacht werden können. Daher stellt sich die Frage, welcher Nutzen der Volkswirtschaft oder den Einzelnen aus dieser weiteren Funktion der Wasserstraße zusätzlich zufließt, d. h. welcher Freizeitwert ihr in diesem Sinne zugeschrieben werden kann. Um zu einer ökonomisch sinnvollen Aussage über den Freizeitwert der Wasserstraße zu gelangen, müssen geeignete Methoden zur Quantifizierung des Nutzens aus der Naherholung an den neu geschaffenen oder neu gestalteten Wasserflächen gefunden werden.

Prinzipiell können quantitative Maßstäbe auf reale oder auf monetäre Größen abstellen. Je nach Art des Maßstabes wird ein „Mengengerüst“ von Erholungsleistungen oder eine in Geldeinheiten gemessene Wertgröße erfaßt. Beide Arten von Maßstäben eignen sich jeweils besonders für bestimmte Fragestellungen. Unter dem ökonomischen Aspekt sind monetäre Maßstäbe in mehrfacher Hinsicht vorzuziehen, jedoch bieten Mengenaussagen ebenfalls wertvolle Anhaltspunkte; sie dienen darüber hinaus vielfach als erforderliche Hilfsgrößen, die monetären Größen zu berechnen.

Empirische Arbeiten müssen sich auf beide Arten von Maßstäben stützen. Um zusammenfassende monetäre Wertgrößen für den Erholungsnutzen abschätzen zu können, sind die Einkommensteile bzw. Geldsummen zu berechnen, die Erholungssuchende ausgeben, um ihre Freizeitbedürfnisse zu befriedigen. Diese Beträge stellen ein Äquivalent für einen großen Teil der genutzten Erholungsleistungen dar. Sie können insoweit (mit gewissen methodischen Vorbehalten) als Indikator für den Nutzen verwendet werden, den die Einzelnen subjektiv aus ihren Freizeitaktivitäten ziehen. Allerdings lassen sich auf diese Weise nur relativ grobe Anhaltspunkte gewinnen. Ungenauigkeiten ergeben sich unter anderem, weil sich die Geldgrößen vielfach nicht mit Hilfe echter Marktpreise berechnen lassen, die sich unter günstigen Bedingungen wegen der Präferenzen der Individuen bilden und die es damit möglich machen, die Nutzenschätzung in die Berechnung der Wertgrößen einzubringen.

Über den Wert, den die Freizeitfazilitäten abseits der individuellen Nutzempfindungen noch in gesamtgesellschaftlicher Hinsicht haben mögen, läßt sich auf diese

* Der Beitrag von Prof. Dr. Joachim Klaus gründet auf einer Untersuchung, die er mit wissenschaftlichen Mitarbeitern für die Rhein-Main-Donau AG gemacht hat. Die Arbeit ist unter dem Titel „Der Freizeitwert der Europa-Wasserstraße Rhein-Main-Donau — ein Quantifizierungsversuch“ der Öffentlichkeit übergeben worden. Zu grundsätzlichen Fragen dieses Problemkreises hat Prof. Dr. Klaus auch auf der Tagung des Österreichischen Kanal- und Schiffsverkehrsvereins zum Thema „Donau und Fremdenverkehr“ im November 1973 Stellung genommen.

Weise keine unmittelbare Aussage machen. Darüber hinaus ist eine Reihe von Erholungsleistungen, selbst wenn sie als subjektive Nutzen empfunden werden, ihrer Natur entsprechend keiner (oder noch keiner) quantitativen Erfassung zugänglich. Hier befinden sich noch neue Verfahren im Stadium der Erforschung. In der vorliegenden Arbeit werden jedoch aus Gründen der methodischen Vorsicht die relativ am besten bewährten, gegenwärtig realisierbaren Schätzmethoden angewandt.

Im Interesse der Zuverlässigkeit der errechneten quantitativen Größenordnungen wird der Freizeitwert der Wasserstraße von zwei Seiten her geschätzt: Die für Erholungsleistungen aufzuwendenden bzw. „geopferten“ monetären Beträge werden sowohl von der Nachfrage als auch vom Angebot her aus den zur Verfügung stehenden Daten abgeleitet. Stellt man Nachfrage- und Angebotswerte einander gegenüber, so läßt sich erkennen, ob und inwieweit beide Rechnungsergebnisse konsistent sind. Daraus kann mit entsprechender Vorsicht geschlossen werden, ob die Erholungsausgaben mit genügender Zuverlässigkeit geschätzt wurden, um eine Aussage über die quantitative Größenordnung des Freizeitwerts möglich zu machen.

Um auf den bisher noch spärlichen methodischen Grundlagen aufbauend hinreichend exakte Aussagen über Freizeitnutzen und wirtschaftlichen Förderungswert von Naherholungsprojekten machen zu können, sind detaillierte Anhaltspunkte über die Ausgaben der Erholungssuchenden aufgrund ihrer individuellen Nachfrageentscheidungen erforderlich. Die Bestimmungsgründe für die Nachfrage nach den Leistungen eines lokalen Erholungsgebiets sind sowohl gesamtwirtschaftlicher als auch ortsspezifischer Art. Gesamtwirtschaftliche Faktoren sind vor allem

- die Vergrößerung des Freizeitspielraums,
- das Einkommenswachstum sowie
- die Entwicklung von Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur (Ballungstendenzen).

Für konkrete Erholungsgebiete sind spezielle Einflüsse wirksam wie etwa

- die Größe und Struktur der Einzugsgebiete,
- die Erholungs- bzw. Ausflugsintensität der Bewohner,
- die Aufenthaltsdauer und
- die Ausgabefreudigkeit der Erholungssuchenden.

Die Nachfrage und die Nutzungsmöglichkeiten sind darüber hinaus im Einzelfall abhängig von

- der Ausstattung des Erholungsgebietes mit natürlichen Reizen,
- der Ausstattung mit zusätzlichen attraktiven Erholungseinrichtungen sowie
- der Berücksichtigung der Wünsche unterschiedlicher Besuchergruppen.

Hier wird ganz deutlich, welch ein großes Spektrum von Faktoren maßgeblich ist und bekannt sein muß, damit sich die Größenordnung des Freizeitwertes eines derartigen Projekts überhaupt schätzen läßt.

Einige Anhaltspunkte lassen sich unmittelbar gewinnen: Als Folge der verkürzten Arbeitszeiten gewinnt die Frage nach einer sinnvollen Tätigkeit in der Freizeit immer mehr an Bedeutung. Langfristige Schätzungen nehmen für 1980 für die Gruppe der unselbständig Beschäftigten bis zu acht Wochen Urlaub im Jahr an. Ein Teil des Zuwachses kommt aber mit Sicherheit auch der Naherholung, etwa am Wochenende, zugute.

Da das Freizeitverhalten in der modernen Industriegesellschaft auch eine Funktion der Einkommensentwicklung ist, läßt sich bei den für Agglomerationsräume zu erwartenden raschen Einkommenssteigerungen ein entsprechend schnelles Ansteigen der Naherholungsnachfrage erwarten. Wenn in diesem Bereich auch in Zukunft eine Einkommenselastizität der Nachfrage von mehr als 1 bestehen bleibt, ist eine überproportionale Entwicklung die Folge. Die bisherige ständige Zunahme der Grenzneigung zum touristischen Konsum legt eine solche Vermutung nahe.

Langfristprognosen schätzen für ein Jahrzehnt eine Zunahme des Realeinkommens um etwa 60 Prozent und für fünfzehn Jahre bereits um 100 Prozent. Daran nehmen die unteren Einkommenschichten mit relativ höheren Steigerungsraten als die oberen teil. Da zudem der Anteil, der für Freizeit und „Luxusbedürfnisse“ ausgegeben wird, tatsächlich weiterhin wachsen wird, ist bei der gesamten Erholungsnachfrage für die nächsten Jahre eine kräftige Expansion zu erwarten.

Eine Verstärkung des Erholungsbedürfnisses läßt sich schließlich auf das Anwachsen der städtischen Bevölkerungsdichte bzw. auf die Entwicklung der Ballungsräume und Stadtlandschaften zurückführen. Da die Umweltverhältnisse in den urbanen Gebieten zumindest in den Augen der Bewohner nur unzureichend Gelegenheit zur Erholung am Wohnort bieten, wird die Nachfrage nach Erholung außerhalb der städtischen Ballungsräume um so intensiver, je ausgeprägter und geschlossener diese Ballungsräume sind. Die Verstädterung kann somit als eine Ursache für die zu erwartende weitere Expansion des Naherholungsverkehrs angesehen werden.

Sind die Nachfragekomponenten derart aufgeschlüsselt, lassen sich die Angebotsfaktoren genauer erfassen. Eine erste globale Schätzung der Aufnahmekapazität der Wasserstraße in ihren verschiedenen Abschnitten ist möglich, indem von den Erholungsflächen, die der Kanal bzw. die Kanalisierung geschaffen und verbessert haben, auf die möglichen Besucherziffern geschlossen wird. Bei den gegebenen Uferlängen und einer durchschnittlichen Breite des insgesamt für Erholungszwecke nutzbaren Uferstreifens läßt sich — unter der Annahme einer Mindestfläche pro Erholungssuchenden — die Aufnahmekapazität der Wasserstraße wenigstens in grober Größenordnung errechnen.

Dieser Wert stellt nur eine sehr allgemeine Basisziffer dar, die noch nach der jeweiligen Ausgestaltung der Wasserstraße, der Breite des Uferstreifens und dem Ausmaß von Zusatzinvestitionen modifiziert werden muß.

Der Uferstreifen für Erholungszwecke ist unterschiedlich aufnahmefähig, wenn der Kanal durch landschaftlich schönes und erholungsgeeignetes Gebiet oder durch

stark besiedelte Gebiete führt. Damit ist auch die Kapazität der jeweiligen Wasserstrecke unterschiedlich groß; dies könnte durch einen streckenweisen Zu- bzw. Abschlag beim Basiswert berücksichtigt werden.

In ähnlicher Weise sind das Ausmaß und die Qualität von Zusatzinvestitionen als Korrekturfaktor für den Basiswert einzusetzen: Je mehr Zusatzinvestitionen gemacht werden (z. B. in der Form von Sporthäfen, Hotels usw.), um so mehr vermag die Kapazität eines Wasserstraßenabschnittes ausgeweitet zu werden.

Eine detailliertere Schätzung des Angebotspotentials hat demgegenüber von den einzelnen Erholungsaktivitäten auszugehen, die allgemein für den Bereich der Wasserstraße in Frage kommen:

- Motorsport,
- Segeln,
- Ruder- und Paddelbootsport,
- Wasserskilauf,
- Personenschiffahrt (Ausflugsverkehr),
- Sonstige Sport- und Erholungsaktivitäten im Uferstreifen (Wandern, Radfahren, Baden, Lagern, Camping, spezifische Sportarten).

Die Bewertung eines solchen „Mengengerüsts“ der möglichen Erholungsleistungen mit den entsprechenden Preisen führt zu einem monetären Gesamtwert des Angebotspotentials, das — wie bereits angedeutet — dem Nachfragevolumen gegenübergestellt werden muß.

2. GROSSENORDNUNG DER ERGEBNISSE

Für die Kanalstrecke Bamberg—Kelheim, die in weiten Bereichen neue Wasserflächen in vergleichsweise „trockenen“ und wenig für Naherholungszwecke genutzten Landschaften schafft, gelten zu einem Teil andere Berechnungsmodalitäten als für die kanalisiert und umgestalteten Strecken der Flüsse Main und Donau. Daher werden diese beiden großen Bereiche gesondert behandelt: Für die Flußstrecken muß zur Berechnung des durch die Kanalisierung bewirkten Erholungsnutzens von den insgesamt ermittelten Werten der Teil abgesetzt werden, der auch ohne Umgestaltung des Flußlaufs und der angrenzenden Landschaft entstanden wäre. Diese Nettoerholung stößt auf besondere Schwierigkeiten. Sie ist nicht erforderlich für die Kanalstrecke Bamberg—Kelheim, weil dort der gesamte neu entstehende Naherholungswert mit geringfügigen Einschränkungen den neuen Wasserflächen zugerechnet werden kann.

7

Für die Kanalstrecke Bamberg—Kelheim ergibt sich aus der Schätzung über die zu erwartende Naherholungsnachfrage für die Zeit um 1980 ein Erholungsnutzen von

rund 130 Millionen DM pro Jahr (heutige Preisbasis). Dieser Wert schließt die Auswirkungen der geplanten Speicherseen der mittelfränkischen Seenplatte ein. Eine gesonderte Schätzung über das zu realisierende Angebotspotential führt zu einem Freizeitwert der gleichen Größenordnung.

Aus der Main- und Donaukanalisierung resultiert nach der prognostizierten Erholungsnachfrage bei ganz besonders vorsichtiger Rechnung ein Netto-Erholungsnutzen von rund 40 Millionen DM. Für die Mainstrecke wurden auf der Basis der Mengenangaben des Präsidenten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Würzburg, Emil Renner, Angebotsrechnungen durchgeführt. Sie ergaben ebenfalls eine genaue vergleichbare Größenordnung. Der Freizeitwert der Main- und Donaukanalisierung liegt notwendigerweise weit unter dem Wert für die Kanalstrecke Bamberg—Kelheim, weil hier die Erholungsleistungen voll dem Kanal zugerechnet werden können, während dort die auch ohne Kanalisierung ermöglichten Freizeitaktivitäten nicht in die Schätzung des Freizeitwertes eingehen.

Besondere Beachtung verdient schließlich die Tatsache, daß von der Freizeitnutzung der Wasserflächen wirtschaftsfördernde Effekte auf strukturschwache Gebiete ausgehen. Dies ist in hohem Maße bedeutsam für den fränkisch-oberpfälzischen Jura-bereich. Die Einkommenssteigerungen, die hier wegen der Nachfrage nach Fremdenverkehrsleistungen bei entsprechender Reaktion des Angebots entstehen, können eine Größenordnung von über 100 Millionen DM erreichen. Positive Auswirkungen auf die Beschäftigungslage und die Wirtschaftsstruktur sind die weitere Folge. Jedoch hängt das regionsspezifische Resultat wesentlich davon ab, welchen Anteil der gesamten Freizeitaktivitäten die jeweilige räumliche Teileinheit auf sich zu lenken vermag. Freizeitwert und wirtschaftsfördernde Effekte stehen auf diese Weise in der modernen Konsumgesellschaft in einem engen Wechselverhältnis.

3. PLANUNGSERFORDERNISSE

Für die Planungsinstanzen aller Ebenen läßt sich aus einem Vergleich der Schätzergebnisse und aus zusätzlichen Rechnungen für die verschiedenen Wasserstraßenabschnitte eine wichtige Schlußfolgerung ziehen: Während die Erholungsnachfrage an den kanalisierten Flußstrecken von Main und Donau das Gesamtpotential an Erholungsleistungen voraussichtlich bis 1980 nicht voll ausschöpfen dürfte, wird eine solche Vollauslastung mit größter Wahrscheinlichkeit im Bereich zwischen Bamberg und Kelheim sehr bald erreicht werden. Dies birgt jedoch die Gefahr, daß der Freizeitbetrieb an besonders exponierten Strecken die Grenze des Verantwortbaren zu überschreiten droht. Daher sollten Möglichkeiten gesucht werden, Entlastungs- bzw. Auffangzonen sinnvoll zu planen und zu schaffen, um Störungen der Erholungsnutzung und eine dadurch bedingte Verringerung des Freizeitwertes der Wasserflächen abzuwenden.

Welche starken Auswirkungen auf den Freizeitwert von Planungslösungen und -prozeduren ausgehen können, ergibt sich aus der Verknüpfung zwischen dem Ausbau der Wasserstraßen und den Problemen von

- Städtebau,
- Landschaftsgestaltung und
- Regionalplanung.

Hier eröffnen sich in der Tat atemberaubende Perspektiven.

Städtebaulich von besonderem Reiz und besonderer Schwierigkeit ist etwa jene Zone, in der eine Kanalstrecke ein alte, malerische Stadt tangiert, wie dies etwa bei der Stadt Berching der Fall ist. Man stelle sich bildhaft vor: Hier zieht eine modern und zweckmäßig gestaltete Wasserstraße auf mehreren hundert Metern Länge an der mittelalterlichen Stadtmauer mit ihren Wehrtürmen entlang, nur zwanzig Meter entfernt von alten, geduckten Häusern und an historischen Stadttoren vorbei. Dieser Gegensatz und die Spannweite der Gestaltungsformen sind geradezu explosiv. Explosiv können auch Interessengegensätze werden, die in einer solchen Stadt wegen der starken Veränderung entstehen, welche die Berührung mit den dort zu erwartenden Freizeitaktivitäten mit sich bringt. Es erhebt sich die Frage, auf welche Weise, auf welchen Ebenen, in welchen Gremien, mit welchen Planungsinstrumenten diese Probleme zu lösen sind. Wissenschaft und Praxis haben einzelne Instrumente entwickelt, die aber für den konkreten Fall angepaßt und zusammengefügt werden müssen. Es steht zu hoffen, daß dies bald und genügend sorgfältig geschieht, sonst sind Bereiche „verplant“, die für Freizeitnutzung und Stadtentwicklung besonders wichtig gewesen wären. Daraus ist zu ersehen, daß die Lösung dieser Planungsaufgaben unmittelbar quantitativ und qualitativ den Freizeitwert einer Wasserstraße mitbestimmt.

Anderer Art, wenn auch ähnlich im Hinblick auf die Freizeitnutzung, sind die Planungsprobleme, wenn neue Wasserflächen mit künstlichen Ufern in die umgebende Landschaft eingebunden werden. Wie läßt es sich erreichen, daß der bisherige natürliche Erholungswert der Landschaft entweder erhalten wird oder in neuer Form wieder entsteht? Auch hier hängen die gesamten wirtschaftlichen Auswirkungen in starkem Maße von der Planungsprozedur ab. Die Landschaftsrahmenplanung, die zur Planung des Rhein-Main-Donau-Kanals im Altmühltal in Auftrag gegeben wurde, bietet einen vielversprechenden Ansatz auf diesem Sektor.

Eine letzte, für den Ökonomen besonders wichtige Gruppe von Planungsproblemen ergibt sich für die Regionalpolitik. Wie läßt sich die Freizeitnutzung der Wasserstraßen in den funktionalen Zusammenhang der betreffenden Räume einfügen? Da die Freizeit- und Erholungsbereiche um die Wasserflächen herum wirtschaftliche Aktivitätszentren (oder auch unbedingt freizuhaltende Zonen) darstellen, müssen sie so geplant werden, daß der räumlichen Verteilung der Nachfrage, aber auch dem regionalen Angebotspotential Rechnung getragen wird. Ob die eine oder andere Zusatzinvestition volkswirtschaftlich sinnvoll ist, läßt sich oft erst nach einer

detaillierten Kostennutzenanalyse entscheiden. Vielfach kann man auch nur mittels steuernder Maßnahmen des Ansturms der Freizeitwelle Herr werden. Hier muß dringend nach neuen Abstimmungsinstrumenten gesucht werden, die es vor allem ermöglichen, private und öffentliche Investitionen aufeinander abzustimmen, gerade um Störungen des Freizeitwertes zu vermeiden.

Österreichs Donauschifffahrt zwischen heute und Rhein-Main-Donau-Verkehr*

Von Dr. Franz Pisecky, Linz, geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Österreichischen Kanal- und Schiffsvereins

Der Vergleich, wonach mit einem PS Zugkraft auf der Straße 150 kg, auf der Schiene 500 kg und auf dem Wasser 4000 kg zu befördern sind, hat im Zeichen der Energiekrise ein Gegenstück gefunden. Für den Transport einer Tonne Nutzlast über eine Entfernung von 100 km werden mit dem Lastwagen zirka 1,8 Liter, auf der Schiene 1 Liter und mit dem Binnenschiff lediglich 0,6 Liter Treibstoff benötigt.

Damit erweist sich die Binnenschifffahrt (wenn der Faktor Zeit nicht ausschlaggebend ist) als der wirtschaftlich rationellste, zugleich aber — mit Blick auf den heute so hoch gewerteten Umweltschutz — als der umweltfreundlichste und schließlich eben auch als der kraftstoffsparendste Verkehrsträger. Alle diese Vorteile gelten selbst für den Fall, daß es gelingen sollte, in absehbarer Zeit andere Kraftstoffe und Antriebsaggregate zu entwickeln.

Für das Donauland Österreich wird sich diese Tatsache voll erst auswirken, wenn es mit der vollendeten Rhein-Main-Donau-Verbindung und der anderen europäischen Wasserstraßenprojekte in West und Ost auch im Binnenschiffsverkehr zum Zentralbereich des kontinentalen Transportgeschehens geworden sein wird. In zweifacher Blickrichtung wird dies in schon weniger als einem Jahrzehnt Wirklichkeit sein. Zuvorderst gilt dies für den Europakanal Rhein-Main-Donau, der nach dem bisherigen Baufortschritt an der Südtrasse Nürnberg—Kelheim—Regensburg bis 1981/82 fertiggestellt sein wird. Bereits 1976 wird die Großschifffahrt auf der Donau nicht mehr in Regensburg, sondern in Kelheim ihren Endpunkt haben.

Zu Unrecht wird in Österreich der Umstand relativ wenig beachtet, daß zur Zeit der Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Weges auch die Rhein-Rhône-Verbindung als Großschifffahrtsstraße vom Oberrhein bis zum Mittelmeer ausgebaut sein wird. Mit einem durchgehenden Fahrwassertiefgang von 3,5 m und Schleusen von 145 x 12 m wird sie Abmessungen aufweisen, die dem Europagüterschiff von 1350 t bzw. Schubverbänden bis 5000 t in 35 Stunden die Fahrt vom Rhein nach Marseille möglich machen.

Seit die DDR in die Vereinten Nationen aufgenommen worden ist, herrscht nun auch wieder Tauwetter für das in den letzten Jahren eingefrorene Projekt Donau-Oder-Elbe-Verbindung. Es steht zu erwarten, daß die hierfür schon vor Jahren eingesetzte Studienkommission der ECE, der die CSSR, Polen und Österreich angehörten und die bereits wertvolle Vorarbeiten geleistet hat, in absehbarer Zeit unter Beiziehung der DDR ihre Arbeit wieder aufnimmt.

Ferner ist noch anzuführen, daß außer dem Donau-Save-Projekt unter dem Eindruck der erwarteten Dynamik des Rhein-Donau-Weges auch wiederum Planungen für eine Wasserstraßenverbindung zwischen Donau und Adria in ein aktuelles Stadium

getreten sind. Neben Trassen über jugoslawisches Gebiet und anderen weiter südöstlichen Planungen wird in jüngster Zeit auch eine Linie erörtert, die auf italienischem Gebiet die Adria erreichen soll. Schließlich sei auch noch der von Rumänien und Bulgarien verfolgte Kanalbau vom Donauknie bei Cernavoda zum Schwarzen Meer erwähnt, der gleichfalls in Aussicht auf die Ausstrahlungen des RMD-Verkehrs intensiviert worden ist.

In dieses weitgespannte Netz der künftigen europäischen Wasserstraßenentwicklung, in dem Rhein-Main-Donau und Rhein-Rhône bereits als Realität zu erachten sind, ist Österreich mit seinen Donauiinteressen und seiner Donauschiffahrt geographisch, wirtschaftlich und letztlich auch politisch so eng einbezogen, daß ihm besondere Probleme und Aufgaben zufallen. Österreich, das nach dem ECE-Gutachten am internationalen Verkehr über den Rhein-Main-Donau-Kanal mit 60 Prozent des Gütervolumens beteiligt sein wird, ist auch heute jenes der acht Anrainerländer der Donau, dessen Wirtschaft am engsten mit dem Verkehrsgeschehen am Strom verbunden ist. Obwohl Österreich heute flächenmäßig nur ein Zehntel des Donauraumes umfaßt und nur mit einem Siebentel an der schiffbaren Stromstrecke beteiligt ist, entfällt nahezu ein Drittel des im internationalen Donauverkehr beförderten Gütervolumens auf die Donau-Alpenrepublik. Trotz größter Verluste nach zwei Weltkriegen und den Schwierigkeiten der Jahre nach 1945 stellt die österreichische Donauflotte einen gewichtigen Faktor am Strom dar. Nach der Tonnage rangiert sie an sechster, nach der Maschinenleistung an fünfter Stelle. Jeder sechste Selbstfahrer fährt unter der Flagge Rot-Weiß-Rot.

Mit einem Bruchteil der Kapazität von einst wird mit mehr als zweieinhalb Millionen Tonnen pro Jahr etwa die gleiche Gütermenge befördert wie von der größten Binnenreederei der Welt zur Zeit der österreichisch-ungarischen Monarchie. Allerdings bleibt zu bedenken, daß damals der Gesamtverkehr auf der Donau lediglich sieben bis zehn Millionen Tonnen erreichte und der DDSG-Anteil bei 30 bis 40 Prozent lag, während er heute einschließlich der Transportleistung der COMOS nur mehr 6 bis 7 Prozent beträgt — und damit erheblich unter jener Quote liegt, die dem österreichischen Donauumschlag und eben auch der österreichischen Flottenstärke entsprechen würde.

Dieses Mißverhältnis, das sich auch in dem stark von österreichischen Importen und Lieferungen bestimmten internationalen Verkehr äußert, läßt sich teilweise mit begründen, daß die einst fast rein agrarisch orientierten südöstlichen Anrainerländer der Donau in den letzten Jahrzehnten einen gewaltigen Industrialisierungsprozeß erlebten. So ist etwa als Folge des raschen und erfolgreichen industriellen Wiederaufbaues und der anschließenden Expansion in Österreich der Donauumschlag in den österreichischen und deutschen Donauhäfen in den fünfziger Jahren in steiler Kurve angestiegen, die weit über den Wachstumsraten an der unteren Donau lag. In späteren Jahren holten die südöstlichen Anrainer jedoch 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 | 74,1 | 9,6 | 13 |

In ausschlaggebender Weise ist jedoch der ständig größer werdende relative Rückfall der österreichischen Donauschifffahrt am Anteil der Güterbeförderung durch die Koppelung von Handelsverkehr und Transportvergabe in den Südostländern begründet, die aus devisenpolitischen Gründen nur cif liefern und fob beziehen, sowie in den Donautarifen, die aus gleichfalls devisenpolitischen Ursachen bzw. infolge eines den Ostgesellschaften vom Staat auf Westdevisen gewährten Agios seit 1957 weitestgehend eingefroren sind. -

Dies zur Außensituation der österreichischen Donauschifffahrt von heute, die mit den beiden im internationalen Verkehr tätigen Gesellschaften DDSG und COMOS bis Ende Oktober mit rund 2,19 Mio. t um etwa 150 000 t mehr befördern konnten als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Diese Zunahme ist vornehmlich auf den Südostverkehr zurückzuführen, der dank der starken Expansion im Donau-See-Verkehr auch ein etwas günstigeres Auslastungsverhältnis zwischen Berg- und Talfracht aufweist. Durch das neue Unternehmenskonzept und die finanziellen Voraussetzungen, die mit dem DDSG-Sanierungsgesetz geschaffen wurden, wird die Güterschifffahrt in wenigen Jahren ganz auf den Schubkoppelverband und das Motorgüterschiff umgestellt und damit den Zukunftserfordernissen voll gerecht werden können. Dem jüngsten Schubkoppelverband „Korneuburg/Klosterneuburg“, der erst kürzlich in Dienst gestellt worden ist, werden in den nächsten Jahren zwei weitere Koppelverbände mit sechs Motorgüterschiffen folgen, die in ihren Abmessungen noch etwas größer, aber dem Typ des Europagüterschiffes angepaßt sind.

Das wachsende Frachtvolumen und besonders die Anforderungen des Rhein-Main-Donau-Verkehrs, dessen vorausberechneter Österreich-Anteil von zirka 5 bis 6 Mio. t einen Frachtraum — angesichts der 1000 bis 1300 km weiten Fahrstrecken bis ins Ruhrgebiet bzw. zum Atlantik — von 350 bis 400 1350-t-Schiffen benötigt, wird allerdings schon bald die Vorsorge für weitere Investitionen verlangen, die nicht nur der qualitativen, sondern auch der quantitativen Kapazitätserhöhung dienen.

Der wirtschaftliche Hintergrund bzw. die Ertragssituation ist für die österreichische Donauschifffahrt, übrigens in gleicher Weise wie für den Bayerischen Lloyd, aus

den schon erwähnten Gründen vorerst noch unbefriedigend. Nachdrücklich hat sich daher der neue Vorstand der DDSG bei der letzten Direktorenkonferenz der im Rahmen des sogenannten „Bratislavaer Abkommens“ bestehenden Interessengemeinschaft der Donauschiffahrtsgesellschaften, die im September in Siófok (Ungarn) stattfand, bemüht, einen Schritt jenem Ziel näherzukommen, das in einem der Betriebsgemeinschaft aller Donauschiffahrtsgesellschaften in der Zwischenkriegszeit ähnlichen System liegen würde. Die damals geübte umfassende Kooperation bei der Agentierung, der Aufteilung des Transportsubstrates und selbstverständlich auch der Tarifierung war für die gesamte europäische Binnenschiffahrt beispielhaft und gereichte auf der Donau sowohl den Reedereien als auch der Verladerschaft zum Vorteil.

So wurde in Siófok von Österreich vor allem darauf gedrängt, das Nichteinhalten der Tarife zu sanktionieren, um zumindest dem bestehenden Tarifübereinkommen Wirksamkeit zu verleihen. Leider blieb, obwohl von ungarischer Gastgeberseite eingangs das Interesse an einer Zusammenarbeit mit der westlichen Binnenschiffahrt besonders betont worden war, auch Siófok ebenso wie die lange Reihe der vorangegangenen Konferenzen ohne Erfolg. Dies gilt auch für die seit Jahren zur Tagesordnung stehende Vereinheitlichung der Hafengebühren, eine Anpassung der Frachtsätze an die gestiegenen Kosten, eine Festlegung der Lade- und Löschnormen sowie etwa auch für den Antrag, Deutsch als zweite Konferenzsprache zuzulassen. Der Vorstand der DDSG sah sich daher veranlaßt, in einer sehr ernsten Erklärung daran zu erinnern, daß seit dem Beitritt der Reederei zum „Bratislavaer Abkommen“ im Jahre 1968 in der angestrebten Zusammenarbeit keinerlei Fortschritte erzielt werden konnten und daher die weitere aktive Mitwirkung von besonderen Überlegungen und Organbeschlüssen abhängig gemacht werde.

Das Scheitern der Konferenz in Siófok ist um so bedauerlicher, als die Zeit immer näherrückt, in der konkrete Vorbereitungen für den Rhein-Main-Donau-Verkehr getroffen werden müssen. Diesem Umstand trug ja etwa auch der ungarische Antrag auf eine Kooperation der Donauschiffahrtsgesellschaften zur Befahrung des Europakanals Rechnung, ohne allerdings zu berücksichtigen, daß die wichtigste Voraussetzung hierzu, nämlich eine Klärung der Probleme auf der Donau selbst, in den wesentlichen Dingen noch nicht einmal in bescheidenen Ansätzen gegeben ist.

Trotz dieser unerfreulichen Situation wäre es verfehlt, sich in Resignation zu üben. Abgesehen davon, daß Siófok auch wieder Gelegenheit gab, neben den gemeinsamen Verhandlungen auch zweiseitige Kontakte zu pflegen, muß immer wieder daran erinnert werden, daß in vieler Hinsicht die Uhren an der Donau eben anders gehen als etwa am Rhein. Und es sei auch daran gedacht, daß nicht nur der Donauverkehr in seiner Gesamtheit, sondern auch das internationale Transportgeschehen auf dem Strom auf etwa das Siebenfache der Zwischenkriegszeit angestiegen ist. Niemand hätte gewagt, dies in den ersten Nachkriegsjahren vorauszusetzen. Gerade damals aber wurde der Gedanke der Rhein-Main-Donau-Verbindung als gesamteuropäisches Projekt wieder aufgegriffen und erneut Bauarbeiten begonnen, die im Krieg unterbrochen worden waren.

Niemand, der mit der Entwicklung und dem Wesen der europäischen Binnenschifffahrt und insbesondere den Verhältnissen auf der Donau vertraut ist, gab sich Illusionen darüber hin, daß die Verbindung zwischen Rhein und Donau gleichzeitig auch eine Brücke zwischen unterschiedlichen Wirtschaftssystemen sei und daher noch manche Vorfragen zu lösen geben würde. Die Probleme werden um so akuter, je näher die Fertigstellung des Europakanals rückt. Der Begriff der Schifffahrtswirtschaftsfreiheit auf dem Rhein, die durch die Mannheimer Akte von 1868 geregelt ist, umfaßt auch die Handelsfreiheit, wobei in der Praxis sogar auch die Cabotage mit einbezogen ist.

Auf der Donau gilt nach der Belgrader Konvention von 1948 (ihr gehört seit 1960 auch Österreich an, noch nicht jedoch die Bundesrepublik Deutschland, die bei der Donaukommission in Budapest bisher offiziell nur beobachtend vertreten ist) die Schifffahrtswirtschaftsfreiheit zwar für die Hafenbenützung, Schifffahrtswirtschaftsgebühren und die allgemeinen Bedingungen für den Verkehr, jedoch nicht für die Handelsbetätigung, die in den östlichen Donauländern dem Zusammenspiel zwischen staatlichem Außenhandelsmonopol und staatlicher Schifffahrtsgesellschaft vorbehalten bleibt. Wird hierbei noch die Tarifpraxis berücksichtigt, so liegt es wohl auf der Hand, daß keineswegs unüberlegt vorgegangen werden kann. Andererseits ist es nicht nur deshalb wenig sinnvoll, die Situation zu dramatisieren, weil sie in dieser Art schon immer gegeben war bzw. früher noch wesentlich ungünstigere Verhältnisse bestanden, sondern weil im Interesse aller Länder der Rhein- und der Donau-Region der Europakanal eine unbedingt notwendige Transversale für die künftige Wirtschaftsentwicklung darstellt und in dieser Rolle allseits anerkannt wird.

Es besteht auch keine Unklarheit darüber, daß die eigentliche Kanalstrecke rechtlich deutsche Bundeswasserstraße ist und allein in die Kompetenz der BRD gehört. Die Bundesrepublik Deutschland hat damit für das künftige Schifffahrtswirtschaftsregime das entscheidende Verhandlungsobjekt in der Hand; das bedeutet allerdings nicht, daß sie sich nicht zum europäischen Charakter dieser Verbindung bekennt.

Die Kontakte zwischen den Organen des Rhein- und des Donauregimes, nämlich der Rhein-Zentralkommission in Mannheim und der Donaukommission in Budapest, sind über das Stadium von beiderseitigen Erhebungen noch nicht gediehen. Dies ist bedauerlich, da sicherlich diese Institutionen fachlich vor allem dazu berufen wären, Partner eines „Rhein-Main-Donau-Regimes“ zu sein. Ohne entsprechenden politischen Rückhalt ist allerdings die fachliche Kompetenz allein nicht ausreichend. Ähnliche Erwägungen treffen wohl auch für das Gebiet der Handelspolitik im Verhältnis zwischen EWG und COMECON zu. Und auch die verkehrswirtschaftspolitischen Ergebnisse der EWG-Politik sind wenig ermutigend.

Es ist daher nur natürlich, daß im gegenwärtigen Stadium versucht wird, die Probleme mit zweiseitigen Schifffahrtswirtschaftsabkommen schrittweise zu klären und Modelle auszuarbeiten, die sich sodann auch im Rahmen eines für alle Teilnehmer am Rhein-Main-Donau-Verkehr geltenden Regimes anwenden lassen. Daß auch hierbei unterschiedliche Auffassungen und Diskussionspunkte auftreten, ist verständlich,

weil es ja letzten Endes um den Ausgleich sehr gewichtiger Interessen geht. Um so notwendiger ist jedoch ein möglichst enger und reibungsloser Kontakt zwischen der Schifffahrtspraxis, den zuständigen Verbänden und den behördlichen Stellen, um so mehr ist jede Isolation zu vermeiden, sowohl auf interner nationaler Ebene als auch im internationalen Einvernehmen. Bei mancher künftig bedeutsamen Regelung, wie etwa des Cabotageverfahrens, wäre zu erwägen, ob es nicht möglich ist, Vereinbarungen zu treffen, die erst dann wirksam werden, wenn alle künftigen Voraussetzungen hierfür realisiert sind. Es sei auch nicht vergessen, daß Österreich mit Vorarlberg ein echter Rheinuferstaat ist und dies bei einer Änderung des Mannheimer Schifffahrtsregimes berücksichtigt werden müßte.

Die große Aufgabe Österreichs und seiner Donauschifffahrt wird jedoch darin bestehen, die östlichen Reedereien davon zu überzeugen, daß nur eine auf echter Kostenbasis aufgebaute Tarifpolitik und eine auch in kommerzieller Hinsicht freie Donauschifffahrt jener Partner sein wird, der am Rhein freie Fahrt vorfindet.

Letztlich wird die Entscheidung, ob und wie weit in der gesamteuropäischen Binnenschifffahrt das Prinzip der Gleichberechtigung und Gegenseitigkeit Anwendung findet, allerdings Gegenstand der West-Ost-Politik der Regierungen sein. Um so notwendiger ist es, auf der Plattform von Wirtschaft und Verkehr die Wege zu ebnet und Lösungen vorzubereiten. Für Österreich und seine Donauschifffahrt liegt hierbei das Gebot der Stunde darin, für West und Ost der Partner zu sein, dem vertraut und der auch benötigt wird. Dies ist ein Anliegen, das sich aus der dargestellten verkehrs- und geopolitischen Lage des neutralen Donaustaates Österreich nicht nur im eigenen Interesse ergibt, sondern auch im Interesse Europas, das auf die Rolle seines Herzlandes nicht verzichten kann, wenn es Strukturen erhalten will, die den kontinentalen Frieden und wirtschaftlichen Fortschritt sichern.