

Wettbewerbsfähige Donau – ein Weckruf für die Umsetzung

Die Donau als massenleistungsfähiger Verkehrsträger mit noch bedeutsamen kapazitiven Reserven müsste in einer expansiven Güterverkehrsszene eine viel höhere Bedeutung haben, als das real der Fall ist und sie müsste als Teil der europäischen Wasserstraßenachse Rhein / Donau quer durch den europäischen Kontinent für Österreich als Land in der Mitte dieser Transversale eine viel höhere Bedeutung zur Stärkung der Standortqualität unseres Landes besitzen, als das gegenwärtig wirksam ist. Warum diese Mängel auftreten, damit hat sich Dipl. Ing. Christian Mokry, beruflich ein Kenner des Bereichs der Rohstoffversorgung für den VOEST Alpine-Konzern, aber als Vortragender aufgetreten in seiner Eigenschaft als Vorstandsmitglied von „Pro Danube Austria“ in dem Vortrag beschäftigt, den er im Rahmen des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“ am 28. September 2016 gehalten hat im Haus der Kaufmannschaft am Wiener Schwarzenbergplatz. Dieser Vortragszyklus wird veranstaltet von der Sparte Industrie in der Wirtschaftskammer Österreich, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft. Anzumerken ist auch, dass Dipl. Ing. Mokry einer alten Donau – Schifferfamilie entstammt, die in Theben an der Marchmündung (heute slowakisch: Devin) ansässig war und wo der Großvater noch als Donauschiffer aktiv tätig gewesen ist.

Für Dipl. Ing. Mokry als Nachfrager am Güterverkehrsmarkt sind die Kardinalforderungen an eine konkurrenzfähige Binnenschifffahrt:

- Sie muss zuverlässiger, leistungsfähiger und kosteneffizienter werden;
- Sie benötigt dafür nachhaltig vor allem eine leistungsfähige Wasserstraßen – Infrastruktur mit einer Abladetiefe von 2,5 m und intakte Schleusen;
- Sie muss über die gesamte Achse Rhein – Main – Donau (in allen 9 Anrainerstaaten) mit einheitlichen rechtlichen Rahmenbedingungen versehen sein.

Die Schlüsselbedingung ist die leistungsfähige Infrastruktur mit einer zuverlässigen Abladetiefe von 2,5 m und hier fehlen die Fortschritte am meisten !

Der Donau fehlt es nicht an Lobbyisten. „Pro Danube Austria“ (der frühere Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein) ist von Österreich aus erfolgreich tätig. Übergeordnet wurde von da aus die „Pro Danube International“ gegründet unter einem Präsidenten aus Rumänien. Mitglieder dieser Vereine sind Organisationen (Kammern, Interessenvertretungen), Gebietskörperschaften (Kommunen, Länder), Hafen- und Schifffahrtsfirmen, sowie Industrie- und Handelsunternehmen. Man hat Zugang zu Regierungen, zur Europäischen Union, wo gegenwärtig 80 Projekte mit Donaubezug aktuell sind, und man bündelt Fachwissen zur Erstellung von Projekten und deren Durchführung. Österreich gilt hier in vielerlei Hinsicht als Protagonist, die hiesige staatliche Gesellschaft zur Betreuung der Donau als Schifffahrtsstraße „Via Donau“ ist vorbildlich wirksam und das nicht nur im Inland, sondern auch beratend und beispielgebend im interessierten Ausland. Dass Österreich als Donaustaat sich hier vorbildlich verhält, ist damit gar nicht unwichtig, betrifft aber unmittelbar eben nur die 350 km Donaulänge in Österreich, ein Zehntel der gesamten Länge der Achse Rhein – Donau von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer.

An Hand von Schaubildern zeigt der Vortragende, dass im Donaukorridor in Österreich die Güterschifffahrt auf der Donau seit 1980 nicht „vom Fleck kommt“, während die Güterverkehrsleistung auf der Schiene um knapp 100 % zunahm und die Straße in dieser Zeit ihre Leistung um 180 % hinaufgeschraubt hat. Die „Ostöffnung“ 1989 hat diese Verkehrssteigerung entlang des Donaukorridors enorm stimuliert, aber auf die Donau hat sich das nicht ausgewirkt. Die Güterverkehrsprognosen von 1997 bis 2015, 2004 bis 2025 und

2010 bis 2030 sagten für die Güterschifffahrt auf der Donau Leistungssteigerungen voraus, alle Vorhersagewerte wurden 2000 bis 2015 beachtlich unterschritten, während die Prognosen der gleichen Zeiträume bei Schiene und Straße durch die reale Entwicklung bisher im wesentlichen ihre Bestätigung erhielten.

Als Verlader hat Dipl. Ing. Mokry die Erklärung für diese Erscheinung parat: In unserer kompetitiven Wirtschaft tut sich niemand auf der Verladerseite die Unsicherheit an, wenn die Leistungsfähigkeit der Schifffahrt auf der Donau schwindet bei Niederwasser oder Hochwasser, bei Schleusensperren und administrativen Hemmnissen (zeitraubende Grenzabfertigungen und unterschiedliche Rechtssysteme). Diese Unsicherheit nimmt man im allgemeinen nicht hin! Es ist also nötig, die Abladetiefe von 2,5 m in möglichst umfassender Weise abzusichern, nur damit wird man die Güterschifffahrt auf der Donau besser nutzen können!

Die mangelnden Abladetiefen betreffen vor allem 3 Donauabschnitte:

Der bayerische Abschnitt Straubing – Vilshofen: Die Donau in Bayern ist eingestaut durch Wasserkraftwerke von Kelheim bis Straubing und von Vilshofen bis zur Grenze nach Österreich. Hier herrschen ausreichende Fahrwasserverhältnisse trotzdem die Donau in Bayern nicht so wasserreich ist, wie östlich der Innmündung ab Passau. Zwischen Straubing und Vilshofen ist jedoch der Donauausbau durch einige weitere Kraftwerke stecken geblieben und es kam zu einer jahrzehntelangen Kontroverse zwischen extremen Naturschützern und den Interessen der Schifffahrt. Man darf nicht vergessen, dass diese 70 km lange Donaustrecke zwischen Straubing und Vilshofen die Schiffsauslastung bestimmt beispielsweise für die Erztransporte von Rotterdam nach Linz über 1.000 km und die Rentabilität solcher umweltfreundlicher Schiffstransporte beeinträchtigt oder zeitweise sogar vernichtet ! Es wurde sehr viel unternommen, um Lösungen für diesen Streckenausbau mit dem Umweltschutz zu finden. Dipl. Ing. Mokry berichtet von Tausenden Bohrungen zur Erforschung des Grundwassers in diesem Bereich und den Nachweisen, dass ein schonender Ausbau auch ganz im Sinne der Umwelt möglich wäre. Die einfache Lösung von Staukraftwerken wurde abgelöst von diversen Vorhaben flussbautechnischer Natur. Es sollte schließlich nur mehr ein kleines Stauwerk geben an der engen Mühlhamer Schleife nächst dem alten Kloster Niederaltaich donauabwärts von Deggendorf mit einem nur einige Kilometer langen Kanal, der die Schleife abschneiden sollte. Auf diese Weise sollte auf diesem Donauabschnitt eine Abladetiefe von 2,20 m (also nicht das einheitliche Ziel von 2,50 m Abladetiefe!) erreicht werden und das mit einer Investition von 160 Mill. €. Die Gegner waren aber unerbittlich und entgegen der früheren positiven Einstellung der Bayerischen Staatsregierung hinsichtlich eines für die Schifffahrt tauglichen Projekts, entschied der gegenwärtige bayerische Ministerpräsident Horst Seehofer 2013, dass es keine Staustufe und keinen, auch nur sehr kurzen Kanal geben sollte. Es bleibt also bei der vorhandenen Kalamität auf einer nur relativ kurzen Strecke, welche die Vorteile, auch solche umweltmäßiger Natur, auf der langen Transportstrecke oft unmöglich macht.

Die Donaustrecke östlich von Wien bis Südungarn: Östlich von Wien sollte das Kraftwerk Hainburg die Donau einstauen und sowohl die Schifffahrt gesichert ermöglichen, wie auch die Aulandschaft mit Wasser versorgen. Der Kraftwerksbau wurde verhindert. Nun bemüht man sich, die gefährliche Eintiefung der Donau durch eine künstliche Zugabe von Geschiebe unterhalb des Kraftwerks Freudenu zu einzubremsen, um den Grundwasserspiegel möglichst zu halten und damit die Wasserversorgung der Au zu ermöglichen. Für die Schifffahrt sollen flussbauliche Maßnahmen (Buhnen) eine Verbesserung bringen. Östlich von Pressburg / Bratislava ist die Schleusenanlage beim Kraftwerk Gabčíkovo schadhaft, so dass von der

Doppelschleuse immer nur eine einzelne Schleuse betrieben werden kann. Diese Anlage ist offensichtlich von Anfang an baulich nicht solide ausgestattet worden und muss nun sehr teuer saniert werden. Für diese Aufgabe sind 145 Mill. € nötig, die fast zu Gänze die EU der Slowakei zur Verfügung stellen wird um zu verhindern, dass hier die Donauschifffahrt unterbrochen wird. Im weiteren Verlauf der Donau hat in Ungarn der Staat die laufende Baggerung an Seichtstellen des Flusses seit vielen Jahren verabsäumt und damit alte völkerrechtliche Verpflichtungen verletzt, wodurch die Schifffahrt mit eigentlich neueren Hindernissen konfrontiert wird.

Ab der Draumündung bis unterhalb der Kraftwerke am Eisernen Tor (Djerdap I und II) ist die Donau schifffahrtstechnisch in Ordnung.

Die Donau zwischen Rumänien und Bulgarien:

Die Donau im Tiefland unterhalb des Eisernen Tores bis Galatz, also der wasserreichste Flussteil, leidet ebenso, wie in Ungarn, an dem jahrelang zugelassenen Mangel einer ordentlichen Beseitigung von Seichtstellen durch periodische Baggerungen, so dass selbst in diesem wasserreichsten Flussabschnitt mehrere Teilstrecken zu einem Drittel des Jahrs nur mit Abladetiefen von unter 2,3 m befahren werden können.

Taxiert man nun die 9 Anrainerstaaten der Donau (ohne Moldawien und die Ukraine) hinsichtlich ihres Engagements für die Schaffung bzw. Erhaltung guter Schifffahrtsverhältnisse auf der Donau, so kann man 3 Kategorien unterscheiden:

Wenig Interesse für die Erhaltung tauglicher Schifffahrtsverhältnisse auf der Donau haben Ungarn und Bulgarien. Ungarn hat auf der Donau keine wesentlichen eigenen Schifffahrtunternehmen mehr für den Güterverkehr. Die höchste Priorität bei den Aufwendungen für Verkehrswege haben die Autobahnen. Die Donau wird eigentlich primär als Erholungsraum angesehen. Alte völkerrechtliche Verpflichtungen zur Erhaltung der Schifffahrtsrinne auf der Donau werden einfach negiert!

Bulgarien hingegen sieht die Donau als Zubringer für die rumänischen und ukrainischen Seehäfen an der Donaumündung, insbesondere nach Konstanza. Das schädigt die Position der eigenen Seehäfen (Varna, Burgas), deshalb das völlig lahme Engagement zur Erhaltung der Fahrinne auf der Donau.

Mäßiges Interesse an der Donau weisen auf Deutschland, Slowakei, Kroatien, Serbien und Rumänien. In Deutschland besteht praktisch kein Interesse der Industrie an der Donau in Bayern. Von dieser Seite kommt auch keinerlei Druck zum Donau – Ausbau Straubing – Vilshofen. Die Slowakei sieht sich als peripherer Donaustaat und steckt das Geld in den Autobahnbau. Noch mehr peripher in Bezug auf die Donau ist die Lage von Kroatien mit seinen Donauhäfen Vukovar und Osijek an der Drau knapp oberhalb von deren Mündung in die Donau. Für Rumänien ist die Donau wirtschaftlich zwar sehr interessant, jedoch bei den Aufwendungen für die Verkehrswege haben Straße und Schiene wegen des entstandenen großen Nachholbedarfs Priorität. Zudem gab es in Rumänien häufige Regierungswechsel, wobei ein zuständiger Minister, kaum war er eingearbeitet, schon wieder durch einen neuen ersetzt wurde. Das Interesse an der Donau besteht zwar absolut, besitzt aber noch nicht die nötige Priorität.

Der Donaustaat mit dem größten Interesse an der Donau ist Österreich. Hier wird sehr viel für die Donau getan. Es ist deklarierte Politik, eine nachhaltige und sichere Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraums an der Donau in Österreich sicherzustellen. Dabei sind die Interessen der Schifffahrt zu berücksichtigen (Kundenorientiertes Management der Wasserstraße, Verbesserung der Schifffahrtsrinne, Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt und deren Sicherheit sowie ein sinnvoller Schleusenbetrieb). Die Ökologie hat

ebenso ihren Stellenwert (Erhaltung und Verbesserung des Lebensraums, Senkung der Treibhausgas-Emissionen). Schließlich sind alle Aspekte des Hochwasserschutzes relevant. Der Ausbau und die Erhaltung der Donau als Schifffahrtsstraße obliegt der „Via Donau“, der bereits erwähnten Spezialagentur des Ministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Österreich koordiniert Donauprojekte auch in den Nachbarstaaten. Zusammen mit Rumänien ist es Beauftragter der EU zur Entwicklung und Koordination von Projekten rund um die Donau als Schifffahrtsweg.

Anzumerken ist hier noch, dass die EU nicht die Erhaltung der Wasserstraße Donau an sich fördert, das ist die ureigenste Aufgabe der einzelnen Donaustaaten. Um die Erhaltung der Wasserstraße hat sich hingegen die Donaukommission mit dem Sitz in Budapest zu kümmern, die als Völkerrechtssubjekt zurückgeht bis auf den Wiener Kongress von 1815 und deren aktuelles Statut 1948 in Belgrad fixiert worden ist. Die Donaukommission schläft jedoch, wie der Vortragende bitter bemerkt!

Die aktuellen Aufwendungen der Donaustaaten für die Instandhaltung und den Ausbau der Donau als Schifffahrtsweg zeigt die nachfolgende Tabelle:

Aufwendungen der Donaustaaten für die Donau als Schifffahrtsweg

Beträge in Euro pro Jahr

Staat	Ausgaben 2015	Benötigtes Budget 2016	Gesichertes Budget 2016	Finanzlücke 2016
Deutschland	1,908.200	1,150.000	150.000	1,000.000
Österreich	8,074.684	7,629.278	7,629.278	----
Slowakei	3,177.491	2,870.000	2,870.000	----
Ungarn	1,099.376	2,003.489	4,864.480	-2,860.991
Kroatien	1,072.200	989.200	1,008.200	- 19.000
Bosnien/ Herz.	98.511	120.451	127.823	- 7.372
Rumänien	19,832.978	19,452.384	19,052.384	400.000
Bulgarien	397.500	1,665.500	363.500	1,302.000
Ukraine	395.987	1,755.012	463.612	1,291.400
Summe:	36,056.927	37,635.314	36,529.277	1,106.037

Für die Kenner der Materie ist klar, dass die ökonomischen und ökologischen Vorteile der Güterschifffahrt auf der Donau mit der zentralen Aufgabe der Sicherung einer ausreichenden Abladetiefe von wenigstens 2,50 m entlang des ganzen Weges von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer zusammenhängen, wobei die problematischen Teilstrecken aufgezeigt worden sind. Dieses Wissen den relevanten Entscheidungsträgern einzupflanzen, war Aufgabe von Pro Danube Austria, wie insbesondere von Pro Danube International. So hatte man in Zielrichtung EU ergiebige Kontakte zum (seinerzeitigen) Kommissar für Regionalentwicklung Johannes Hahn und zur EU-Beauftragten für den Rhein-Donau-Korridor Karla Peijs. 2015 wurde die neue EU-Regionalkommissarin Corina Cretu mit den aktuellen Donauanliegen bekannt gemacht. Schließlich erfolgten 2016 Vorstellungen im Europäischen Parlament. Die Kontakte zur Industrie wurden sehr intensiviert, wobei sich dafür voest-Generaldirektor Dr. Eder als einflussreicher Sprecher zur Verfügung stellte. Es sind daher politische Instanzen und auch maßgebliche Wirtschaftskreise mit den Donau – Problemen in gründlicher Weise befasst worden. Dabei wurde aber auch nicht vergessen auf die administrativen Schwierigkeiten der Donauschifffahrt. Es wurden Verwaltungsabläufe analysiert und Regeln zu ihrer Vereinheitlichung aufgestellt. Dies läuft unter dem Schlagwort:

„Same river, same rules“. Es gab daher sehr viele Aktivitäten und besonders viel Unterstützung von österreichischer Seite, betreut von „Pro Danube Austria“. Es bleibt zu hoffen, dass das alles nun die entsprechenden Früchte trägt! Auch spekuliert man damit, dass gezielte EU – Förderungen die Länder mit trägen Aktivitäten hinsichtlich der Fahrwasserverhältnisse auf der Donau „aufwecken“ würden. Mit dieser doch positiven Note wurde der sehr interessiert aufgenommene Vortrag beschlossen.

Die anschließende Diskussion war sachkundig und lebhaft. Hatte der Vortragende betont, sich bei seinen Ausführungen jeder politischen Äußerung enthalten zu wollen, so legten sich die Diskutanten solche Fesseln nicht an. Zur Fahrwasserproblematik zwischen Straubing und Vilshofen, wo schon lange nichts weiter geht, wurde der bayerischen Staatsregierung offen Feigheit vorgeworfen. Die CSU als führende Partei in Bayern hat ein dominantes Ziel, nämlich ihre absolute Mehrheit im Landtag zu bewahren. Dem wird eben alles untergeordnet und es geschieht nicht das sachlich Richtige und Notwendige, sondern das, was man meint, was die Leute in großer Zahl und jedenfalls momentan wollen. Es wäre durchaus möglich, eine Linie zwischen Ökologie und der Schifffahrt zu erarbeiten, die aber dann politisch mitgetragen werden müsste. Letzteres geschieht aber eben nicht. Ähnlich ist die Lage an der unteren Donau zu sehen: Die Donau bildet die Grenze zwischen Rumänien und Bulgarien. Es kommt daher leicht zum Streit, wer wo und wie baggern soll. Auch hier ist eine politische Vereinbarung oder Regelung nötig, zu der es wegen der bestehenden Interesselosigkeit der jeweiligen Regierungsstellen nicht kommt. Ein Teilnehmer an der Diskussion schlägt vor, eine internationale Dachgesellschaft zu bilden, die Zwangsbeiträge der Anrainerstaaten erhalten soll und welche dann die Baggerungen aus eigener Entscheidung im Sinne von Dringlichkeit und Notwendigkeit vornehmen soll. Die beklagenswerte Sachlage um die Schleusen von Gabčíkovo wird ausgiebig kommentiert. Am Schluss kommt es zu einem positiven Ende der Diskussion, als Komm. Rat Mierka/Hafen Krems nachdrücklich anmerkt, dass die beförderten Tonnagen auf der Donau nicht alles seien und er bringt Beispiele völlig neuer Schwerguttransporte und der Beförderung der übergroßen Teilstücke von Windkraftanlagen, alles neues Transportgut ! Der Obmann der Sparte Verkehr der Wirtschaftskammer Niederösterreich, Komm. Rat Penner, baut in einem Schlussbeitrag diese optimistische Note noch aus.

Dr. Karl Frohner
7. Oktober 2016