



Zukunfts- (t)raum Donauraum

Mit dem Donauwalzer beginnt in der ganzen Welt das neue Jahr: Donau so blau. Aber die Donau ist wesentlich mehr als ein Walzermotiv. Der Donauraum ist als Wirtschaftsraum ungemein interessant geworden. Es darf geträumt werden: mehr als ein Walzertraum

Seit einem Jahr und ein paar Monaten ist alles ganz anders. Grenzen sind offen. Der Mittelpunkt Europas hat sich verschoben. Transitströme beginnen sich zu verlagern. Interesse herrscht plötzlich dort, wo sich bisher nur die Füchse „gute Nacht“ sagten.

Der Donauraum hat von einem Jahr zum anderen neue Bedeutung gewonnen. Wiedergewonnen. Denn: Bis zum Zerfall der Monarchie war der Donaustrom ein verbindendes Band, das nicht nur ver-



EXPO-Architektenwettbewerb: 1. Preis (Frank/Zabrana)

Fotos: EXPO, Kammer

kehrtechnisch, sondern auch kulturell völkerverbindend wirkte.

Und plötzlich schauen wieder die Politiker, Architekten, Stadtplaner, Handels- und Wirtschaftstreibenden Europas mit begehrlchen Blicken auf das mehr als 800.000 Quadratkilometer große Einzugsgebiet der Donau, die, rund 2800 Kilometer lang, acht Staaten durchfließt.

Es sind nicht nur Lebensgefühl und kulturelles Interesse: die Grenzöffnung und Auflösung der politischen Machtsphären hat auch massive wirtschaftliche Vorteile in den Donauraum gebracht.

Linz gehört zu jenen Donaustädten, die rechtzeitig – schon vor dem Fall des Eisernen Vorhanges – den Transportboom erkannt hatten. Im

abgelaufenen Jahr 1990 konnte der kombinierte Verkehr (also Schiene, Straße, Schiff) nahezu verdoppelt werden. Insgesamt betrug der Jahresumschlag zwei Millionen Tonnen.

Seit 1989 wurden rund 45 Millionen Schilling in die Hafeneinrichtungen investiert, Ende des Vorjahres eine Gefahrguthalle fertiggestellt, die das Umladen chemischer Produkte noch attraktiver und gleichzeitig sicherer ermöglicht.

Die Zukunft gehört der Wasserstraße

Die Milchmädchenrechnung vom billigen Straßengüterverkehr wird in wenigen Jahren niemand mehr anstellen dürfen. Nebeneffekte wie Umweltzerstörung und Anrainerbelästigung werden zunehmend in die Verkehrskosten miteingerechnet, und auch die Tatsache, daß mit einer Pferdestärke Leistung auf dem Wasserweg ein Vielfaches dessen transportiert werden kann, was sonst energieaufwendig auf der Straße gekarrt wird, spricht für vermehrten Schiffsverkehr.

So kann jedes der vier Katamaranschiffe, die zwischen Passau und Bulgarien verkehren, 32 Lastwagenzüge aufnehmen.

Wenn im Jahr 1992 der Rhein-Main-Donau-Kanal eröffnet wird, rechnen Verkehrsexperten mit dem dreifachen Gütertransportaufkommen.

Wirtschaftlich ebenfalls nicht zu unterschätzen sind auch die touristischen Aspekte, die der Donauraum gewinnt. Passagierfahrten zwischen Donaudelta und Passau, aber auch Ausflugsfahrten auf kürzeren Strecken, erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. So klar dieser Trend sichtbar ist, so unklar ist die Bewältigung: Die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (DDSG) kämpft mit betrieblichen Turbulenzen und finanziellen Untiefen just in einer Zeit, in

Die Staustufe bei Wien ist ein ganz wesentlicher Punkt im Gesamtkonzept für den Donauraum. Und wird saubere Energie liefern.



Hainburger Au donauaufwärts

Freigegeben von BMLV, Nr. 13088/592-1.6/85

Fotos: Georg Mises, Fritz Kammiller

Man sieht, wie alte regionale Beziehungen wiederhergestellt werden und sich Zentren verlagern.

der wirtschaftlich „volle Kraft voraus“ angebracht wäre.

Der Donauraum begünstigt aber auch den „sanften“ Tourismus. Heerscharen von Radurlaubern und Wasserliebhabern flankieren beinahe zu jeder Jahreszeit die Donauufer. Oberösterreich trägt diesem Boom mit einem Donautourismusmanagement Rechnung.

Hauptstadt Europas: bei Hainburg

„Alles ist schon einmal dagewesen.“ Diese Erkenntnis bewährt sich auch, wenn man die Überlegungen des Wiener Wirtschaftsgeographen Walter Strzygowski aus den sechziger Jahren nachliest: Die logische Hauptstadt Europas, so der Visionär, liege zwischen Preßburg und Wien, nächst der „Porta Hungarica“, dem Eisernen Tor bei Hainburg. Der Wissenschaftler setzte sich schon vor mehr als 25 Jahren über das – damalige – Faktum des Eisernen Vorhanges und der unterschiedlichen politischen Systeme hinweg und vermutete die Siedlungsachse nicht von Nord nach Süd, sondern von West nach Ost.

Bescheidener, aber in die gleiche Kerbe schlagen die Raumplaner

der niederösterreichischen Landesregierung: Man sieht, wie alte regionale Beziehungen wiederhergestellt werden und sich Zentren verlagern. Hainburg, lange Zeit Blinddarm Österreichs, ist voll von Slowaken, die eine deutliche wirtschaftliche Belebung der Au-Stadt bewirkten.

Dementsprechend sind auch die Hoffungsgebiete der Raumplaner in dieser Region gelegen. Bruck an der Leitha, beispielsweise, wird durch seine nunmehr zentrale Lage zu einem der Siedlungszentren Ostösterreichs wachsen. Während Niederösterreichs Donauhafen Enns-Ennsdorf nur zögerlich Umschlagszahlen steigern kann, expandiert Krems. Der Hafenausbau soll gleichzeitig ein Logistikzentrum schaffen, das Niederösterreich am Wasserwegtransportkuchen kräftig mitnaschen lassen kann.

Insgesamt sind auch die blau-gelben Wirtschafts- und Regionalplanungsaguren zufrieden mit der Donauraumentwicklung. War noch vor wenigen Jahren in Umfragen eine deutliche Vorliebe der Industrie- und Handelsbetriebe für Westösterreich feststellbar, sind immer mehr Wirtschaftsunternehmungen der Ostregion zugeneigt.

Lebensader Donauraum

Während noch in den siebziger Jahren die Donau als kostenloser Kühlwasserlieferant für Kraftwerksprojekte à la Zwentendorf betrachtet wurde, gewinnt die Funktion als Lebensader in mehrerlei Hinsicht an Bedeutung. Nach dem Kampf um die Hainburger Auen sind sich immer mehr Politiker, Umweltschützer



Das römische „Heidentor“ in Carnuntum



Stapellauf in der Werft Korneuburg



Bulgarisches Frachtschiff mit Lkws



Die von alters her bestehende Distanz Wiens zu seinem vielbesungenen fließenden Wahrzeichen soll endgültig beseitigt werden.

und Wissenschaftler der Bedeutung des Donaustromes als Trinkwassergarant und als Aufrechterhalter des Ökogleichgewichtes bewußt geworden. Die Nationalparkidee ist im Prinzip kein Streitthema mehr. Auch wenn das „Wie“ nach wie vor – sieht man von politischen Absichtserklärungen ab – noch offen ist. Nach strengen internationalen Kriterien für Nationalparks dürften zum Beispiel keine Wasserbauten für die Großschifffahrt und auch keine Kraftwerksprojekte im Einzugsbereich des Nationalparks geschaffen werden. Dies wiederum widerspricht der von Österreich unterzeichneten Belgrader Konvention, wonach die Großschifffahrt ungehindert garantiert bleiben muß.

In der niederösterreichischen Landesregierung ist man jedoch zuversichtlich, daß es zu einer Nationalparkverwirklichung kommt. In mehrere unterschiedlich stark geschützte Bereiche gegliedert und gemeinsam mit dem Archäologiepark Carnuntum soll ebenfalls der sanfte Tourismus forciert werden. Angst vor Feriensiedlungen und Appartementdörfern haben die Ökologen nicht. Der natürliche Selbstschutz der Augensenheere und feuchtkalte Novembernebel – sorgen für touristische Distanz.

Wien: Vom Wasserkopf zur Metropole

Seit dem Schrumpfen Österreichs vom Kaiserreich zum Kleinstaat übte sich Wien, beschimpft als Wasserkopf, in bescheidener Zurückhaltung. Heute, mit der neugewonnenen Ausstrahlung des Donauraumes, ist auch das Selbstbewußtsein kräftig gewachsen. Das Wort „Metropole“ ist nicht mehr nur ironisch-

selbstkritisch zu hören, sondern bestimmt das Denken und Planen.

In den „Leitlinien für die Stadtentwicklung“ konnte Wiens Planungsratspräsident Hannes Swoboda vieles festschreiben, was noch vor kurzem denkunmöglich gewesen wäre. Unabhängig, ob das Großereignis anno 1995 als „EXPO“ oder als „mitteleuropäisches Fest“ über die Bühne gehen wird, will man Wien stärker an die Donau rücken. Die von alters her bestehende Distanz Wiens zu seinem vielbesungenen fließenden Wahrzeichen soll endgültig beseitigt werden. Probleme stehen noch genug an, im Verhältnis zwischen Wien und seinem Strom. Die Staustufe Freudenau, über die eine Volksbefragung entscheiden soll. Ebenso die Verknötung des derzeit im Ausbau befindlichen Hafens mit leistungsfähigem Schienentransport. Man denkt unter anderem an einen Bahngüterumschlagplatz im Süden Wiens, etwa bei Laxenburg, der auch für den Wiener Hafen gute Verkehrsbedingungen schaffen könnte.

Eine Planungsgemeinschaft Ost, besetzt von den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland, möchte aber mehr als nur die wirtschaftlichen und ökologischen Fragen des Donauraumes beackern. Wenn heuer eine Konferenz der Donaustädte über die „Wasserstraße Donau“ stattfinden wird, könnte dies gleichzeitig den Auftakt für ein „Donauparlament“ bedeuten, in dem unter anderem auch die Donauregionen der ČSFR und Ungarns vertreten wären.

Daß auch Ungarn – unabhängig vom Zustandekommen einer EXPO – über den Donaoraum intensiv nachdenkt, bestätigt der Budapest Stadtarchitekt Gabor Aczel: Im April endet die zweite Phase eines Wettbewerbes, der das rechte und linke Donauufer der Ungarnhauptstadt städtebaulich verbinden, Altes mit Neuem verknüpfen soll. Auf 2,5 Millionen Quadratmeter Geschäfts- und Bürofläche wird ein Osteuropäisches Zentrum geschaffen, eine neue Donaubrücke soll gleichzeitig Knotenpunkt für den Personenschiffsverkehr werden.

Was sich rund um den Donaustrom hinkünftig bewegt, wird also mehr als nur der berühmte Walzer im Dreivierteltakt sein. **S**

Text: Christoph Mandl