

BUNDESMINISTERIUM  
FÜR  
AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN

II-3775 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen

des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

WIEN, am 28. April 1982

Z1. 54.065.1/22-III.5/82

Rhein-Main-Donau-Kanal; Schriftliche Anfrage der Abgeordneten Dkfm. LÖFFLER und Genossen

1748 IAB

1982 -04- 29

zu 1751/J

An den

Herrn Präsidenten des Nationalrates

Parlament  
1017 WIEN

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dkfm. LÖFFLER und Genossen haben am 10.3.1982 unter der Nr. 1751/J an mich eine schriftliche Anfrage betreffend Fertigstellung des Rhein-Main-Donaukanals gerichtet, welche folgenden Wortlaut hat:

1. Haben Sie bereits Gespräche mit der bayrischen Regierung, die ebenfalls an der Fertigstellung interessiert ist, aufgenommen und welches Ergebnis haben diese Verhandlungen gehabt?
2. Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, wenn die Bundesregierung der BRD weiterhin die Einstellung des Kanalbaues verfolgt?
3. Gibt es zwischenstaatliche Vereinbarungen hinsichtlich des Kanalprojektes, welche für Österreich die Möglichkeit bieten, die Bundesregierung der BRD zur Einhaltung der seinerzeit getroffenen Vereinbarungen zu verhalten? ||

Ich beehre mich, diese Anfragen wie folgt zu beantworten:

Zu 1.:

Wie die Abgeordneten Dkfm. LÖFFLER und Genossen in ihrer Anfrage ausführen, hat Österreich im Vertrauen auf die von allen bisherigen deutschen Regierungen in Aussicht genommene und noch in dem 1966 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Freistaat Bayern abgeschlossenen Duisburger Vertrag für Anfang der 80er Jahre vorgesehene Fertigstellung des Main-Donau-Kanals große Investitionen durchgeführt; umgerechnet auf das heutige Preisniveau belaufen sich diese Investitionen auf über 60 Mrd. öS,

./.

- 2 -

wovon rund 28 Mrd. öS auf die reine Schiffbarmachung der österreichischen Strecke für den standardisierten "Europakahn" entfallen.

Der Beschluß der deutschen Bundesregierung vom 27.1.d.J. betreffend Verhandlungen über eine "qualifizierte Beendigung" des Kanalvorhabens hat nicht nur im Hinblick auf diese österreichischerseits bisher in gutem Glauben getätigten Investitionen sondern auch wegen der unmittelbar berührten Interessen der österreichischen Wirtschaft, nicht zuletzt der Wirtschaft des Bundeslandes Niederösterreich, Interventionen auf höchster Ebene erfordert. Am 22.4.d.J. haben in München Gespräche zwischen einer österreichischen Regierungsdelegation unter Leitung des Herrn Bundeskanzlers, der auch die Herren Bundesminister für Finanzen und für Verkehr, sowie die Landeshauptleute von Wien, Niederösterreich und Oberösterreich angehört haben, mit einer bayrischen Regierungsdelegation unter Leitung von Ministerpräsident Franz Josef STRAUSS stattgefunden. Als Ergebnis dieser Münchner Gespräche läßt sich zusammenfassen, daß sowohl die Österreichische Bundesregierung als auch die bayrische Regierung für eine rasche Fertigstellung des Main-Donau-Kanalprojektes eintreten. Schon in wenigen Monaten werden weitere Gespräche mit der bayrischen Staatsregierung über diese Frage stattfinden.

Zu 2.:

Ich kann mir nur schwer vorstellen, daß das seit Jahrzehnten geplante Vorhaben einer 3.500 km langen Wasserstraßenverbindung vom Schwarzen Meer quer durch den europäischen Kontinent bis zur Nordsee vor der Fertigstellung der letzten kaum 60 km langen Kanalstrecke aufgegeben werden soll.

Gerade im Hinblick auf die heute so wichtigen Energie- und Umweltschutzüberlegungen sollte die Binnenschifffahrt gegenüber dem Überlandverkehr (insbesondere dem Straßenverkehr) gefördert werden. Auch rein ökonomische Argumente sprechen jedenfalls für eine Fertigstellung der Kanalstrecke:

./.

- 3 -

Noch 1969 wurde von den Experten ein jährliches Verkehrsaufkommen von 14 Mio. Tonnen angenommen; wenn jüngste Gegenexpertisen nunmehr nicht einmal 3 Mio. Tonnen Frachtgut pro Jahr prognostizieren, so muß dem entgegengehalten werden, daß nach österreichischen Erhebungen allein aus dem österreichischen Industrieraum mit etwa 5,5 Mio. Tonnen pro Jahr zu rechnen wäre.

Nicht zuletzt ist auch das erhebliche Interesse der bayrischen Wirtschaft an der Fertigstellung dieser europäischen Wasserstraße zu berücksichtigen. Ich vertraue daher nach wie vor darauf, daß sich in der BRD schlußendlich die Argumente durchsetzen werden, die für eine Fertigstellung des Kanalbaues sprechen.

Zu 3.:

Beim "Main-Donaukanal" handelt es sich um einen innerdeutschen Wasserweg, der der deutschen Souveränität unterliegt; einen völkerrechtlich durchsetzbaren Anspruch auf dessen Fertigstellung kann Österreich daher nicht erheben. Gleichwohl konnte aus zahlreichen konkludenten Handlungen unserer deutschen Nachbarn, nicht zuletzt aus der Paraphierung des österreichisch-deutschen Binnenschiffahrtsvertrages im September 1980, die Absicht abgeleitet werden, den Kanal fertigzustellen. Dieser Vertrag ist bewußt auf die Fertigstellung des Main-Donaukanals zugeschnitten; die Benützung des Kanals ist Voraussetzung für die in Art. 3 (Transitverkehr), Art. 4 (Wechselverkehr) und Art. 5 (Drittlandsverkehr) von den beiden Vertragspartnern einander eingeräumten Rechte. Österreich kann daher zumindest nach den international anerkannten Grundsätzen von Treu und Glauben einen moralischen Anspruch auf die Fertigstellung des Kanals geltend machen.

Der Bundesminister  
für Auswärtige Angelegenheiten:

