



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER
FÜR WIRTSCHAFTLICHE ANGELEGENHEITEN
DR. WOLFGANG SCHÜSSEL

II-7499 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Wien, am 16. Mai 1989

Zl. 10.101/83-XI/A/1a/89

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Rudolf P Ö D E R

Parlament
1017 W i e n

3481/AB
1989 -05- 17
zu 35021J

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 3502/J betreffend wirtschafts- und fremdenverkehrspolitische Initiativen im österreichischen Donaauraum, welche die Abgeordneten Hofer und Kollegen am 16. März 1989 an mich richteten, beehre ich mich wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu Punkt 1 der Anfrage:

Meiner Ansicht nach sind die Chancen des Fremdenverkehrs und der gesamten Freizeitwirtschaft für den Donaauraum äußerst positiv zu beurteilen. Auf Grund eines Beschlusses von Vertretern der Donaubundesländer und der Wirtschaft wird in meinem Ressort ein touristisches Donaauraumkonzept ausgearbeitet. Dabei kommt ein diesem Konzept zugrundeliegendes Memorandum für den Tourismusbereich zu folgenden Überlegungen:

Im Jahr 1992 wird der Main-Donau-Kanal fertiggestellt und die 677 km lange Main-Donau-Wasserstraße von Aschaffenburg bis Passau/ Engelhartzell in vollem Betrieb sein. Dies schafft für den österreichischen Donaauraum eine Jahrhundertchance.

- 2 -

Es gibt wenige Stromtäler in Europa, die landschaftlich, historisch, kulturell und als religiöse Zentren einen solchen internationalen Rang haben, wie die österreichische Donaustrecke. Die in diesen Werten enthaltenen Chancen für den Tourismus konnten bisher aber nicht ausreichend wahrgenommen werden: im Jahre 1987 verzeichneten die österreichischen Donaugemeinden einschließlich Wien 7,0 Millionen Gästenächtigungen (davon Wien 5,9 Millionen), das sind 6,2 Prozent (ohne Wien 1,0 Prozent) der gesamten touristischen Nachfrage dieses Jahres. Die Gründe für die ungünstige Lage des Fremdenverkehrs im österreichischen Donaauraum liegen vor allem in den "toten" Grenzen im Norden und bis vor kurzem auch im Osten mit allen sich daraus ergebenden Folgen.

Von der Fertigstellung des Main-Donau-Kanales können Impulse auch für eine neue Blüte des Tourismus im Donaauraum ausgehen. Diese Impulse werden verstärkt, einerseits durch die Aufnahme des interkontinentalen Direktflugverkehrs österreichischer Fluglinien nach New York, Tokio und Sidney, andererseits durch die Steigerung der touristischen Nachfrage aus Ost- und Nordosteuroopa, welche die Reisefreiheit der Ungarn sowie der Abschluß von Fremdenverkehrsabkommen mit der USSR und der DDR, schließlich auch die Gespräche mit der CSSR erwarten lassen. Dazu kommt das steigende Interesse auch in anderen Ländern, wie Italien.

Die Weiße Flotte der DDSG ist durch das Luxuskabinenschiff "Mozart" sowie die beiden Ausflugsschiffe "Prinz Eugen" und "Admiral Tegetthoff" und durch die Revitalisierung der "Schönbrunn" beachtlich modernisiert und vergrößert worden. Dadurch kann der innerösterreichische Fahrplan für den Personenverkehr auf der Donau wieder verbessert werden, und ist eine Expansion des Charter- bzw. "Kreuzfahrten"-Tourismus unter österreichischer Flagge möglich geworden.

- 3 -

Die Nutzung der gegebenen Chancen erfordert:

- * ein kurz-, mittel- und langfristig angelegtes, regionalpolitisch ausgerichtetes und koordiniertes Fremdenverkehrskonzept für den österreichischen Donaauraum, durch das auch die angrenzenden Donauregionen im Westen wie im Osten kooperativ miterfaßt werden; dieses Konzept soll nicht nur eine kooperative Marketingpolitik der österreichischen Donaugemeinden, sondern auch ein koordiniertes Auf- und Ausbauprogramm für das touristische Angebot (Infra- und Suprastruktur) sowie ein Programm für die Revitalisierung vorhandener wertvoller Bausubstanz enthalten, es soll die Verkehrsträger ebenso einbinden wie die Elektrizitätswirtschaft und den traditionellen Qualitätsweinbau;
- * einen auf der Grundlage des Fremdenverkehrskonzeptes zu erstellenden koordinierten Donauregion-Förderungsplan, an welchem Bund und Donaubundesländer sowie die vorerwähnten Institutionen einschließlich der Kreditwirtschaft mitwirken;
- * ein laufend in die Zukunft weiterentwickeltes Donau-Kulturprogramm, welches auch die Gemeinden, die Kirchen, die Schlösser und die Museen mittragen; die Überlassung der Marchfeldschlösser (und anderer touristischer Attraktionen) an ein geeignetes privates Unternehmen zur kulturtouristischen Nutzung gehört mit in dieses Programm;
- * die koordinierte raumplanerische Sicherung der touristischen Räume im Donaugebiet einschließlich eines Konzeptes für einen Nationalpark "Donauauen";
- * die ehestmögliche fahrplanmäßige Wiederbedienung aller österreichischen Donauabschnitte durch einen gewinnbringenden Personenverkehr österreichischer Schifffahrtsunternehmen;

- 4 -

- * eine Untersuchung, ob der Bau von Kabinenschiffen technisch und wirtschaftlich möglich ist, welche auch den Main-Donau-Kanal sowie gewisse Nebenflüsse der Donau und des Rheins befahren können;
- * die Forcierung der Lokalschifffahrt für den Personenverkehr durch örtliche Unternehmen und Stellen, etwa auch auf der Grundlage eines Franchise-Systems der DDSG;
- * Vereinheitlichung der Ausschilderung bzw. Verbesserung des durchgehenden Donautal-Radfahrweges;
- * als Sofortmaßnahme der Ausbau des Packageangebotes in Zusammenarbeit zwischen Schifffahrt, ÖBB (Donauuferbahn), örtlichen Anbietern und Reisebüros, für den Ausflugsverkehr, die Radwanderer, für den Fernreisetourismus auf der Donau usw., wobei den Reisebüros vor allem für die Fernmärkte die führende Rolle zukommt;
- * die optimale Unterstützung und Nutzung der kulturellen, wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Veranstaltungen des Eröffnungsjahres des Main-Donau-Kanales 1992 durch die Freizeitwirtschaft sowie eigene auf diesen Anlaß ausgerichtete Veranstaltungen und Vorkehrungen (z.B. Veranstaltung der Donaunachmarkt in Linz, Herausgabe historischer/kultureller Karten des Donaunachraumes durch die Werbegemeinschaft der Donauländer und/oder die österreichische Fremdenverkehrswerbung).

Diese Überlegungen sollten in den größeren Zusammenhang eines mit den Arbeiten zur weiteren Entwicklung der Länderregion Ost harmonisierten Donaunachraumkonzeptes gestellt werden.

- 5 -

Zu Punkt 2 der Anfrage:

Die Wirtschaft im Donaauraum wird durch den Main-Donau-Kanal eine erhebliche Steigerung erfahren. Wie schon in Punkt 1 der Anfrage erwähnt, wird in meinem Ressort ein Donaauraumkonzept ausgearbeitet, wobei für nachfolgende Bereiche bereits das erwähnte Memorandum folgende Lösungsvorschläge vorsieht:

Bereich des Donauverkehrs:

Bis zur Jahrtausendwende wird sich die Menge der zu transportierenden Güter im europäischen Wirtschaftsraum verdoppeln, Straße und Schiene können dieser Entwicklung nicht gewachsen sein. So zum Beispiel werden schon jetzt 3 Millionen Tonnen Güter pro Jahr aus der Bundesrepublik Deutschland und den Niederlanden auf der Straße durch Österreich nach Südosteuropa und in den Nahen Osten transportiert. Die Donau kann als "schwimmende Landstraße" bzw. im kombinierten Verkehr eine wichtige Rolle zur Entlastung von Schiene und Straße mit günstigen Auswirkungen auch auf den Nord-Süd-Transit spielen. Auch steigt der Wert der Mündungshäfen der Donau als Tore zum Mittelmeerraum, nach Nahost und zum Pazifik, und dem Donau-See-Verkehr in allen seinen Varianten kommt wachsende Bedeutung zu. Dazu kommt noch, daß der Transport am Strom Personal und Energie spart, somit kostengünstig und umweltschonend ist.

Verkehrsunternehmen, Handel, Industrie und Tourismus werden aus dieser neuen transkontinentalen Wasserstraße vermehrten Nutzen ziehen, und der Anteil Österreichs am Donauverkehr wird steigen, wenn

- * Österreich als glaubwürdiger Partner der anderen Donaustaaten und zur Wahrung seiner Position im künftigen Rhein-Main-Donau-Europa-Verkehr die österreichische Donau vollständig ausbaut;

- 6 -

- * bei den Investitionen für die österreichische Donauflotte die Kapazitäten in einer allen neuen Anforderungen, auch des Donau-See- und des Roll on/Roll off-Verkehrs entsprechenden Weise gewinnbringend erhöht werden;
- * die Donauhäfen die Möglichkeit erhalten, sich in ihrer Infrastruktur auch noch weiterhin für den kombinierten Verkehr bzw. als Zentren einer alle Verkehrsträger erfassenden Logistikette, besonders auch in Richtung Donau-See-Verkehr auszugestalten; dazu gehört auch der Ausbau des Hafens Wien für größere Schubverbände, und dies schließt auch Dienstleistungen wie Zoll, Versicherungen, Vorsorge für gefährliche Güter, Umpacken und Verpacken von Gütern, Schiffsreinigung usw. ein;
- * die Kooperation der Verkehrsträger Schiene und Straße mit der Donauschifffahrt u.a. durch deren Gleichstellung bei Förderungsmaßnahmen intensiviert wird; das gilt auch für die Häfen;
- * die Verkehrsinfrastruktur zur Bedienung der Donauhäfen überprüft und wo nötig ergänzt wird;
- * die Gleichberechtigung Österreichs mit den Signatarstaaten der Mannheimer Akte bzw. den Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaften am Rheinverkehr erreicht wird - die einfachste Lösung wäre die Anerkennung Österreichs als Rheinuferstaat - und schließlich das System der die internationalen Instrumente ergänzenden bilateralen Schifffahrts- und Handelsverträge optimiert wird.

- 7 -

Bereich der Industrie- und Gewerbestandorte:

Die Qualität eines Industriestandortes und neue Intradierungsstrategien werden in der Zukunft noch stärker als bisher von den künftigen Verkehrsmöglichkeiten bestimmt sein. Die rechtzeitige Nutzung von bisher noch wenig beachteten und daher ausbaufähigen Verkehrsverbindungen wird der österreichischen Industrie Vorsprungsvorteile eröffnen, die im internationalen Wettbewerb von entscheidender Bedeutung sind. Das gilt nicht nur für industrielle Neugründungen; auch um die Existenz ihrer Betriebe vorausschauend besorgte Unternehmer werden in ihr Kalkül die Möglichkeiten der Nutzung von Wasserstraßen und die Standortgunst von nahen Häfen einbeziehen.

Abgesehen von den bevorstehenden quantitativen Belastungsproblemen auf Straße und Schiene, ist der qualitative Aspekt anderer Verkehrswege wesentlich interessanter geworden:

- * Die technischen Möglichkeiten der Schiffsfracht zeigen sich erheblich vielfältiger, und sie lassen der Frachtlogistik Chancen erwachsen, die bisher nicht vermutet worden sind. Dies gilt hinsichtlich der Frachtgutarten ebenso wie für das Assemblieren verbundener Sendungen.
- * Die Reichweiten ungebrochener Fracht auf Binnenwasserstraßen haben sich wesentlich erhöht, das ist insbesondere für Exportzulieferungen der Industrie an Großabnehmer, die meistens über eigene Hafenanlagen verfügen, zunehmend wichtig.

- 8 -

- * Der internationale Status der größten heimischen Wasserstraße und ihre Brückenfunktion heben die Standortgunst naher Betriebsansiedlungen und lassen unmittelbares Teilhaben an internationalem Wirtschaftsgeschehen zu, das ist auch für die Versorgungs- und Absatzsicherung nicht unerheblich.
- * Schließlich sind die günstigen Frachtkosten des Wasserwegtransportes oft ein entscheidender Vorteil im internationalen Wettbewerb.

Die Orientierung zur Wasserstraße ist längst nicht mehr ein Spezifikum der Grundindustrien, auch im Bereich der technischen Weiterverarbeitungsindustrien beweisen internationale Beispiele, daß weltweit orientierte Produktionen, wie der Anlagenbau, die Erzeugung von Großgeräten, von Ausrüstungen aus der Produktion der Elektroindustrie sowie die Erzeugung chemischer Industrievorprodukte die günstigsten Standorte an Wasserstraßen finden. Konsumgüterindustrien, vor allem Nahrungsmittelerzeuger sowie Papier- und Zellstofffabriken, profitieren von der Nähe zu welt-offenen Wasserwegen, denn auf den internationalen Märkten haben sich jene Wettbewerber wesentlich leichter durchsetzen können, die unmittelbaren Zugang zur Schifffahrt haben.

Zur Nutzung dieser Chancen ist es notwendig,

- * den Donauausbau zu forcieren und diesen Wasserweg in Österreich als Löser von Verkehrsproblemen der Zukunft stärker in Betracht zu ziehen;
- * die Industrieansiedlung an dieser Wasserstraße im Sinne einer nachhaltigen regionalen Entwicklungspolitik durch konsequente Raumordnung zu erleichtern; die diesbezüglichen Raumordnungskonzepte der Bundesländer wären koordiniert zumindest so weit durchzuführen, daß die damit verfolgte Industrie-Ansiedlungspolitik voll zum Tragen kommen kann;

- 9 -

- * die infrastrukturellen Vorkehrungen im Umfeld dieser Wasserstraße für zukunftsorientierte Wirtschaftsentfaltung zu beschleunigen;
- * auf internationaler Ebene den österreichischen Donaauraum stärker in das europäischen Wirtschaftsgeschehen einzubinden;
- * der Wirtschaftsförderungspolitik einen regionalen Akzent in Richtung "Donaauraum" zu verleihen.

Bereich des internationalen Handels und des Geldverkehrs:

Schon jetzt besitzt Österreich und besonders Wien eine international beachtenswerte Position im Handel und im Geldverkehr zwischen Ost und West. Die Indienstnahme des Main-Donau-Kanales und die Nutzung dieses neuen Verkehrsweges für einen Entwicklungssprung des österreichischen Donaoraumes, für Verkehr, Gewerbe und Industrie sowie Fremdenverkehr, eröffnet nicht nur dem Handel und den Banken neue Möglichkeiten, sondern ist auch ohne ein verstärktes Engagement dieser Wirtschaftszweige nicht denkbar:

- * Österreich sollte seine Position in den Außenhandelsbeziehungen als eine sowohl für die Europäischen Gemeinschaften als auch für den COMECON-Bereich unentbehrliche Brücke zwischen den beiden Wirtschaftsgemeinschaften verstärkt ausbauen.
- * Es wäre zu prüfen, inwieweit die interregionalen Wirtschaftsbeziehungen durch den Abschluß von bilateralen oder multilateralen Abkommen zwischen den Donaauraumstaaten zusätzlich belebt oder gefördert werden können. Positivenfalls wäre die Errichtung solcher Verträge anzuregen und voranzutreiben.

- 10 -

- * Als Sammelpunkt und Aktionszentrum aller dieser Bestrebungen und ihrer Umsetzung in die Wirtschaftspraxis sollte in Wien von der Wirtschaft und den Handelsdelegationen ein internationales Donauhandelszentrum für Dokumentation, Information, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit etc. errichtet werden. Dieses Donauhandelszentrum sollte möglichst eng mit den Zollfreizonen an der Donau zusammenarbeiten.

Bereich der Elektrizitätswirtschaft:

Die Erzeugung von elektrischer Energie aus heimischer Wasserkraft ist umweltschonend, außenpolitisch und außenwirtschaftlich wünschenswert. Dazu kommt für den Bereich der Donau östlich von Wien bis zur Staatsgrenze noch das Erfordernis schiffahrtstechnischer Vorsorgen:

- * Es ist daher notwendig, durch weitere interdisziplinäre Untersuchungen endgültige Entscheidungsgrundlagen zu finden.
- * Bei der Beurteilung sollen Aspekte der Baukultur ebenso berücksichtigt werden, wie die Impulse, die von derartigen Bauten auf die Freizeitwirtschaft ausgehen.

Zu den Punkten 3 und 4 der Anfrage:

Ich darf einleitend auf die Beantwortung des Punktes 1 der Anfrage verweisen und darüberhinaus feststellen, daß für den österreichischen Donaauraum genauso wie für andere Regionen und damit insgesamt für alle Bundesländer auf Bundesebene verschiedene Fremdenverkehrs-Förderungsmöglichkeiten bestehen. Diese umfassen die Fremdenverkehrsinvestitionsförderungen des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten, der Bürges und des ERP-Fonds

- 11 -

sowie die Förderung der Fremdenverkehrskooperation und des Incoming-Tourismus. Mit diesem Instrumentarium ist eine umfassende Fremdenverkehrsförderung gegeben. In den Fremdenverkehrsinvestitionsförderungsaktionen meines Ressorts (Fremdenverkehrsförderungsaktion) und der Bürges (Kleingewerbekreditaktion, Gewerbestrukturverbesserungsaktion) werden für beantragte, förderbare Fremdenverkehrsinvestitionen Zinszuschüsse zu in diesem Zusammenhang von Kreditunternehmungen eingeräumten Darlehen gewährt. Die normale Förderung beträgt dabei 2 % p.a., in den Sonderförderungsgebieten gemäß den zwischen dem Bund und dem Land Niederösterreichgetroffenen Vereinbarungen über eine verstärkte Regionalförderung beläuft sich die Förderung auf 3,5 % p.a. Mit Hilfe dieser Förderungen reduziert sich derzeit die Zinsenbelastung für den Investor von 7 1/2 % p.a. auf 5 1/2 % p.a. bzw. 4 % p.a.

Zu Punkt 5 der Anfrage:

Möglichkeiten und Inhalte einer umfassenden Fremdenverkehrswerbung für den Donauraum werden ebenfalls im Rahmen der Arbeit am touristischen Donauraumkonzept kooperativ geprüft und abgesteckt werden.

