

ARBEITSKREIS ZUM SCHUTZ DER WACHAU

Der Vorsitzende
An alle Mitglieder

VERTRAULICH !
zur persönlichen Information

BERICHT Nr. 3

(Bericht 1 am 8.8.1972, Bericht 2 am 15. 1.1973)

Spitz, am 10. Sept. 1973

Aufgrund der Zusagen, die Bundeskanzler Dr. Kreisky und Verkehrsminister Frühbauer am 12.1.1973 der Delegation unseres Arbeitskreises machten (siehe Bericht vom 15.1.1973 und Gedächtnisprotokoll), durften wir annehmen, daß der Auftrag zur Suche von Alternativen an Prof. Dr. Rescher umgehend erteilt wird. Das umso mehr, als schon am 15.2. 1973 Verkehrsminister Frühbauer in Beantwortung einer Anfrage des Abgeordneten zum NR. Hietl vor dem Parlament die Erklärung abgab, daß an Prof. Dr. Rescher und Univ.-Prof. Dr. Wendelberger

„... ein Auftrag erteilt wurde, in dessen Arbeitsprogramm folgendes vorgesehen ist:

Erstens: Ausarbeitung von Vorprojekten für den Ausbau der Donautrecke Wachau zu einer Wasserstraße in Bezug auf Schiffbarmachung des Stromes ohne Stauhaltungen; Schiffbarmachung des Stromes durch Stauhaltungen; Umgehung der Donautrecke Wachau durch eine künstliche Wasserstraße; allfällige andere Projektvorschläge Dritter.

Zweitens: Beurteilung der Vorprojekte;

Drittens: ...usw."

Am 7. März 1973 antwortete Prof. Dr. Rescher einer Delegation, der Univ.-Prof. Dr. Broda, Univ. Prof. Dr. Preisinger, o. Prof. Dr. Viehböck und ich angehörten, auf die Frage, ob es seiner Ansicht nach Alternativen geben werde, mit einem klaren Ja. Zum Nachweis der Aussage des Verkehrsministers hatten wir das Stenographische Protokoll, dem auch das oben angeführte Zitat entnommen ist, mitgenommen.

Prof. Dr. Rescher sagte uns, daß er nach Sammlung von Unterlagen auch bereit sei, bis zum Frühsommer ein Gespräch mit uns in der Wachau zu führen.

Umso größer war die Überraschung, als mir Prof. Dr. Viehböck am 25. Juni 1973 mitteilte, er habe von Prof. Dr. Rescher erfahren, daß er nicht arbeiten könnte, da der Auftrag seitens des Ministeriums noch nicht schriftlich bestätigt sei! Noch am gleichen Tage konnte ich Prof. Dr. Rescher fernmündlich erreichen. Er bestätigte mir dieses, worauf ich ihm eine Intervention des Arbeitskreises beim Verkehrsminister ankündigte.

Sofort schlug ich vor, bei Kontaktaufnahme eine Verschiebung der in Aussicht genommenen Fristen für die Erstellung der Gutachten (Rescher und Wendelberger) zu verlangen. Wie wir schon vorher in Erfahrung bringen konnten, waren März bis Mai 1974 vorgesehen. Es müßte jedenfalls ein Termin im Spätherbst 1974 eingeräumt werden.

In der sofort einberufenen Sitzung des Exekutivkomitees am 5. Juli 1973 wurde ein Schreiben an Verkehrsminister Frühbauer beschlossen, in welchem die Bestürzung über die noch nicht erfolgte schriftliche Auftragserteilung zum Ausdruck gebracht und die entsprechende Verlängerung der in Aussicht genommenen Fristen dringend erbeten wurde.

Schon am 8. Juli trugen noch Sektionsrat Dr. Skalnik und ich dem Herrn Bundesminister Dr. Broda, der mit dem schwedischen Justizminister-Kollegen und Begleitung in Spitz und dann in Joching war, unsere Besorgnis vor. Wir zeigten Verständnis, daß ein solches Versehen im Ministerium geschehen kann, und erklärten auch - wie in der Sitzung des Exekutivkomitees festgelegt -, nichts in der Öffentlichkeit verlauten zu lassen, sprachen aber auch die Erwartung aus, daß die Termine entsprechend verlegt werden würden und baten um seine "ministerielle" Unterstützung.

Am 25. Juli 1973 beantwortete Verkehrsminister Frühbauer unseren Brief und teilte mit, daß er durch diesen auf das Fehlen des schriftlichen Auftrages aufmerksam gemacht wurde. Es sei dadurch zu erklären, daß am 12. Sept. 1972 ein Vorauftrag ergangen sei und dann Verhandlungen über die Finanzierung des Auftrages in den einzelnen Abteilungen seines und des Bautenministeriums notwendig waren. Er bedauere die Verzögerung, habe aber bereits Auftrag zur sofortigen Ausfertigung gegeben.

Prof. Dr. Rescher teilte mir dann am 10. August 1973 fernmündlich mit, daß er den Auftrag nunmehr erhalten habe. Ein Gespräch werden wir vielleicht noch im September führen.

Wenn auch eine Verzögerung eingetreten ist, so haben wir damit aber andererseits wieder Zeit gewonnen! Das ist sowohl für die Ausarbeitung eines Vorschlages unsererseits, der als "Vorschlag eines Dritten" laut Regierungsauftrag zu prüfen ist, wie auch für unser Ansuchen an die Bundesregierung zur Stellung des Antrages beim Europarat um das "Europäische Diplom" von Vorteil.

Jedenfalls ist nunmehr der Auftrag zur Suche von Alternativen, die nur den Erfordernissen der Schifffahrt zu entsprechen haben, schriftlich erteilt! Wir haben damit in der „ersten Runde“ einen vollen Erfolg erzielt; der Bundesregierung muß Anerkennung für das erwiesene Verständnis ausgesprochen werden.

Im Frühsommer habe ich mit Prof. Dr. Petrovich und Arch Dipl.-Ing. Lethmayer Gespräche geführt. Beide erklärten sich - wie in der Gründungsversammlung angekündigt - bereit, in einem kleinen Unterausschuß mitzuarbeiten, um einen Alternativvorschlag zu beraten, welcher dann als "Vorschlag eines Dritten" an Prof. Dr. Rescher herangetragen werden soll.

Mittlerweile (1. August 1973) war Prof. DDr. Grubinger aus Zürich am Weg nach Wien und dann zu seinem Urlaubsort in Kärnten wieder hier. Er hat sich schon zu Beginn unserer Initiative bereit erklärt, wo immer es sei, behilflich zu sein. Prof. DDr. Grubinger wird Mitglied unseres Arbeitskreises werden! Als erste Aufnahme eines Mitglieds seit der Gründung werden wir diese in der nächsten Sitzung des Vorstandes formell beschließen. Prof. DDr. Grubinger hat auch die Zusage gegeben, in dem oben erwähnten Unterausschuß mitzuarbeiten.

In diesen Tagen hat er bereits in Mainz namens unseres Arbeitskreises ein Gespräch mit Regierungsbaudirektor a. D. Dipl.-Ing. Karl Pichl geführt. Das Ergebnis ist mir noch nicht bekannt. Erst nach seinem Aufenthalt in Aachen werden wir davon hören können.

Herr Siegfried Sauerländer, ein begeisterter Freund der Wachau, einigen Mitgliedern persönlich und allen Herren des Exekutivkomitees von meinen Berichten über die mit ihm laufend geführte umfangreiche Korrespondenz gut bekannt, hat schon im Vorjahr an 6 (!) deutsche Wasserbauinstituten nach hervorragenden, anerkannten Flußbauern gesucht, die man für unsere Bemühungen gewinnen könnte. Prof. Dr. Zimmermann von der Technischen Universität Braunschweig sah sich als emer. Professor nicht mehr dazu in der Lage. Vielfach verwies man ihn an die österreichischen Fachleute, die ja die Donau bestens kennen ...

Nunmehr schickte mir Herr Sauerländer eine Kopie eines Briefes von Dipl.-Ing. Karl Pichl sowie Publikationen bzw. seine Arbeit über die Rheinregulierung zwischen Mannheim und St. Goar mit der Regulierung des Binger Loches.

Dipl.-Ing. Pichl war Oberregierungsbaurat an der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mainz, ist also anerkannter Fachmann und vertritt in dem Brief die Meinung, daß man die Schiffbarkeit der Donau in der Wachau ohne Staudämme und Kraftwerksbauten mit den alten klassischen Bauweisen, also mit Bühnen, Leitwerken Sohlensprengen und Soleanhebungen so weit verbessern könne, dass ein vollwertiger Angleich an die Leistungsfähigkeit der ausgebauten Rheinwasserstraße zwischen Bonn und Basel zu erreichen sei!

Inzwischen hat Dipl.-Ing. Pichl meinen ausführlichen Brief auch beantwortet und sich gerne zu einer Aussprache mit Prof. DDr. Grubinger bereit erklärt. Nach sofort erfolgtem Anruf in Zürich erfahre ich, dass die Begegnung auch schon vereinbart wurde. In welcher Form eine Hilfe durch Dipl.-Ing. Pichl möglich sein wird, müssen wir nun abwarten; seine Feststellung ist aber für uns von großer Bedeutung!

Soweit das Wichtigste von der "Front des Donauausbaues".

Die Unterschriftenaktion wollen wir nun endgültig abschließen. Nach der Zusage der Bundesregierung scheint es nur noch formell notwendig, die angekündigte Übergabe des Weißbuches mit dem Ergebnis der Unterschriftensammlung vorzubereiten. Sekt.-Rat Dr. Skalnik hat sich bereit erklärt, einen Text zu formulieren; die Unterschriftenlisten und Kopien von Zuschriften bedeutender Persönlichkeiten wie von den wichtigsten in- und ausländischen Presseberichten wollen wir zusammen vorlegen.

Noch vorhandene Listen bitte ich, umgehend an Amtsrat Peter Fröhlich, 3610 Weißenkirchen in der Wachau, zu senden!

Der Unterausschuß für die Vorbereitung des Ansuchens an die Bundesregierung, beim Europarat den Antrag auf Erklärung der Wachau zur „Europäischen Natur- und Kulturlandschaft“ zu stellen, konnte diese noch immer nicht fertig stellen. Die Zeit drängt!

Wenngleich wir jetzt durch die Verschiebung der in Aussicht genommenen Gutachter-Termine etwas Zeit gewonnen haben, ist doch jede Woche unwiederbringlich verloren.

Ich bitte die Herren der Unterausschusse für Europadiplom und Unterschriftensammlung, die Arbeiten umgehend abzuschließen! Trotz Mitarbeit - nur- einiger Mitglieder - bleibt die laufende, kaum weniger werdende Arbeit mit Korrespondenz, Vorbereitung von und Teilnahme an Vorsprachen, Informationen für Berichterstatter von Zeitungen usw. usw mir.

Wir haben bis jetzt Erfolg gehabt. Dieser ist nicht von allem gekommen. Wir werden noch viel Kraft brauchen - vor allem dann, wenn es um die Entscheidung

geht. Es wird immer Aufgaben geben! Ähnlich wie im Bericht vor 8.8.1972, s. Seite 5, muß ich Sie zur Mitarbeit aufrufen, vor allem dann, wenn Sie in einen Ausschuß berufen wurden.

Schon zum Zeitpunkt der Gründung unseres Arbeitskreises sprachen wir von der Sorge, die uns der immer mehr zunehmende Schwer- bzw. Durchzugsverkehr macht.

Am 3. März 1973 wurde ein von den Bürgermeistern unterzeichnetes Schreiben an den Herrn Bundesminister Moser gerichtet, mit welchem wir u. a. eine Beschränkung des Durchzugsverkehrs auf den beiden Uferstraßen von 10 to Gesamtgewicht erbat. Bundesminister Moser teilte uns mit, daß er den gemachten Vorschlägen positiv gegenüberstehe, jedoch für die entsprechenden straßenpolizeilichen Maßnahmen die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig wäre.

Nach Vorsprache einer Delegation bei Bezirkshauptmann Dr. Filz stellten wir - da die Bezirke Krems und Melk sowie die Statutarstadt Krems davon betroffen sind - den entsprechenden Antrag auf Erlassung einer Verordnung auf Beschränkung von 10 to Gesamtgewicht für den Durchzugsverkehr auf den Straßenzügen B3 und B33 an das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung.

Inzwischen wurde eine Art "Begutachtungsverfahren" bereits eingeleitet. Vorsprachen einer Delegation bei der Handelskammer, Arbeiterkammer und Bauernkammer in Krems. Eine Aussprache mit Landesrat Schneider ist für den 14. Sept. 1973 festgelegt. Hofrat Dipl.-Ing. Zahm, der mit LR Schneider anlässlich des Rieslingfestes in Weißenkirchen war, hat uns bedeutende Schwierigkeiten bei der Formulierung (da wir sogenannten Anliegerverkehr ausgenommen wissen wollten, ebenso Omnibusse) angekündigt. Wir müssen die weitere Entwicklung abwarten.

Zu diesem Punkt hat in einer Aufnahme für das Fernsehen (Rot-Weiß-Rot-Report, Ausstrahlung Ende November) Arch. Dipl.-Ing. Gattermann unsere Vorstellungen dargelegt; Projektierung einer Schnellstraße (Weiterführung) über den Göttweiger Sattel mit Autobahnanschluß westlich von St. Pölten usw. ...

Ein weiteres Problem stellen die Steinbrüche in Spitz, Kienstock und Rührsdorf dar. Während die behördlichen Verfahren zur Erweiterung des Steinbruches in Spitz noch nicht abgeschlossen sind (naturschutzbehördliche Untersagung einer Erweiterung rechtskräftig, baubehördliches Verfahren an I. Instanz zurückverwiesen), besteht in Rührsdorf seitens eines Unternehmens aus Oberösterreich die Absicht, den bisher praktisch stillliegenden Steinbruch zu aktivieren. Früher im Eigentum der Gemeinde Rührsdorf, gehört er nunmehr der Gemeinde Rossatz, die ihrerseits an gewisse Verpflichtungen, die noch von der Gemeinde Rührsdorf eingegangen wurden, gebunden ist.

In der Sitzung des Exekutivkomitees am 5. Juli 1973 wurde beschlossen, einen Brief mit einem eindringlichen Appell an die Mitglieder des Gemeinderates der Marktgemeinde Rossatz zu richten. Es möge alles nur Mögliche unternommen und nichts unterlassen werden, damit keine neuerliche Inbetriebnahme oder Erweiterung erfolgt.

Bürgermeister Höfinger teilte mit, daß er diesen Brief in der nächsten Sitzung vorlegen würde und zeigte viel Verständnis für unsere Bemühungen.

Bezirkshauptmann Hofrat Dr. Filz setzt sich als Naturschutzbehörde, unterstützt von Gutachten des Gebietsbauamtes bzw. Oberbaurat Dipl.-Ing. Pescher, vorbildlich zum Schütze unserer Landschaft ein.

Was für die Steinbrüche in Spitz und Rossatz gilt - auf Sicht gesehen Stilllegung und Bepflanzung mit Lianen oder ähnlichen Pflanzen - soll aber auch für den Steinbruch Kienstock des Bundesstrombauamtes, gegenüber Joching, angestrebt werden!

Der Verzicht auf Industrieansiedlung und beispielsweise auf die genannten Steinbrüche bedeutet für die Gemeinden aber gleichzeitig Verzicht auf Einnahmen aus Gewerbesteuer, Lohnsummensteuer usw. Eine seit Jahren bestehende Idee, wie man den Gemeinden in Landschaftsschutzgebieten ein Äquivalent für diesen Verzicht geben könnte, habe ich zu Beginn des Jahres schriftlich formuliert. Zunächst als einen "Entwurf für einen Beitrag zur Erhaltung des Ortsbildes und der Kulturlandschaft der in Landschaftsschutzgebieten gelegenen Gemeinden".

Kern des Vorschlages ist, den Gemeinden in den gesetzlich festgelegten Landschaftsschutzgebieten im Rahmen des Finanzausgleiches so lange doppelte Bundesertragsanteile zur widmungsgemäßen Verwendung zuzuführen, bis ein im Zusammenwirken verschiedener Institutionen erstellter Katalog förderungswürdiger Maßnahmen erfüllt ist.

Der Vorschlag ist entsprechend begründet. Ich habe ihn der Sitzung des Exekutivkomitees und bisher einigen Persönlichkeiten zum "Überdenken" vorgelegt.

Ich hoffe, daß Sie Zeit gefunden haben, den Bericht, welcher umfangreicher, als zuerst vorgesehen, wurde, zu lesen. Sie erhalten ihn übermittelt, um Ihnen Einblick in die umfangreiche Arbeit zu geben.

Mit freundlichen Grüßen verbleibe ich

Ihr
Franz Hirtzberger e. h.