Deutscher Wasserstraßen-
und Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau e.V.

Mitteilungsblätter

101

Mitteilungsblätter
Juli 2000
Nummer 101

Deutscher Wasserstraßen-
und Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau e.V.
Nürnberg
Geschäftsstelle:
Rotterdamer Straße 2
90451 Nürnberg
Telefon: 09 11/8 14 95 09

Inhaltsverzeichnis

Donau-Tage
Vorwort der Redaktion 5

Die bayerische Verkehrspolitik im neuen Jahrtausend:. Schwerpunkt Donauausbau
Staatsminister Erwin Huber, Leiter der Bayerischen Staatskanzlei 9

Donauausbau vor der Entscheidung
Dr. Wilhelm Doni 17

Donauausbau im Mittelpunkt
Heinz Hofmann, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BdB), Duisburg 20

Vilshofen profitiert vom Donauausbau Bürgerfeld
Georg Krenn, 2. Bürgermeister der Stadt Vilshofen 22

Die RMD Wasserstraßen GmbH – Struktur und Aufgaben des Unternehmens
Geschäftsführer Dipl.-Ing. Alfred Baumeister
Geschäftsführer Christoph Schmidt 23

Geschäftsbericht des DWSV
Dr. Hartwig Hauck 27

Vorsitzender Dr. Wilhelm Doni – 70 Jahre alt! 31

Die Donau – Verkehrsalternative der Zukunft
Bericht der Redaktion 33

Die Donau ertüchtigen: Donauausbau Straubing - Vilshofen
Dr. Wilhelm Doni 34

„Parlamentarische Arbeitsgruppe Binnenschifffahrt“
Bericht der Redaktion 38

Donau-Tage

Im Sommer 1999 kündigten die Gegner des Ausbaus der Donau zwischen Straubing und Vilshofen an, vom 01. – 04.06.2000 unter dem Begriff „Donau 2000" ein sogenanntes Donaufestival durchzuführen. Damit wolle man, so die Veranstalter, „die Schönheit und Einzigartigkeit unserer Heimat und der frei fließenden Donau in den Mittelpunkt stellen, dazu einladen, den strömenden Fluss mit allen Sinnen zu erleben und die Entscheidung zum Donauausbau im Jahre 2000 begleiten." In erster Linie ging es wohl darum, die für diesen Zeitraum erwartete Richtungsentscheidung der Politik nachhaltig zu beeinflussen.

Eingeladen – ausgeladen

Zunächst war vorgesehen, hierzu auf breiter Ebene, also auch Befürworter eines sachgerechten Donauausbaus, einzuladen. Dies geschah in jener Phase, als der Verbands-Naturschutz zu einer Umarmung der Binnenschifffahrt ansetzte und vorgab, mit deren Interessen nach zeitnaher Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse in der Engpassstrecke Straubing – Vilshofen weitgehend überein zu stimmen, sofern diese so vernünftig seien, sich mit einer allein mit flussbaulichen Mitteln erreichbaren Wassertiefe zu begnügen und dabei ihre Schiffe dem Fluss anzupassen. Da für die Binnenschifffahrt jedoch allein die zuverlässige Abladetiefe maßgebend ist und sich die akzeptierte, bereits reduzierte Abladetiefe von 2,50 m an existenziellen Mindestanforderungen orientiert und das in der Praxis überhaupt nicht vorhandene „Flabi" (Flachgehendes Binnenschiff) ökonomisch abwegig ist, fehlte einem solchen Schulterschluss die Grundlage. So wurden die Vertreter der Donau-Häfen, die eingeladenen Binnenschiffer (Partikuliere) samt dem evangelischen Binnenschiffer-Seelsorger Conrad vom Verbands-Naturschutz wieder ausgeladen.

Aktionsbündnis Pro Donau

Ebenfalls im Sommer 1999 schlossen sich der Arbeitskreis deutsche und österreichische Donauhäfen, die Arbeitsgemeinschaft Deutsche Binnenschifffahrt, vertreten durch Präsident Hofmann, und der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV) zur Aktionsgemeinschaft „Pro Donau" zusammen mit dem Ziel, der Öffentlichkeit die Bedeutung der Binnenschifffahrt und die zentrale Rolle der Donau für die Erweiterung der Europäischen Union vor Augen zu führen und alle Kräfte zu bündeln, die sich für den sachgerechten Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen einsetzen. Hierzu schlossen sich das Partikulierschifferehepaar Scheubner, MS Jenny, unterstützt von weiteren Partikulierschiffern sowie der Schifferverein Mittelmain dem Aktionsbündnis Pro Donau an, um auf die angekündigten Aktionen des Verbands-Naturschutzes zu reagieren.
Außerdem führte der DWSV in zeitlichem Zusammenhang am 07.06.2000 seine Mitgliederversammlung in Vilshofen durch. Die Teilnahme von Staatsminister Erwin Huber gab dieser Veranstaltung eine große Resonanz.

Große Ankündigungen

Der Verbands-Naturschutz kündigte für Donau 2000 eine Fülle von Festen und Aktionen, Führungen, Vorträgen, Workshops, Aktionen mit Kindern und Jugendlichen sowie Ausstellungen, Kunstobjekte und anderes

an. Über Vorbereitung und Durchführung berichtete die örtliche Presse wohlwollend und ausführlich. Inwieweit die Events im einzelnen tatsächlich und mit welcher Besucherresonanz stattfanden, ist nicht eindeutig feststellbar.
Dagegen fand die Eröffnung der Aktion Donau 2000 am 01. Juni 2000 im Rittersaal in Straubing mit ca. 250 Teilnehmern statt, jedoch ohne die örtlichen und regionalen Mandatsträger von CDU und SPD. Der Vorsitzende des Bund Naturschutz in Bayern, Hubert Weinzierl, lehnte dabei jeden Stau der Donau kategorisch ab und bezeichnete dies einmal mehr als Vergewaltigung, Zerstörung und Mord. In bemerkenswerter Offenheit bekannte er, dass es dem Naturschutz in der gegenwärtigen Auseinandersetzung gar nicht um die Abladetiefe für Binnenschiffe gehe, sondern um Heimat, Kultur und Schöpfung. Eine andere Sicht der Dinge dulde der Naturschutz nicht.
Neben der Eröffnungsveranstaltung fand als Abschlussveranstaltung die Andacht und Feier zum Ausklang am Donaukreuz in Niederalteich guten Zuspruch.
Im übrigen waren von den vom Verbands-Naturschutz „als größte und umfassendste Informationsaktion seiner Geschichte" angekündigten Veranstaltungen im Donauraum zwischen Straubing und Vilshofen an diesen Tagen kaum etwas zu sehen und zu hören.

Aktionen Pro Donau

Für die Arbeitsgemeinschaft Pro Donau – also die Befürworter eines sachgerechten Ausbaus – kam es darauf an, mit den zur Verfügung stehenden Mitteln über die Leistungsfähigkeit und die wirtschaftliche und ökologische Bedeutung der Binnenschifffahrt zu informieren und damit ein Gegengewicht gegen die einseitige Argumentation der Ausbaugegner herzustellen.
Die Aktivitäten Pro Donau konzentrierten sich auf die Stadt Deggendorf. Dort machte zur fraglichen Zeit die MS Jenny fest. In lediglich drei Tagen verwandelte das Partikulier-Ehepaar Scheubner, unterstützt durch weitere Binnenschiffer, den großen Laderaum in einen lichten, hellgrau gestrichenen Ausstellungsraum. Großzügige Ausstellungskojen mit Stellwänden wurden eingebaut. Sie nahmen die Fotoausstellung des Kapitäns Stürzer über die Vielfalt der Schifffahrt und reizvolle Landschaften an Flüssen und Kanälen auf, Infostände des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt und des Bundesverbands der Selbständigen, des Deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins, des Vereins „Frauen in der Binnenschifffahrt" und umfassende Informationen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung über die gegenwärtig in Prüfung befindlichen Ausbauvarianten für die Donau. Es blieb außerdem Platz für einen großen Versammlungsraum, in dem am Sonntagvormittag ein ökumenischer Gottesdienst und eine Podiumsdiskussion zum Donauausbau durchgeführt wurde, die sachlich verlief.
Ein reichhaltiges Rahmenprogramm, organisiert vom Partikulier-Ehepaar Scheubner und unterstützt durch weitere Partikulierschiffer und Schifferpastor Conrad, wie Tauwerfen, Kinderspielecke, Holzpuzzle, Gewinnspiel für jeden Jenny-Besucher und vieles andere mehr, ergänzten die Präsentation.
Das Ausstellungsschiff MS Jenny war während der vier Aktionstage gut, am Samstag 03. Juni während des gesamten Tages sehr gut besucht. Es kamen an die 3.000 Besucher, besonders viele Familien auch mit Kindern. Fast alle Besucher waren noch nie an Bord eines Großmotorschiffs der Güter-

schifffahrt gewesen. Die zahlreichen Informationstafeln und –texte fanden reges Interesse. Besonderes Erstaunen erregte dabei immer wieder, wie viele LKW-Ladungen ein solches Schiff unauffällig, effektiv, wirtschaftlich und umweltfreundlich transportieren kann.
Die Besucher waren freundlich, interessiert und aufgeschlossen. Im Durchschnitt war allerdings der Informationsstand über die tatsächlich vorgesehenen Ausbaumaßnahmen und ihre Auswirkungen betrüblich gering. Auch die jahrelange systematische Desinformation über dieses Thema zeigte durchaus Wirkung, so dass ein Teil der Bürger fürchtet, ihre Heimat werde tatsächlich tiefgreifend zum Negativen verändert, ihre Grundstücke überflutet, die Tierwelt und Pflanzenwelt vernichtet . Sie waren aber auch im sachlichen Gespräch bereit, Fakten anzuerkennen und ihre Meinung zu revidieren.

Tag der offenen Tür

Höhepunkt der Veranstaltungen in Deggendorf war Samstag, der 03. Juni 2000, an dem die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im Betriebshafen Deggendorf einen Tag der offenen Tür durchführte. Dabei wurde ein neues Peilschiff getauft und die Gelegenheit Bagger, Kontrollschiffe, Eisbrecher und vieles andere mehr zu besichtigen und auf diesen Schiffen Rundfahrten mitmachen zu können, lockte bei herrlichem Wetter Tausende von Besuchern an. Schautafeln am Eingang des Hafens informierten über Wasserbau, Ausbauvarianten, Bedeutung der Donau und anderes.
Präsident Paul, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, informierte während dieses Tages der offenen Tür in einem Festzelt Hunderte von Besuchern über den Stand der Untersuchungen und stellte eindeutig klar, dass nur durch Staustützung die notwendige Abladetiefe der Schiffe mit mindestens 2,50 m während des Jahres erreichbar ist. Der Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Regensburg, Herr Diesler und sein Mitarbeiter Schiller, informierten unermüdlich zusammen mit den Mitarbeitern des Amtes.
Das Infomobil der Arbeitsgemeinschaft Deutsche Binnenschifffahrt, besetzt mit fachkundigen und gestandenen Schiffsführern, war am 02.Juni in Straubing, an den anderen Tagen in Deggendorf stationiert, verteilte an Interessierte Informationsmaterial und stand unermüdlich Rede und Antwort. Am Nachmittag des 03. Juni während des Tags der offenen Tür der WSA-Außenstelle Deggendorf zogen zahlreiche Mitglieder des Schiffervereins Mittelmain in einheitlicher Kleidung mit Blasmusik zum Betriebshafen. Sie boten ein eindrucksvolles Bild. Die Bevölkerung kennt dort, im Gegensatz zu Rhein, Main und Neckar, keine traditionsreichen Schiffervereine.
Die Aktion war mit Hilfe der sachlich informativen „Donau-Nachrichten" der Arbeitsgemeinschaft Pro Donau – Auflage 50.000 – an die Haushalte der Region vorbereitet. Die zwischen den Staustufen Straubing und Passau-Kachlet fahrenden Schiffe zeigten große Transparente mit unterschiedlicher Beschriftung z.B. „Ich ersetze viele viele LKW" oder „Ja zum Donauausbau – ökologisch sinnvoll, ökonomisch wertvoll". Während eines Gottesdienstes in Niederalteich am Donaukreuz passierten Schiffe mit diesen Transparenten langsam diesen Flussabschnitt. Das Infomobil der Binnenschifffahrtsverbände wurde direkt am Donaupegel neben dem Donaukreuz während des Gottesdienstes postiert. Abt Jungclaussen begrüßte im persönlichen Gespräch die Schiffer des Infomobils.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass mit begrenzten Mitteln und teilweise gegen die veröffentlichte Meinung der Medien durch hohes Engagement aller Beteiligten eine wirkungsvolle Demonstration für die Binnenschifffahrt und eine sachliche Information über die Schifffahrt erreicht wurde. Von den in der Presse groß herausgestellten Aktionen der Ausbaugegner war im Deggendorfer Bereich wie an der ganzen Donau an den fraglichen Tagen kaum etwas zu sehen.
Herzlichen Dank allen, die an diesem Erfolg mitwirkten!

Mitgliederversammlung 2000 in Vilshofen

Die Mitgliederversammlung des DWSV am 07.06.2000 im Wolferstetter Keller in Vilshofen stand im direkten räumlichen, zeitlichen und sachlichen Zusammenhang mit den Aktionen Donau 2000. Der Tagungsverlauf bestätigte, dass die vorangegangenen Bemühungen des Verbands-Naturschutzes keine spürbare Wirkung hinterließen.

Trotz eines überraschenden Termins im Vermittlungsausschuss des Deutschen Bundestages in Berlin am gleichen Tag hielt Staatsminister Erwin Huber vorher noch seine Festansprache persönlich. Er betonte, dass ein sachgerechter Ausbau der Engpassstrecke Straubing – Vilshofen unverändert erforderlich sei. Hierzu forderte er die Bundesregierung auf, die bestehenden Verträge einzuhalten, die vertieften Untersuchungen nunmehr zum Abschluss zu bringen als Grundlage einer zeitnahen politischen Richtungsentscheidung. Auch die übrigen Beiträge der Mitgliederversammlung bestätigten diese Forderungen.
Im Anschluss an die Mitgliederversammlung vermittelte die vom WSA Regensburg ermöglichte Schiffsbereisung des Bürgerfeldes einen hoffnungsvollen Zukunftsaspekt für den weiteren Donauausbau.

Die Redaktion

Die bayerische Verkehrspolitik im neuen Jahrtausend

Staatsminister Erwin Huber

Herzlich danke ich für die Einladung zur diesjährigen Mitgliederversammlung des Deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V.. Ich bin sehr gerne gekommen, um mit Ihnen hier in Vilshofen über den Donauausbau wie auch über die zukünftige bayerische Verkehrspolitik zu sprechen.

Bayern liegt im Herzen Europas. Diese geographische Lage brachte es seit jeher mit sich, dass sich im bayerischen Raum überregionale Handelswege kreuzten oder unser Land durchquerten. Den Römerstraßen folgten die großen mittelalterlichen Handelsrouten, zum Beispiel von Frankfurt über Nürnberg nach Osten oder über Regensburg und Passau, die Donau entlang, nach Südosten.

Im 19.Jahrhundert wurde durch die rasche Entwicklung des Eisenbahnwesens Bayern verkehrsmäßig weiter erschlossen. Das bayerische Verkehrsnetz hatte dabei stets eine europäische Dimension.

Nach dem 2. Weltkrieg unterband der Eiserne Vorhand die bayerischen Verbindungen nach Norden und Osten. Fast ein Drittel der bayerischen Außengrenze war in erheblichem Umfang abgeschottet. Bayern nahm innerhalb des zusammenwachsenden Westeuropa eine Randlage ein, zumal auch bis zum Beitritt Österreichs Bayern nach Süden und Südosten an den Außengrenzen der Europäischen Union lag. Verkehrsgeographisch war die Lage Bayerns lange Zeit äußerst problematisch.

Die Situation änderte sich erst mit dem Fall des Eisernen Vorhangs 1989/90 und der Deutschen Einheit. Seitdem ist Bayern wieder in die Mitte des Kontinents gerückt. Das Handelsvolumen mit den Ländern im Osten und Südosten stieg von Jahr zu Jahr spürbar an, die bayerischen Exporte in diese Länder

z.B. von 3 Mrd. DM im Jahr 1990 auf 15 Mrd. DM im Jahr 1999. Bayern wurde wieder zu einer Verkehrsdrehscheibe Europas. Durch den Beitritt Österreichs zur Europäischen Union wie zum Schengener Abkommen verlor die Grenze zu Österreich ihren trennenden Charakter.

Bayern hatte sich in der Zeit der erzwungenen Abschottung nach Osten und Norden wirtschaftlich tiefgreifend verändert. Unser Land entwickelte sich von einem Agrar- zu einem modernen, exportorientierten Industriestaat, der sich zunehmend zu einem weltweit führenden High-Tech-Standort wandelt. Mit eine Voraussetzung für diesen Wandel war der stete Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auch in den strukturschwächeren Gegenden Ostbayerns. So hängt die Entwicklung der Aufsteigerregion Niederbayern eng mit dem Verkehrsausbau zusammen.

Europäische Dimensionen

Als international bedeutender und zukunftsorientierter Wirtschafts- und Exportstandort benötigt Bayern natürlich auch künftig eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Sie ist die unabdingbare Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum und für die Wettbewerbsfähigkeit Bayerns innerhalb der Europäischen Union wie des gesamteuropäischen Wirtschaftsraumes überhaupt.
In diesem gesamteuropäischen Zusammenhang war es für Bayern ein Glücksfall, dass 1992 der Main-Donau-Kanal nach knapp 30-jähriger Bauzeit fertig gestellt wurde, fiel doch die Eröffnung in die Zeit der politischen Veränderungen in Europa. Ein alter europäischer Traum seit Karl dem Großen wurde Wirklichkeit – die durchgehende Verbindung zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer. Leider begann mit der Eröffnung des Kanals auch die Konfliktzeit im ehemaligen Jugoslawien, so dass die gesamte Wasserstraße bislang noch nie ihre vollen Möglichkeiten ausschöpfen konnte.
Von den fast 3.500 km dieser transeuropäischen Verkehrsmagistrale liegen rund 700 km, also ein Fünftel, in Bayern. Damit besitzen wir nahezu 1.400 km Uferlänge an diesem Wasserweg, eine Größenordnung, die von den anderen Anliegerstaaten nur noch Rumänien erreicht.

Ansteigende Verkehrsentwicklung

Das dem Main-Donau-Wasserweg zuzurechnende Einzugsgebiet umfasst gut die Hälfte Bayern. Das heißt: Nicht nur die unmittelbar an der Wasserstraße gelegenen Unternehmen, sondern große Teile der bayerischen Wirtschaft profitieren von diesem Schifffahrtsweg. Die Verkehrsentwicklung auf der Donau seit der Kanalöffnung bestätigt eindrucksvoll, dass sich die Investitionen von rund 4 Mrd. DM gelohnt haben, zu denen der Freistaat ein Drittel beigetragen hat.
Ging nämlich die beförderte Gütermenge auf der Donau im Durchschnitt der Jahre 1989 bis 1992 von 2,9 Mio t auf 2,3 Mio. t zurück, so stieg sie in den Folgejahren kontinuierlich auf 7,1 Mio. t im Jahr 1998 an. Der Kanal wurde insgesamt besser genutzt als ursprünglich erwartet.
Parallel zum Ausbau des Kanals wurde auch die Hafenstruktur Bayerns zielstrebig erweitert. Diese Entwicklung fand mit dem im Juni 1996 eröffneten Hafen Straubing-Sand ihren Abschluss.
Häfen sind Kristallisationspunkte wirtschaftlicher Entwicklung. Um sie herum siedeln sich Industrie und Gewerbe an, entstehen Güterverkehrs- und Güterverteilzentren. An den Häfen von Aschaffenburg bis Passau haben Betriebe bislang über 10.000 neue Arbeitsplätze geschaffen.
Von der Verkehrsentwicklung auf der Donau haben die bayerischen Häfen erheblich profitiert. So hat der Umschlag in den Donauhäfen von 3,3 Mio. t im Jahre 1993 auf 4,8 Mio. t im Jahre 1998 zugenommen. Regensburg z. B. legte 1998 um 35,3 % zu, Kelheim gar um 38,7%. Dabei zeigt sich auch, dass etwa zwei Drittel als Ziel- und Quellverkehr in den bayerischen Donauhäfen bleiben. Die Donau ist also keineswegs die „Transitrennbahn", als die sie manchmal hingestellt wird.
Rund ein Drittel des Verkehrs gehen durch Bayern als Transit nach Österreich, Ungarn und die Slowakei. Es bleibt zu hoffen, dass nach der Räumung der zerstörten Donaubrücken bald auch wieder der Verkehr nach Rumänien und Bulgarien möglich sein wird.
Die Staaten Mittel- und Osteuropas werden für den Außenhandel Deutschlands und Bayerns eine immer wichtigere Rolle spielen, zu-

mal dann, wenn sie Mitglied der EU sein werden. Auch die durch den Jugoslawienkonflikt entstandene Wirtschaftsschwäche in der Balkanregion wird auf lange Sicht hoffentlich behoben werden. Durch beide Entwicklungen ergeben sich gerade für Bayern in der Zukunft neue Außenhandelspotentiale. Und Export heißt immer auch Transport.
Das Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung hat im Auftrag des Bayerischen Wirtschaftsministeriums über eine aktualisierte Außenhandelsprognose die Transportnachfrage für die Donau bis zum Jahr 2015 abgeschätzt. Es kommt dabei für die Binnenschifffahrt auf rund 11,3 Mio. t. Zugleich haben Umfragen bei den Binnenschiffsreedereien und den wichtigsten Binnenschiffsspediteuren ergeben, das wegen der anhaltenden Niedrigwasserperioden im bayerischen Donauraum etwa 30% des tatsächlichen Binnenschiffsaufkommens von anderen Verkehrsträgern übernommen werden. Unterstellt man nun, die Donau zwischen Straubing und Vilshofen wäre ausgebaut und die Wasserverhältnisse wären stabil, dann wäre in einem Zeithorizont bis 2015 mit einem Transportvolumen von etwa 14,7 Mio. t zu rechnen.
All diese Prognosen und Befragungen zeigen: Auf der Donau könnte in Zukunft doppelt so viel transportiert werden als dies derzeit der Fall ist.
Neben Strecken in Österreich und Ungarn ist die bayerische Donaustrecke zwischen Straubing und Vilshofen bekanntlich der gravierendste Engpass. Es sind 70 km Länge, also etwa 10% der Gesamtlänge der Main-Donau-Verbindung in Bayern.

Pacta servanda sunt

Im sogenannten Main-Donau-Staatsvertrag vom 13.Juni 1921 haben sich Bund und Bayern dazu verpflichtet, von Aschaffenburg bis Passau eine Wasserstraße für Schiffe bis zu einer Tragfähigkeit von 1.200 bis 1.500 Tonnen zu bauen. Nur zur Erinnerung: Ein Schiff von 85 m Länge und 9,50 m Breite hat eine Abladetiefe von 2,50 m und eine Tragfähigkeit von rund 1.350 Tonnen.
Ursprünglich war im Main-Donau-Staatsvertrag nur eine Niedrigwasserregulierung der Donau ohne Staustufen vorgesehen. Im Duisburger Vertrag vom 16.September 1966 und im Donau-Kanalisierungs-Vertrag vom 11.August 1976 wurde dann der Ausbau der Donau mit Staustufen vereinbart. Am 9. November 1982 wurde in einem Protokoll u.a. folgendes präzisiert: *„Bauziel ist ein durchgehender Schifffahrtsweg, der für Großgütermotorschiffe bis 2.000 Tonnen und für Schubverbände mit 2 Leichtern bis 3.300 Tonnen mit 2,5 m Tiefgang befahrbar ist."*
Ende 1992, nach der feierlichen Eröffnung des Main-Donau-Kanals, wurde das Raumordnungsverfahren für eine staugestützte Lösung eingeleitet. Das Konzept sah eine Staustufe bei Waltendorf und eine bei Osterhofen vor sowie einen rund 9 km langen Seitenkanal. Dadurch wäre es möglich gewesen, von Osterhofen bis Vilshofen ein mehr als 10 km langes Donaustück zu renaturieren und von der schifffahrtlichen Nutzung freizuhalten. Doch dieses staugestützte Raumordnungsprojekt stieß auf erbitterten Widerstand der Naturschützer wie auch der betroffenen Gemeinden. Gerade in diesen Tagen, vom 1. bis 04. Juni, läuft ja wieder eine Kampagne des Bund Naturschutz gegen den Donauausbau, nach Angaben des BN die „größte und umfassendste Informationsaktion seiner Geschichte."
Die Bayerische Staatsregierung hat seinerzeit die Einwände ernst genommen. Am 28.Juni 1995 kam es zu einer Anhörung im Bayerischen Landtag zum weiteren Donauausbau. Diese Anhörung hatte zur Folge, dass Minis-

terpräsident Stoiber und Bundesverkehrsminister Wissmann ergänzende Untersuchungen vereinbarten. Es sollte nur geprüft werden, ob eine flussbauliche Alternative möglich wäre. Die Ergebnisse haben aber gezeigt, dass flussbauliche Methoden bei vergleichbaren Ausbauzielen keine Alternative zum staugestützten Donauausbau darstellen.
Daraufhin haben sich Ministerpräsident Stoiber und Bundesverkehrsminister Wissmann am 17.Oktober 1996 dahingehend verständigt, dass „Bund und Bayern am Duisburger Vertrag zum Donauausbau festhalten und damit am Ausbauziel von 2,50 m Abladetiefe und den damit verbundenen verkehrswirtschaftlichen Zielen."
Es wurde ein Ausbau in zwei Schritten vereinbart:
Der erste Schritt sieht die Ausbaggerung auf 2 m Fahrwassertiefe bei Regulierungs-Niedrigwasserstand vor. Dies ist bereits geschehen. Mit dem Ausbau des Bürgerfelds bei Vilshofen, einer felsigen Engstelle, wurde begonnen. In diese Optimierungsmaßnahmen wurden 1998/99 rd. 24 Mio. DM investiert. Damit konnte immerhin die Zahl der Tage erhöht werden, an denen Schiffe mit einer Abladetiefe von 2,50 m fahren können. Zudem wurde, gemeinsam von Bund und Bayern finanziert, mit Hochwasserschutzmaßnahmen begonnen.
Die Entscheidung über den zweiten Ausbauschritt soll in diesem Jahr unter Berücksichtigung der weiteren verkehrlichen Entwicklung auf der Donau fallen. So ist es mit dem Bund vereinbart.
Derzeit wird ein umfangreiches Untersuchungsprogramm durchgeführt, das Varianten vom optimierten Ist-Zustand über die sogenannte „verschärfte Flussregelung" bis hin zu kombinierten Ausbaulösungen und Mehrstufenlösungen vorsieht. Diese Untersuchungen sind sehr komplex. Die Kosten belaufen sich bis jetzt auf mehr als 15 Mio. DM.
Der Regierungswechsel im Oktober 1998 zu Rot-Grün brachte allerdings neue Verzögerungen und Schwierigkeiten für den Donauausbau, weil zu den sachlichen Überlegungen und Kriterien nun auch Ideologie hinzu kam.
Der seinerzeitige Bundesverkehrsminister Müntefering betonte zwar noch, dass der Bund zu den vertraglichen Vereinbarungen vom 17.Oktober 1996 stehe. Allerdings wolle der Bund weitere sinnvolle Ausbauvarianten nicht ausschließen. Deshalb könne sich ein Ausbau mit sparsamen flussregelnden Maßnahmen als verkehrspolitisch und ökologisch am vorteilhaftesten erweisen.
Im August 1999 wurde klar, dass dies nur Lippenbekenntnisse seitens der Bundesregierung waren. Denn der Donauausbau wurde nicht in das Investitionsprogramm 1999 bis 2002 für hochprioritäre Maßnahmen aufgenommen. Stattdessen sollte der Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen als noch nicht begonnene Maßnahme völlig neu bewertet werden.
Die Ansicht der Bundesregierung, der Donauausbau sei noch nicht begonnen, ist geradezu absurd. Von 700 km ist noch eine Lücke von 70 km zu schließen. 630 km sind also ausgebaut, 4 Mrd. investiert. Die Auffassung der Bundesregierung kann daher keinesfalls akzeptiert werden.
Deshalb hat das bayerische Kabinett klargestellt:

1. Die Vereinbarung vom 17.Oktober 1996 muss erfüllt werden, in der der Bund und Bayern ohne weitere Vorbedingungen am Duisburger Vertrag zum Donauausbau festhalten.
2. Der Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen soll nachträglich in das Investitionsprogramm bis zum Jahr 2002 aufgenommen werden.

3. Der zügige Lückenschluss zwischen Straubing und Vilshofen solle nicht immer wieder durch neuerliche Bewertungen und Gutachten in Frage gestellt werden. Man müsse gemeinsam die Varianten bewerten und im Jahr 2000 endlich zu einer sachgerechten Entscheidung kommen.

Der Bund hat leider den Donauausbau nicht in das sogenannte „Antistau-Programm" aufgenommen, das der neue Bundesverkehrsminister Klimmt am 15.Februar diesen Jahres verkündet hat. Obendrein sind beim Bund Tendenzen erkennbar, die gemeinsamen Untersuchungen über das Jahr 2000 hinaus auszudehnen und somit die Ausbauentscheidung auf das Jahr 2001 zu verschieben.

So wie sich der Bund verhält, geht man nicht zwischen Vertragspartnern um. Ich hoffe auch nicht, dass Rot-Grün insgeheim vorhat, den Donauausbau „qualifiziert" zu beenden, wie dies schon einmal der damalige Bundesverkehrsminister Hauff 1982 für den Main-Donau-Kanal vorhatte.

Bayern hält am Vertragsziel fest. Und das heißt: Ausbau einer durchgehenden Wasserstraße mit 2,50 m Abladetiefe. Das ist die Grundlage des Duisburger Vertrages. Auf dieser Grundlage haben der Bund und Bayern Milliarden in den Ausbau der Main-Donau-Wasserstraße investiert. Es kann und darf nicht sein, dass der Ausbau einer umweltfreundlichen europäischen Binnenwasserstraße an den letzten 70 km von 3500 km Länge scheitert. Wir erwarten vom Bund, dass er mit den ständigen und zum Teil fadenscheinigen Verzögerungen aufhört.

Wir erwarten vom Bund, dass er noch im Jahr 2000 zusammen mit uns die Entscheidung über das „Wie" des Ausbaus trifft, damit die Planungen zügig weitergeführt werden können.

Die Bundesregierung muss jetzt Farbe bekennen, ob sie es mit der Förderung des umweltfreundlichen Wassertransports ernst meint. Bayern setzt auf die Vertragstreue des Bundes. Auch eine Rot-Grüne Bundesregierung kann nicht willkürlich aus gegebenen Zusagen der Vorgängerregierung aussteigen. Macht so etwas Schule, würde Politik unberechenbar, das Bund-Länder Verhältnis empfindlich gestört.

Bayern hält am Ziel fest, einen ökologisch **und** ökonomisch vernünftigen Donauausbau durchzuführen. Die derzeitigen Beeinträchtigungen der Schifffahrt bei Niedrigwasserperioden können nicht bleiben. Das führt auf Dauer zu erheblichen Nachteilen für die Binnenschifffahrt. Es ist zu befürchten, dass sich Verkehrsströme auf andere Verkehrsträger verlagern, obwohl erwiesenermaßen und unbestritten die Binnenschifffahrt das sicherste, umweltfreundlichste und kostengünstigste Verkehrsmittel ist.

Sie haben ja auf ihrer Internet-Seite die Kosten des Verkehrs sehr schön gegenüber gestellt. Danach verursacht der Transport einer Tonne über 100 km auf der Straße DM 5,-, auf der Schiene DM 1,15 und auf dem Wasser DM 0,35. In diesen Kosten sind bereits Lärm- und Bodenbelastungen, Unfälle und Umweltverschmutzung eingerechnet.

Ein modernes voll beladenes Güterschiff verhindert eine LKW-Kolonne von rund 7 km Länge auf der Straße.

Überzeugender kann man für die Binnenschifffahrt nicht argumentieren. Alle einschlägigen Parameter sprechen für den Transport auf dem Wasser. Um so unverständlicher sind manche Argumente dagegen.

Die Donau ist eine zentrale Verkehrsader in Europa. Dieser Ader gewollt und bewusst eine Verengung zu verpassen, ist geradezu widersinnig.

Vorgaben Bayerischer Verkehrspolitik

Erlauben Sie mir noch einige Gedanken zur bayerischen Verkehrspolitik in den nächsten Jahren. Welche gesellschaftspolitischen und politischen Tendenzen zeichnen sich hier ab? Wie ist die Position der Bayerischen Staatsregierung dazu?
Für Bayern können wir aus heutiger Sicht folgende Trends überschauen:

- Europäisierung und Globalisierung der Wirtschaft schreiten weiter voran. Dadurch und durch die EU-Osterweiterung werden die Verkehrsströme im Transitland Bayern noch zunehmen.
- Wir sind mit Hochdruck dabei, Bayern von einem Industriestaat zu einem hoch technologisierten weltweit führenden High-Tech-Standort auszubauen. Wir streben weiter kontinuierliches Wirtschaftswachstum an. Das führt grundsätzlich zu mehr Mobilität und Verkehr. Unser Ziel dabei ist, den Güterverkehr mehr auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern.
- Die Kosten des Verkehrs und die Investitionen in die Verkehrswege hängen natürlich sehr stark von den politischen Entscheidungen ab. Gegenwärtig steigen die Kosten aufgrund der Ökosteuer, während die Investitionen in neue Verkehrswege drastisch gekürzt werden.

Dabei ist für Bayern immer zu berücksichtigen: Wir sind das größte Flächenland der Bundesrepublik Deutschland. Die Erschließung mit Verkehrswegen gestaltet sich deshalb aufwendiger als die der anderen Länder. Hinzu kommt, dass Bayerns Wirtschaft nicht an einem örtlichen Schwerpunkt zentralisiert ist, sondern neben den Verdichtungsräumen München, Nürnberg-Fürth-Erlangen, Augsburg, Regensburg, Würzburg es zahlreiche Mittelstädte von erheblichem wirtschaftlichen Gewicht gibt, die leistungsfähige Verkehrsverbindungen brauchen. Verglichen mit dem Bundesdurchschnitt lebt in Bayern ein relativ großer Bevölkerungsteil in kleineren Orten. Dadurch ergeben sich größere Pendlerströme und längere Transportwege.
Alle Prognosen belegen, dass die Verkehrsströme noch zunehmen. Der Personenverkehr soll danach zwischen 1995 und 2015 auf Autobahnen um 25% und auf Bundesstraßen um rund 18% ansteigen. Noch drastischer sind die Zuwachsraten im Güterverkehr mit rund 51% für die Autobahnen und etwa 28% für die Bundesstraßen. Inwieweit sich der Bevölkerungsrückgang und das Älterwerden unserer Gesellschaft auf den Verkehr auswirken werden, ist gegenwärtig noch schwer zu sagen. Aber tendenziell dürfte wohl mit einer gewissen Verkehrsentlastung ab 2020 zu rechnen sein.
Die Entwicklung der überregionalen, europäischen Verkehrswegenetze in Bayern wird durch die Investitionspolitik der Bundesregierung erheblich behindert. Im Bundesfernstraßenbau ist die Lage gegenwärtig trostlos.
Für den gesamten Vierjahreszeitraum von 1999 bis 2002 sind außerhalb der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit lediglich 29,4 Mio. DM für neue Vorhaben vorgesehen. Das heißt de facto: In Bayern kann in den nächsten drei Jahren – mit Ausnahme der Anschlussstelle Günzburg im Zuge der A 8 – kein einziges von den im vordringlichen Bedarf eingestuften Vorhaben begonnen werden. Dringend notwendig wäre aber der sechsstreifige Ausbau der A 3 zwischen Erlangen und Aschaffenburg, der sechsstreifige Ausbau der A 8 zwischen Ulm und München, die zügige Fertigstellung der A 6 Nürnberg Richtung tschechische Grenze und der Weiterbau der A 94 München-Passau.
An der eben beschriebenen trostlosen Lage

ändert auch das von der Bundesregierung vorgestellte sogenannte „Anti-Stau-Programm" überhaupt nichts. Es bedeutet lediglich die Verschiebung dringend notwendiger Maßnahmen in die Zukunft. Von der geplanten streckenbezogenen LKW-Maut werden Einnahmen in Höhe von jährlich etwa 4 Mrd. DM erwartet. Aber lediglich 740 Mio. DM davon sollen in den Autobahnbau fließen. Und das erst in den Jahren 2003 bis 2007.

Ähnliches gilt für den Schienenverkehr. Nach dem Investitionsprogramm 1999 bis 2002 werden die Investitionen im Schienenbereich für bayerische Projekte von 4,9 auf 1,3 Mrd. DM zusammengestrichen. Damit werden neun der 12 bayerischen Schienenprojekte auf die Zeit nach dem Jahr 2002 und damit auf unbestimmte Zeit verschoben. Ganz fatal ist die Entscheidung der Bundesregierung, den ICE-Streckenausbau Nürnberg-Erfurt vorläufig zu stoppen.

Auch wir wissen, dass der Bund einen ausgeglichenen Haushalt anstrebt und dass eine Steuerreform für die Fortentwicklung und die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands notwendig ist. Der Bund spart aber an der falschen Stelle. Es ist eben keine zukunftsgerichtete Politik, wenn an Bildung, Wissenschaft und Infrastruktur gespart wird.

Deshalb: Die Rentenversicherung muss durch eine Reform saniert werden, nicht dadurch, dass man bei den Autofahrern abkassiert. Es ist ein Unding, dass die Autofahrer die Rente mitfinanzieren. Die FAZ schrieb seinerzeit zu den Riester-Plänen sehr treffend: „Rasen für die Rente".

Die Bayerische Staatsregierung fordert die Bundesregierung auf, die Ökosteuer ganz auszusetzen. Sie trifft den kleinen Mann und die Familien. Sie trifft vor allem die Pendler hier in Ostbayern und gerade auch in den neuen Ländern, die weite Wege zur Arbeit haben.

Daneben fordern wir von der Bundesregierung, dass die Einnahmen aus der Autobahnbenutzungsgebühr für schwere LKW in voller Höhe dem Bundesfernstraßenbau zugeleitet werden.

Die Rot-Grüne Bundesregierung bremst mit ihrem Investitionsprogramm eindeutig den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Das schadet dem Wirtschaftsstandort Deutschland. Angesichts der oben skizzierten Tendenzentwicklungen ist der weitere Ausbau des Fernstraßennetzes unverzichtbar, gerade auch im Hinblick auf die EU-Osterweiterung.

Der Bund bremst, Bayern dagegen beschleunigt beim Straßenbau. Die bayerischen Kommunen zum Beispiel erhalten jährlich ca. 800 Mio. DM für Bau und Unterhalt des kommunalen Straßennetzes.

Für den Staatsstraßenbau stehen im Jahr 2000 252 Mio. DM zur Verfügung. Dies stocken wir mit 48 Mio. DM aus Privatisierungserlösen auf. Insgesamt stecken wir im Rahmen unserer High-Tech-Offensive, die wir in Bayern im Januar dieses Jahres gestartet haben, 190 Mio. DM zusätzlich in den Staatsstraßenbau.

Das sind unsere Bemühungen für die Weiterentwicklung unseres Landes, für die Weiterentwicklung des ländlichen Raumes, für die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit Bayerns.

Die knappe Skizze zur bayerischen Verkehrspolitik zeigt Ihnen: Wir in Bayern wissen um die Bedeutung des Verkehrs für unser Land – und zwar zu Lande, zu Wasser und in der Luft. Wir gehen sachgerecht die Probleme an, nicht mit ideologischen Scheuklappen.

Wir wissen durchaus, dass es zwischen Verkehr, Umwelt und Mensch Probleme und Konflikte gibt. Aber zwischen Ökonomie und Ökologie sehen wir keine unüberbrückbaren

Gegensätze. Wir bemühen uns, die Probleme mit Hilfe des technologischen Fortschritts einerseits wie mit unserem Modell des kooperativen Umweltschutzes andererseits, der auf der Selbstverpflichtung der gesellschaftlichen Kräfte und der Wirtschaft beruht, in den Griff zu bekommen.
Denn eines ist klar: Die notwendige Mobilität in Bayern kann nur im Einklang mit der Natur sichergestellt werden.

Donauausbau vor der Entscheidung

Dr. Wilhelm Doni

Vorsitzender Dr. Wilhelm Doni, begrüßt Herrn Staatsminister Erwin Huber herzlich und dankt ihm besonders dafür, dass er trotz einer unvorhergesehenen unabweisbaren Verpflichtung im Bundesrat in Berlin am gleichen Tag zu der Mitgliederversammlung des DWSV gekommen ist, um die Festansprache zu halten. Dies zeige nicht nur seine besondere Verbundenheit zum niederbayerischen Donauraum, sondern auch sein Engagement bei der Lösung von Zukunftsfragen. Vor 5 Jahren habe Staatsminister Huber am gleichen Ort den Hauptvortrag gehalten unter dem Titel "Der Main-Donau-Kanal – ein Pfeiler der bayerischen Verkehrsinfrastruktur". Man konnte mit Recht annehmen, dass nach den schon damals durchgeführten, sehr gründlichen Prüfungen und dem einstimmigen Votum der führenden Wasserbauexperten das anhängige Raumordnungsverfahren für den Ausbau der Engpaßstrecke Straubing – Vilshofen zügig abgeschlossen, die Planfeststellungsverfahren durchgeführt und der Ausbau in Angriff genommen werde. Jedoch bereits 14 Tage später, am 28.06.1995, wurde in München auf Wunsch des Bayerischen Landtages eine Anhörung durchgeführt. Bei dieser sollten Wasserbauexperten Fragen zu dem sogenannten Ogris-Gutachten auf der Basis ihrer gutachterlichen Stellungnahmen beantworten. Diese Stellungnahmen waren eindeutig. Die Vorschläge von Prof. Ogris wurden einstimmig und eindeutig als nicht zielführend abgelehnt. Trotzdem bedeutete dieses Hearing eine grundsätzliche Wende, die schliesslich in dem bekannten Übereinkommen zwischen dem Bundesverkehrsministerium und der

Von links: Dr. Doni, Staatsminister Huber, Staatsminister a. D. Dick

Bayerischen Staatsregierung vom 17.10.1996 gipfelte, weitere vertiefte Untersuchungen durchzuführen. In der Zwischenzeit sollten einige flussbauliche Verbesserungen vorgenommen und erst Mitte des Jahres 2000 auf der Basis dieser weiteren Gutachten entschieden werden. Dadurch sollte auch ein breiter Konsens mit dem Verbands-Naturschutz und anderen Ausbaugegnern hergestellt werden.

Die Erfahrung seitdem zeigt, dass dann, wenn nicht entschieden wird, die Unsicherheit und die Verwirrung über das Notwendige wächst.

Zieht man heute eine Zwischenbilanz bezüglich unserer hauptsächlichen Anliegen, so geht die **Mainvertiefung** auf mindestens 2,70 m Abladetiefe zwischen Bamberg und Würzburg, wenn auch langsam, voran. Sie wurde von der neuen Bundesregierung eindeutig und zu Recht als begonnene Maßnahme qualifiziert und wird wohl aller Voraussicht nach auch fertiggestellt werden.

Ungünstiger sieht es nach wie vor an der **deutschen Donau** aus. Zwar wurde, wie vereinbart, der erste Schritt des Abkommens zwischen Bund und Bayern von 1996 mit der Beseitigung von Fehlstellen und der Verbesserung der Situation im Bürgerfeld bei Vilshofen im wesentlichen durchgeführt und im laufenden Jahr abgeschlossen. Die vertieften, sehr umfangreichen Untersuchungen liegen jedoch nicht wie ursprünglich geplant vor. Sie sollen erst gegen Ende des Jahres abgeschlossen werden. Dann ist die Auswertung vorgesehen. Anschließend soll sich die Politik damit beschäftigen mit dem Ziel einer sogenannten Richtungsentscheidung.

Für uns und für alle Befürworter eines sachgerechten Ausbaus ist diese Situation höchst unbefriedigend. Insoweit hat sich 5 Jahre lang nichts geändert. Denn bereits 1995 bei der Mitgliederversammlung an gleicher Stelle haben wir gefordert: "Donauausbau – geprüft und gegengeprüft – jetzt entscheiden!".

Wir wiederholen diese Forderung mit allem Nachdruck. Wir wissen aus den laufenden Untersuchungen, wie umfangreich und gründlich sie sind. Noch nie wurde weltweit ein einzelner Flussabschnitt so gründlich untersucht. Wir zollen den beteiligten Wissenschaftlern Respekt. Wir sagen aber auch: Untersuchen darf nicht zum Selbstzweck werden. Denn wer verzögern und verhindern will, der wird immer einen Ansatzpunkt finden, weitere Untersuchungen zu fordern und weitere Zeit zu gewinnen. Das kann nicht sein. So darf es nicht weiter gehen!

Wir haben – soweit dies möglich war – die laufenden Arbeiten an den Gutachten und Untersuchungen intensiv begleitet. Wir wissen, dass wir in der Sache die Ergebnisse nicht zu scheuen brauchen. Denn schon jetzt steht fest:

- Die für die Schifffahrt und ihre Wettbewerbsfähigkeit notwendige ganzjährige und berechenbare Abladetiefe der Schiffe von 2,50 m ist nur mit, wenn auch sehr maßvollen Staustützungen erreichbar;
- mit derartigen maßvollen Staustützungen können ökologische Wirkungen und Ausgleichsmaßnahmen verknüpft werden, die den Eingriff, selbst nach den strengen Richtlinien der Europäischen Union voll ausgleichen.

Dass dies möglich ist, bestätigte während des 3.Donau-Symposiums im April dieses Jahres an der Fachhochschule Deggendorf der Experte Prof. Reichholf. Er bestätigte, dass derartige staustützende Maßnahmen auch ökologisch Vorteile bieten, wenn darauf geachtet wird, der Natur entsprechende Spielräume zu ihrer eigenen Entwicklung zu bieten.

Bedenkt man dies, dann wird immer deutlicher, dass die Auseinandersetzungen der letzten Jahre mit den Ausbaugegnern des Verbands-Naturschutzes von dort mit völlig falscher Frontstellung und verwirrten Begriffen geführt werden. Denn Prof. Reichholf machte deutlich, dass das Wesen der Natur nicht statisch, auf einen Zustand fixiert, sondern prozess- und entwicklungsorientiert ist. Am gegenwärtigen status quo, der ein Ergebnis weitgehender menschlicher Eingriffe in das Donautal ist, mit allen Mitteln festhalten zu wollen, ist deshalb gegen die Natur. Es muss nur sichergestellt werden, dass die Veränderungen, welche die wasserbaulichen Massnahmen verursachen, zugunsten von Natur und Umwelt genutzt werden. Dies ist möglich und wird, wenn eine grundsätzliche Entscheidung für den Ausbau fällt, mit Sicherheit auch geschehen.

Es sollte deshalb jedem klar sein, dass für einen Fluss rein wasserbauliche Methoden nicht immer "sanft" und gut sind und "Stau" mit entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen nicht stets schlecht ist.

In diesem Zusammenhang wird deutlich, wie wichtig für die künftige Akzeptanz der Bevölkerung im Donauraum für Ausbaumaßnahmen die rechtzeitige, umfassende sachliche Information verbunden mit einer zügigen politischen Richtungsentscheidung ist.

Gerade in dieser Situation ist die entschiedene und unbeirrte Haltung von Staatsminister Huber zugunsten eines sinnvollen und notwendigen Donauausbaus besonders zu würdigen. Teilnahme und Festansprache des Staatsministers anlässlich der heutigen Mitgliederversammlung bedeuten eine Ermutigung für die Arbeit des DWSV und eine Hoffnung für das Binnenschifffahrtsgewerbe.

Donauausbau im Mittelpunkt

Heinz Hofmann

Zur heutigen Mitgliederversammlung des Deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau darf ich Ihnen als Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt die herzlichen Grüße überbringen und der Veranstaltung einen guten Verlauf wünschen.
Wieder einmal steht der Donauausbau im Mittelpunkt dieser Versammlung und ich begrüße dies sehr.
Die Aussagen vieler politischer Vertreter der jetzigen Bundesregierung in der letzten Zeit machen deutlich, den umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschifffahrt fördern zu wollen. Uneinig sind sich die Politiker jedoch offensichlich, wie dies erfolgen soll.
Die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt wird u.a. geprägt von sicher befahrbaren und wirtschaftlich leistungsfähigen Wasserstraßen.
Zur Bewältigung des steigenden Verkehrs der Zukunft und einer dabei möglichen stärkeren Einbindung des Binnenschiffes, ist daher die Herstellung der entsprechend notwendigen Verkehrsinfrastruktur von großer Bedeutung.
Um so mehr ist für mich unverständlich, dass der Ausbau von Wasserstraßen – wie es z.B. auch für die Donaustrecke Straubing–Vilshofen der Fall ist – jahrelang verzögert und blockiert wird.
Gerade im Wirtschaftsbereich der EU und den osteuropäischen Donauanliegerstaaten werden große Ausweitungen der Handelsbeziehungen erwartet. Das hierdurch zwangsläufig steigende Verkehrsaufkommen macht eine stärkere Einbindung des Binnenschiffes in die Transportdurchführung erforderlich. Dies kann aber nur dann funktionieren, wenn der Binnenschifffahrt eine Wasserstraße zur Verfügung steht, die sie voll und uneingeschränkt nutzen kann.
Das westeuropäische Wasserstraßennetz ist ausgelegt für voll abgeladene Großmotorgüterschiffe und Zweier-Koppelverbände. Die Abladetiefe entspricht einem Tiefgang von mind. 2,70 m.
Seit Jahren wird nun darüber gestritten, die Donau so auszubauen, dass ganzjährig eine Abladetiefe von mindestens 2,50 m erreicht wird. Mit dieser Vorgabe wird schon erheblich vom gerade genannten europäischen Standard abgewichen. Mehr Spielraum nach unten darf es nicht geben!
Wenn die nun schon jahrelang gemachten Untersuchungen, die jetzt hoffentlich bald zum Abschluss kommen, ergeben, dass die Abladetiefe der Schiffe mit 2,50 m nur durch eine Staustufenlösung zu erreichen ist, muss man endlich den politischen Mut aufbringen, entsprechend zu entscheiden. Weitere Verzögerungen der Entscheidung dürfen wir nicht hinnehmen und weitere Untersuchungen sind absolut überflüssig! Keine Bundeswasserstraße wurde hinsichtlich ihres Ausbaus so gründlich untersucht wie die Donau! Es darf vor allem keine Diskussion mehr darüber geben „ob" die Donau ausgebaut wird, sondern es kann nur darum gehen „wie" sie ausgebaut wird. Die letzten Positionserklärungen des Bundesministers für Verkehr irritieren mich deshalb diesbezüglich sehr.
Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt hat in den letzten Wochen und Monaten sehr deutlich gemacht, wie er zum Donauausbau steht. Wir werden diese Auffassung auch weiterhin beibehalten. Insoweit werden wir Sie und den DWSV in seiner Haltung nachdrücklich unterstützen.
Ökologische Gesichtspunkte beim Ausbau von Wasserstraßen zu berücksichtigen, ist absolut unbestritten. Man muss nur aufpassen, dass vor lauter „Ökologie" nicht die

volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten so zurückgedrängt werden, dass sie schlussendlich Wohlstand und Fortschritt für alle Bürger gefährden.
Wie bei einem Ausbau von Wasserstraßen Ökologie, Wirtschaftlichkeit und Architektur in Einklang gebracht werden können, zeigt nicht zuletzt der Ausbau des Mittellandkanals mit der Stadtstrecke Hannover anlässlich deren Fertigstellung vor ca. 4 Wochen Herr Minister Klimmt persönlich die Wichtigkeit des Wasserstraßenausbaus angesprochen hat.

Ich bin sicher, dass beim Ausbau der Donau auch mit einer Staustufenlösung das gleiche erreicht werden kann. Insoweit gibt es für mich keinen Grund für ein weiteres Hinausschieben der Entscheidung.
Die Binnenschifffahrt ist für unsere Volkswirtschaft und für die Sicherung des Wirtschaftsstandortes Deutschland in der Bewältigung der anfallenden Verkehrsprobleme der Zukunft ein unverzichtbarer Verkehrsträger. Deshalb müssen die politischen Entscheidungen so erfolgen, dass sie ihre Leistungskraft voll entfalten kann.

Vilshofen profitiert vom Donauausbau

Georg Krenn

Der Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. hält seine diesjährige Mitgliederversammlung in Vilshofen ab. Die Stadt Vilshofen ist gerne Ihr Gastgeber und begrüßt Sie herzlich.

Vor den Toren der Stadt wird zur Zeit eine große Baumaßnahme zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Donau durchgeführt. Die Stadt Vilshofen ist froh darüber, dass das Nadelöhr Bürgerfeld, das immer Anlass für Schiffshavarien war, beseitigt wird. Unsere Feuerwehren waren dort immer wieder gefordert, den aufgelaufenen Schiffen zu helfen und Umweltgefahren abzuwenden.

Dass als wichtiges Nebenprodukt dieser Schifffahrtsverbesserung auch die Stadt durch eine verbreiterte Donaubrücke und das zukünftige Parken an der Donau großen Nutzen ziehen kann, stimmt uns natürlich zufrieden. Ein besonderer Dank gilt hier auch dem Freistaat Bayern, der uns bei der Durchführung dieser wichtigen Begleitmaßnahmen hervorragend unterstützt. Unser Dank gilt auch der RMD AG sowie den beteiligten Fachstellen für die gute Zusammenarbeit.

Die Stadt Vilshofen ist froh, dass diese Ausbaumaßnahmen vor den Toren der Stadt so gut vorangekommen sind und wohl im nächsten Jahr abgeschlossen und genutzt werden können.

Der Schiffsverkehr auf der Donau hat seit der Öffnung des Main-Donau-Kanals für jedermann ersichtlich zugenommen.

Wer das Wort Ökologie ernst nimmt, muss auch bereit sein, dem Schiff – dem Verkehrsträger mit dem geringsten Energiebedarf – eine Chance zu geben. Das verbleibende Nadelöhr zwischen Straubing und Vilshofen muss deshalb so ausgebaut werden, dass die Schifffahrt von allen Wirtschaftspartnern als echte Alternative und Ergänzung zu Schiene und Straße angenommen werden kann.

Es gibt heute so manche Alleswisser, die von der Energiepolitik über Straßenbau, Müllentsorgung bis hin zur schützenswerten Flora und Fauna Patentlösungen wissen und Gutachten nur akzeptieren, wenn sie ihren Vorstellungen entsprechen. Tatsächlich wollen sie damit nur notwendige Weiterentwicklungen verhindern.

Als Kommunalpolitiker kenne ich nicht alle wissenschaftlichen und technischen Details der umfangreichen Untersuchungen. Aber ich weiß, dass die Donau bald ausgebaut werden muss, auch zur Entlastung der Umwelt.

Dazu haben die zuständigen Wasserbaufachleute in Abstimmung mit Ökologen und Ökonomen realisierbare Lösungsvorschläge erarbeitet. Die Politik muss darauf aufbauend im Interesse unseres ostbayerischen Raumes noch in diesem Jahr eine Entscheidung treffen.

Wer es ernst meint mit den Schlagwort von der Verträglichkeit von Ökonomie und Ökologie muss auch im Bereich des Donauausbaus zu zeit- und sachgerechten Entscheidungen bereit und fähig sein.

Ich wünsche der Schifffahrt, dass das Nadelöhr zwischen Straubing und Vilshofen in einem überschaubaren Zeitraum beseitigt wird und allzeit gute Fahrt auf der Donau.

Die RMD Wasserstraßen GmbH – Struktur und Aufgaben des Unternehmens

Geschäftsführer Dipl.-Ing. Alfred Baumeister
Geschäftsführer Christoph Schmidt

Die Struktur

Am 07.12.1998 wurde die RMD Wasserstraßen GmbH, eine 100%ige Tochtergesellschaft der Rhein-Main-Donau AG, in das Handelsregister eingetragen. Die Gründung der RMD Wasserstraßen GmbH war der letzte konsequente Schritt, der sich aus der Privatisierung der Rhein-Main-Donau ergab. Seit 1999 ist das neue Unternehmen operativ tätig.
Die RMD Wasserstraßen GmbH nimmt für die Rhein-Main-Donau AG deren Aufgaben, Rechte und Pflichten aus dem Main-Donau-Staatsvertrag vom 13.06.1921 und den dazu abgeschlossenen Durchführungsvereinbarungen, den sog. Main-Donau-Verträgen, aus dem Duisburger Vertrag vom 16.09.1966, dem Donaukanalisierungsvertrag von 1976 und dem Anpassungsvertrag vom 21.07.1994 wahr.
Bund und Bayern haben dieser Konstruktion ausdrücklich zugestimmt.
Damit wurde für die Erledigung der ausstehenden Aufgaben ein geeignetes und modernes Instrument geschaffen, das zwei wesentliche Vorteile aufweist:

- Zum einen steht auch weiterhin die über Jahrzehnte aufgebaute fachliche Kompetenz in vollem Umfang zur Verfügung – ein Know-how, wie es in dieser Konzentration und Spezialisierung in Europa wohl einmalig sein dürfte.
- Zum zweiten werden so die Voraussetzungen für Verbesserungen in der Organisation geschaffen. Durch die Trennung von der Wasserkraft können die Arbeitsabläufe noch zielgerichteter als bisher gestrafft, wo möglich vereinfacht, insgesamt also effizienter gestaltet werden.

Bereits jetzt sind die ersten Erfolge sichtbar:
So ist es gelungen, im Verwaltungsbereich einen deutlich geringeren Personalansatz zu verwirklichen, was für die Auftraggeber zu deutlich niedrigeren Kosten führt – unser unternehmerischer Beitrag zur Haushaltsentlastung. Nicht ohne Stolz können wir darauf verweisen, dass wir die Tradition der Umstrukturierungsmaßnahmen, die sich die Rhein-Main-Donau AG seit 1995 selbst verordnet hat, auch in diesem Fall fortsetzen konnten.
Die bedarfsgerechte Personalentwicklung vollzieht sich, ohne dass Kündigungen oder andere als einschneidend empfundene Maßnahmen ergriffen werden mußten. Seit 1995 hat sich das für die Wasserstraße eingesetzte Personal von rund 400 Mitarbeiter auf nunmehr 160 Mitarbeiter verringert. Unbemerkt von der Öffentlichkeit, ohne Konflikte mit der Mitarbeitervertretung, ohne Qualitätsverluste in der Aufgabenerledigung.
Dieses Ergebnis einer vorausschauenden Personalplanung, die vom Vorstandsvorsitzenden der Rhein-Main-Donau AG, Herr Professor Dr. Weckerle, eingeleitet wurde und von der Geschäftsführung der RMD Wasserstraßen GmbH fortgesetzt wird, führt zu ständigen Optimierungen in einem modernen Unternehmen, das zugleich stolz ist auf eine über 80jährige Geschichte.
An dieser Stelle gilt unser Dank auch den Mitarbeitern, die konstruktiv und engagiert an diesen notwendigen Veränderungen mitwirken und so dazu beitragen, die Weichen für die Zukunft zu stellen.
In der Tradition der Rhein-Main-Donau AG sehen wir uns auch, was die Mitgliedschaft im Deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein angeht. Es ist uns eine Ehre und selbstverständliche Verpflichtung, in dieser „Bürgerinitiative" mitzuarbeiten, die sich im Gegensatz zu vielen anderen positiv definiert, die Gestaltung, nicht Verhinderung zum Ziel hat.
Wie jeder Handwerker, bevor er die Arbeit an einem Werkstück beginnt, sein Werkzeug

bereit legt und überprüft, so haben wir unser Werkzeug, unser Unternehmen, auf die vor uns liegenden Aufgaben vorbereitet – wir sind im Stand by, von uns aus kann es losgehen!

Die Aufgaben

Die gegenwärtigen Aufgaben der RMD-Wasserstraßen GmbH umfassen:

- die Restmaßnahmen und die Restarbeiten an der Konzessionsstrecke und dem Donauausbau zwischen Regensburg und Straubing
- den Ausbau des Bürgerfeldes bei Vilshofen
- die Planung und Bauausführung von 14 vorgezogenen Hochwasserschutzprojekten zwischen Straubing und Vilshofen
- und die ergänzenden Untersuchungen für den Donauausbau Straubing – Vilshofen.

Im einzelnen handelt es sich um folgende Maßnahmen:

1. Konzessionsstrecke
   Gemäß den Übernahmevereinbarungen mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sind an den Schleusen und in den freien Strecken noch umfangreiche Restarbeiten auszuführen und Gewährleistungsansprüche zu verfolgen.
   Für die Übernahmeunterlagen sind vor allem noch die juristischen Dokumentationen, die Bauwerksinspektionsakten, die Vermessungsunterlagen und die Liegenschaftsnachweise fertig zu stellen.
   An Baumaßnahmen sind vor allem zu erwähnen:
   - der 2. Bauabschnitt des Bauhofes Nürnberg
   - der Steinlagerplatz Forchheim
   - die Liegeplätze in den Schleusenvorhäfen von Dietfurt bis Eckersmühlen
   - die Sicherung von 11 Brücken gegen Schiffsstoß
   - die Oberflächenbehandlung der Sparbecken Leerstetten

   Weiterhin sind noch die anhängigen Flurbereinigungen in den Haltungen Riedenburg-Berching durchzuführen. Im Grunderwerb werden entbehrliche Flächen veräußert sowie die Neuordnung und Neubeschreibung der Fischrechte am Main-Donau-Kanal vorgenommen.
   Zur Erfüllung der Planfeststellungsbeschlüsse sind noch folgende Arbeiten abzuschließen:
   - die Beweissicherungsanordnungen für Klima und Grundwasser
   - die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Irrle Wiesen und das Ottmaringer Moos sowie die Durchführung der Planänderungsverfahren
   - die ökologischen Kontrollbilanzen für die Haltungen von Kelheim bis Bachhausen mit evtl. erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen.

2. Donauausbau Regensburg – Straubing
   Für den Donauausbau Regensburg – Straubing sind – wie an der Konzessionsstrecke – noch Restarbeiten im Stauraum Straubing und umfangreiche Übernahmeunterlagen für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu erstellen.
   Auch an den Staustufen sind noch Maßnahmen durchzuführen.
   - Stufe Geisling
     - Uferstrukturierungsmaßnahmen wegen des massenhaften Auftretens von Zuckmücken
   - Stufe Straubing
     - Fischaufstieg an der Stufenstelle
     - Sommerhochwasser- und Niedrigwassersimulation in der Öberauer Schleife

- Pflege und Entwicklungsmaßnahmen auf den ökologischen Flächen
- Grunderwerb und Durchführung von 6 Flurbereinigungsverfahren
- Ökologische Kontrollbilanz mit evtl. erforderlichen Ersatzmaßnahmen

3. Ausbau des Bürgerfeldes bei Vilshofen
Zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse zwischen Niedrig- und Mittelwasserabfluss wird derzeit das Bürgerfeld bei Vilshofen mit flussbaulichen Maßnahmen ausgebaut. Trotz der Behinderungen durch das Pfingst-Hochwasser 1999 werden die Arbeiten an der Fahrrinne voraussichtlich bis Sommer 2000 abgeschlossen sein. Unterhalb der Straßenbrücke Vilshofen sind noch Nacharbeiten erforderlich, da die Felsoberkante höher ansteht als die seismographischen Untersuchungen ergaben.
Mit den Umbauarbeiten an der Straßenbrücke Vilshofen, die neben der Verbreiterung der Schifffahrtsöffnung auch eine Verbreiterung der Fahrbahn vorsehen, wurde im November 1999 begonnen. Nach Angaben des Straßenbauamtes Passau sollen die Arbeiten im Jahr 2001 abgeschlossen sein.

4. Hochwasserschutz Straubing – Vilshofen
Der vorgezogene Hochwasserschutz zwischen Straubing und Vilshofen umfasst 14 Projekte mit einem Bauvolumen von ca. 65 Mio. DM. Mit den Baumaßnahmen bei Aichet-Winzer und am Stögermühlbach wurde im Herbst 1999 begonnen.
Nach Abschluß der Genehmigungsverfahren sollen im Jahr 2000 an 4 weiteren Projekten die Bauarbeiten aufgenommen werden. Der Grunderwerb für die Hochwasserschutzmaßnahmen wird entsprechend dem Planungsfortschritt durchgeführt.

5. Ergänzende Untersuchungen für den Donauausbau Straubing – Vilshofen
Gemäß dem zwischen Bund und Bayern vereinbarten Programm werden für den Donauausbau Straubing – Vilshofen ergänzende Untersuchungen durchgeführt. An diesen ist die RMD Wasserstraßen GmbH als Mitglied in den jeweiligen Fachgruppen beteiligt.
Von den variantenunabhängigen Untersuchungen sind abgeschlossen:
- der Naturversuch „Sohldeckwerk" bei Aicha zur Ermittlung des erforderlichen Sicherheitsabstandes zwischen versteinter Flußsohle und Schiff
- der Modellversuch an der TU-München zur Ermittlung der erforderlichen Fahrrinnenbreiten in der Geraden.

Für die Ermittlung der Fahrrinnenbreite in den Kurven werden zur Zeit noch Schifffahrtsversuche durchgeführt.
Im physikalischen Modell „Isarmündungsgebiet" bei der Bundesanstalt für Wasserbau Karlsruhe werden zur Zeit die Auswirkungen von flussbaulichen Varianten und von Stufenlösungen auf die Naturschutzgebiete Staatshaufen und Isarmündung ermittelt.
Als Ausbauvarianten werden untersucht:

Variante A:	Optimierung des Ist-Zustandes
Variante B:	verschärfte Flussregelung
Variante C:	1-Stufenvariante kombiniert mit Variante A
Variante D1:	2-Stufenvariante
Variante D2:	3-Stufenvariante

Für alle Varianten wird zudem eine ökologische und ökonomische Bewertung durchgeführt.

Die RMD Wasserstraßen GmbH ist als Mitglied in den jeweiligen Fachgruppen an diesen Untersuchungen beteiligt. Die wasserbaulichen Planungen für die Ausbauvarianten werden von der RMD in Abstimmung mit der Bundesanstalt für Wasserbau erstellt.
Die ergänzenden Untersuchungen sind im wesentlichen bis Spätsommer 2000 abgeschlossen, so dass im Herbst 2000 der Abschlussbericht vorgelegt werden kann.
Die ersten Ergebnisse der Untersuchungen bestätigen die Aussagen, die 1992 im Raumordnungsverfahren getroffen wurden: Mit flussbaulichen Ausbaumaßnahmen kann keine nennenswerte Verbesserung für die Schifffahrt erzielt werden.

DWSV Geschäftsbericht

Das Geschäftsjahr 1999 und die erste Jahreshälfte 2000 waren, wie Geschäftsführendes Vorstandsmitglied Dr. Hauck ausführte, in besonderem Maße vom Fortgang der vertieften Untersuchungen beeinflusst. Außerdem war den Aktivitäten der Ausbaugegner an Donau und Main zu begegnen.
Vorsitzender und Geschäftsführendes Vorstandsmitglied haben die in diesem Zusammenhang durchgeführten Arbeitssitzungen, Hearings, Symposien, Seminare und Podiumsdiskussionen z.B. in Karlsruhe, Deggendorf, München, Niederalteich, Wien besucht, sich dabei in die Debatten eingeschaltet und Info-Material verteilt. Dazu wurden über 30 Fahrten, vor allem in den Raum Straubing – Vilshofen, notwendig.
Die **Öffentlichkeitsarbeit** des Vereins fand dabei einen besonderen Schwerpunkt und stützte sich auf Mitteilungsblätter, Mitgliederbriefe, unsere homepage im Internet sowie auf persönliche Gespräche mit Entscheidungsträgern auf verschiedenen Ebenen.

Mitteilungsblätter

Im Berichtszeitraum hat der DWSV 4 Mitteilungsblätter herausgegeben:
Heft Nr. 97 zur Personenschifffahrt auf der Main-Donau-Wasserstraße. Die Flussschifffahrt hat weiter an Bedeutung zugenommen, während sich die Tagesfahrten auf hohem Niveau stabilisieren konnten.
Heft Nr. 98 berichtet über die Mitgliederversammlung 99 in Passau. Es gibt insbesondere die dort gehaltenen Fachvorträge über die zukünftige Rolle der Main-Donau-Wasserstraße für die Entwicklung Südosteuropas wieder.
Heft Nr. 99 ist dem Ausbau des deutschen Binnenwasserstraßennetzes gewidmet und bietet einen Überblick über den aktuellen Stand der für den Güterverkehr wesentlichen deutschen Binnenwasserstraßen und deren zur Zeit laufendem bzw. unmittelbar bevorstehendem Ausbau. Fachliche Beiträge hierzu lieferten die sieben Wasser- und Schiff-

Von links: Staatsminister Huber, Staatsminister a.d. Deck, GF Dr. Hauck, BdB-Präsident Hofmann, Bürgermeister Krenn

fahrtsdirektionen Deutschlands, die auch als Gliederungsschema dienten. Nach Ansicht von Sachkennern gab es eine derart gestraffte Gesamtübersicht bisher noch nicht.
Das Bayerische Staatsministerium für Unterricht und Kultus hat nach eingehender Prüfung dieses gut 100 Seiten umfassende Heft für den Einsatz im Wirtschafts- und Geographie-Unterricht an Gymnasien, Realschulen, Grund- und Hauptschulen sowie berufsbegleitenden Schulen empfohlen. Der DWSV hat daraufhin an Fachkundelehrer von über 500 bayerischen Schulen Exemplare verschickt, was einen Nachdruck von 1000 Mitteilungsblättern erforderlich machte.
Heft **Nr. 100** bringt Kurzfassungen von 9 wesentlichen Fachvorträgen des BAW-Kolloquiums in Karlsruhe in fachlich anspruchsvoller aber für den interessierten Laien noch lesbarer Form. Das Heft findet eine rege Nachfrage.

Mitgliederbrief

Im April dieses Jahres beschäftigte sich der DWSV eingehend mit Teil I und II der Wasserbaulichen Studie von Dr. habil. Bernhart. Dieser behauptet, mit flussregulierenden Maßnahmen eine Gleichwertigkeit der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Donau-Engpass Straubing und Vilshofen mit Ober- und Mittelrhein und mittlerer Donau herzustellen. Dies soll durch ineinander übergehende Fahrrinnenkästen gelingen. Der DWSV zeigte jedoch auf, dass Bernhart wichtige Unterschiede dieser Wasserstraßen und insbesondere das fahrdynamische Verhalten der Schiffe völlig außer acht läßt und seine einseitig auf die Wassertiefe abstellende Betrachtung für die gegebene Problemstellung ungenügend und damit irreführend ist. Die Wasserbauliche Studie Dr. Bernhart wird dementsprechend seitens des Verbands-Naturschutz zur Desinformation missbraucht. Diese Kritik haben wir auch dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie und dem Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen vorgetragen.

Internet

Auf alle diese Aktivitäten wird laufend in der seit Anfang 1999 bestehenden homepage des DWSV hingewiesen. Die wichtigsten Aussagen sind dort auch in einer englischen Fassung abrufbar. Bis jetzt haben sich dort bereits 3.500 Besucher informiert.

Zusammenarbeit mit anderen Organisationen

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit wurde die Zusammenarbeit mit allen einschlägigen Institutionen(BAW, BfG, Ifo, Planco, Südosteuropa-Gesellschaft, ADAC u. a.) sowie Verbänden intensiv gepflegt. Neu begründet wurde die Zusammenarbeit im Arbeitskreis deutscher und österreichischer Donauhäfen, wobei der DWSV an 9 Arbeitssitzungen teilnahm. Auf diese Weise konnte die Öffentlichkeitsarbeit vor Ort für einen sachgerechten Donauausbau durch Herausgabe der Donaunachrichten intensiviert werden, an denen der Verein mit seinem Know-how und einer Reihe von Beiträgen mitwirkt.
Gemeinsam mit den regionalen deutschen Wasserstraßenverbänden wurde in der Vertretung des Landes Bremen in Berlin am 10.Mai 2000 unter Mitwirkung des DWSV ein **Parlamentarischer Abend** durchgeführt, bei welchem die Notwendigkeit des Donauausbaus an erster Stelle betont wurde.
Darüber hinaus wurde der Kontakt zur sogenannten **„Parlamentarischen Arbeitsgruppe Binnenschifffahrt"** intensiviert, bei deren Donaubereisung am 19./20. Juni 2000 der Vorsitzende Dr. Doni teilnahm.

Der DWSV nahm an den Donautagen vom 1.-04. 06.00 mit einer Ausstellungskoje, und an der Podiumsdiskussion auf der MS Jenny teil.

DWSV Bibliothek

Die Vereinsbibliothek von ca. 2.500 Bänden mit Schwerpunkt über die Donau- und auch Mainschifffahrt ist mit Abschluß eines Depositalvertrages seit 1999 als Dauerleihgabe in der Obhut des Schifffahrtsmuseums Regensburg beim Stadtarchiv Regensburg untergebracht. Die provisorische Erfassung der Restbände ist abgeschlossen. Eine Erfassung durch das Stadtarchiv steht an, wobei diese Werke dann im Verbund Bayerischer Archive der interessierten Öffentlichkeit in den Räumen des Stadtarchivs Regensburg zugänglich sind.

Gemeinnützigkeit des DWSV bestätigt

Ab dem 1.1.2000 gelten mit Neuordnung des Spendenrechts neue Richtlinien für die Gemeinnützigkeit von Vereinen. Hierzu waren einige formale Änderungen der Satzung des Deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins erforderlich. Diese entsprechen der bisherigen Tätigkeit des DWSV. In einer außerordentlichen Mitgliederversammlung am 17.12.1999 wurde die Satzungsänderung beschlossen. Mit Bescheid vom 04.01.2000 wurde die Gemeinnützigkeit des Deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins zunächst bis 30.06.2001 bestätigt.

Regularien

Der Mitgliederversammlung liegt der allen Mitgliedern mit der Einladung zugegangene *Jahresabschluss 1999* mit Erläuterungen, Bilanz und Einnahmen- und Ausgabenrechnung vor.

Der *Bericht der Rechnungsprüfer* wird im Wortlaut verlesen und empfiehlt der Mitgliederversammlung die Genehmigung des Jahresabschlusses.

Der **Jahresabschluss 1999** wird von der Mitgliederversammlung einstimmig genehmigt.

Die **Entlastung des Vorstandes** erfolgt einstimmig bei jeweiliger Stimmenthaltung einzelner Vorstandsmitglieder im Hinblick auf ihre eigene Person.

Die **Entlastung des Geschäftsführers** erfolgt einstimmig bei Stimmenthaltung des Geschäftsführenden Vorstandsmitgliedes.

Der **Haushaltsvoranschlag 2000,** der allen Mitgliedern mit Erläuterung rechtzeitig zuging, wird von der Mitgliederversammlung einstimmig genehmigt.

Bei der **Ergänzungswahl zum Vorstand** beschließt die Mitgliederversammlung einstimmig die Wahl folgender Persönlichkeiten in den Vorstand:
Dipl-Ing. Alfred Baumeister, Geschäftsführer der RMD Wasserstraßen GmbH
Christoph Schmidt, Geschäftsführer der RMD Wasserstraßen GmbH
Ministerialdirektor Hans-Herrmann Schneider, Leiter der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern.
Aus dem Vorstand scheiden Ministerialdirektor a.D. Dr. Benno Brugger, ehemaliger Leiter der Obersten Baubehörde, und Peter Hartmann, ehemals Vorstandsmitglied der Bayernwerk AG, wegen Übernahme einer anderen Aufgabe aus.

Bei der **Ergänzungswahl zum Beirat** werden folgende Persönlichkeiten einstimmig in den Beirat gewählt:

Dipl.-Kfm. Erich Staake, Sprecher des Vorstandes der duisport Duisburger Hafen AG, als Vorsitzender des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen.
Dr. Walter Zitzelsberger, Regierungspräsident von Niederbayern, als Amtsnachfolger des in den Ruhestand getretenen Beiratsmitgliedes Dr. Friedrich Giehl.

Bereits in der Mitgliederversammlung 99 wurde Herr Dipl.-Ing. Günter Dependahl, Siemens AG – Zweigniederlassung München, in den Beirat berufen.
Vorsitzender Dr. Doni dankt den scheidenden Vorstands- und Beiratsmitgliedern für ihr langjähriges Engagement und ihre Unterstützung des DWSV.

Vorsitzender Dr. Doni 70 Jahre alt!

Der Vorsitzende des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV), Dr. Wilhelm Doni, vollendete am 01.Juni 2000 sein 70 Lebensjahr. Vorstand, Beirat, Mitglieder und Freunde des DWSV gratulieren Dr. Doni zu diesem runden Geburtstag und danken für die großen Leistungen, die er für die Main-Donau-Wasserstraße erbracht hat und mit großem Elan in nimmermüdem Einsatz weiter erbringt. Seine Wahl zum Vorsitzenden erfolgte anlässlich der Jubiläumsmitgliederversammlung zum 100jährigen Bestehen des Vereins am 06.November 1992.

Dr. Doni ist als Vorsitzender für den DWSV ein ausgesprochener Glücksfall, wie ein kurzer Überblick über die Stationen seines Lebens- und Berufsweges deutlich macht: Er entstammt einer alten Binnenschiffer-Familie. Väterlicher- und mütterlicherseits waren die Familien seit Beginn des 18.Jahrhunderts im Main- und Rhein-Verkehr als selbständige Schiffer, auch als Fischer und Fährleute und in dem mit der Schifffahrt verbundenen Handel tätig.

Sein Vater Richard Doni aus Miltenberg arbeitete als Partikulier mit zwei Schiffen im Main- und Rhein-Verkehr. Der Vater seiner Mutter Anna Väth gründete zusammen mit seinem Bruder um ca. 1890 die heute noch im Familienbesitz tätige Firma Gebr. Väth, Reederei – Hafenbetriebe, Würzburg. Dr. Doni ist als Gesellschafter Vorsitzender des Beirates dieses Unternehmens.

Als einziger Sohn hätte es der Familientradition entsprochen, in das elterliche Unternehmen einzutreten. Jugend- und Ausbildungsjahre waren von dieser Vorstellung geprägt, wie Dr. Doni selbst schildert: „Von Geburt an, in den Ferien und später auch in den Semesterferien lebte und arbeitete ich immer auf Binnenschiffen. So lernte ich den Schifferberuf. Bis zum Abschluss meiner Studien kannte ich die Welt vorzugsweise nur im Bereich des Rhein-Mainstromgebiets und der westdeutschen Kanäle."

Dass Dr. Doni dann doch nicht in die Firma eintrat, dürfte durch seine ausgeprägten intellektuellen Fähigkeiten, verbunden mit einem großen Wissensdrang, bedingt sein.

Dabei hat er nach Abschluss seines Studiums als Diplomkaufmann 1953 und bei berufsbegleitender Promotion zum Dr. rer. pol. durch seine Tätigkeit in folgenden Unternehmen und Verbänden seine Verbundenheit zur Schifffahrt gewahrt: Rhenus Mannheim, Bremen-Mindener-Schiffahrts AG, Bremen, Geschäftsführer des Frachtenausschusses für das Wesergebiet, Geschäftsführer des Schiffahrtsverbandes Weser, Bremen.

Auch sein bis heute unverändert sportlicher Leistungswille fand damals auf Wasserstraßen statt – als Rennruderer in Mannheim und Bremen.

Ein entscheidender beruflicher Wechsel erfolgte 1968 mit seiner Wahl zum Berufsmäßigen Stadtrat der Stadt Nürnberg für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Wohnen. Vier Wahlperioden bis 1992 hatte er dieses umfangreiche und zentrale Amt mit dessen Aufgabenvielfalt inne. Neben vielem anderen wurden während seiner Amtszeit wesentliche Verkehrsinfrastrukturen des Großraums Nürnberg von ihm und seinen Mitarbeitern konzeptionell weiterentwickelt wie z.B. der Flughafen Nürnberg, das Messezentrum, der Staatshafen Nürnberg-Roth. Hieraus resultierten zahlreiche, ehrenamtlich wahrzunehmende Aufgaben in unterschiedlichen Gremien.
So war Dr. Doni u.a. langjähriger stellvertretender Vorsitzender bzw. Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen, seit 1969 Mitglied des Vorstandes des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins, Vorsitzender des Verkehrsvereins Nürnberg e.V., Mitglied in den Aufsichtsräten der Rhein-Main-Donau AG, der Flughafen Nürnberg GmbH, der Nürnberg Messe GmbH, um nur einige Beispiele zu nennen.
Die in einem langen und erfolgreichen Berufsleben erworbenen Erfahrungen von Dr. Doni kommen heute dem DWSV zugute. Seine umfassenden wirtschaftlichen und technischen Kenntnisse der Binnenschifffahrt und der Main-Donau-Wasserstraße, sein strategisch-unternehmerisches Denken, seine Fähigkeiten Infrastrukturmaßnahmen zu konzipieren, verbunden mit seiner langjährigen Erfahrung in der politischen Umsetzung solcher Konzepte sind für die in den 90er Jahren notwendig gewordene Umstrukturierung des DWSV entscheidend. Dabei geht es darum, dem inzwischen gegen sogenannten technische Großprojekte und durch Forderungen nach immer neuen Untersuchungen beeinflussten Zeitgeist mit fachlich-argumentativer Qualität wirkungsvoll entgegen zu treten.
Das Engagement von Dr. Doni in ehrenamtlichen Funktionen hat sich seit seinem Ruhestand 1992 noch verstärkt. Er selbst empfindet es „als großes Glück, dies frei von materiellen Sorgen und bei altersgemäß befriedigendem Gesundheitszustand für die Gemeinschaft tun zu können."
Der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein dankt seinem Vorsitzenden Dr. Doni dafür, dass dieses Engagement in besonderem Maße Wasserstraßen und Binnenschifffahrt zugute kommt.

Dr. Hartwig Hauck

Die Donau – Verkehrsalternative der Zukunft

Entsprechend der traditionell großen Bedeutung der Donau für Österreich, beschäftigen sich dort hochkarätig besetzte Gremien seit Jahren mit den aktuellen Fragen des Donauverkehrs. Am 09.06.00 veranstalteten die Wirtschaftskammer Österreich und die Österreichische Industriellen-Vereinigung in Wien ein Symposium zu dem oben genannten Thema.

Im Rahmen dieses Symposiums sprach der Vorsitzende des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V., Dr. Wilhelm Doni, zu dem Thema „Die Donau ertüchtigen: Donauausbau Straubing – Vilshofen".

Die weiteren Vorträge und Diskussionen der Veranstaltung beschäftigten sich umfassend mit den gegenwärtigen Problemen des Donauverkehrs.

Der österreichische Infrastruktur-Minister, Dipl.-Ing. Michael Schmid, stellte dabei bedauernd fest, dass die Donau bei der jüngsten europäischen Verkehrsminister-Konferenz nicht einmal behandelt wurde. Sie sei auch noch nicht in dem österreichischen Verkehrswegeplan vorhanden, was die Regierung allerdings schnell ändern werde. Grundsätzlich müsse die Donau durchgehend auf 2,70 m Abladetiefe der Schiffe ausgebaut werden. Hierfür seien bis jetzt im Budget der Regierung keine Vorkehrungen getroffen. Der Minister tritt jedoch dafür ein, neue Prioritäten im Verkehrswegebau zu setzen und die Donau bei der Mittelverteilung zu berücksichtigen. Das dabei nötige Investitionsvolumen beziffert der Minister im Bereich der Wachau auf rund 200 Mio. ATS und im Bereich Hainburg auf 1,5 – 2 Mrd. ATS.

Botschafter Dr. Hellmuth Strasser, der Präsident der Donau-Kommission, erläuterte den Stand der Bemühungen zur Räumung der zerstörten Brücken in Novi Sad. Die Räumungskosten werden auf 26 Mio. Euro geschätzt. 85% sollen aus Gemeinschaftsmitteln der Europäischen Union finanziert werden, 15% sind von der Donau-Kommission aufzubringen. Wenn in Kürze erwartete Beschlüsse des Ministerrats der EU und des Europäischen Parlaments gefasst sind, kann mit den Räumungsarbeiten im Herbst dieses Jahres begonnen werden. Sie werden jedoch nicht vor dem Frühjahr 2001 abgeschlossen sein. Offen ist noch der Ersatz einer bestehenden Schiffbrücke und der Wiederaufbau der zerstörten Brücken.

Von großem Interesse und Beispiel gebend ist das im Mai dieses Jahres angelaufene Projekt ALSO DANUBE. Darüber berichtete Magister Manfred Seitz, Geschäftsführer der Donau Transportentwicklungs GmbH. Ziel dieses bisher bedeutendsten Technologieprojektes für die Donauschifffahrt mit einem finanziellen Projektvolumen von 6,85 Mio. Euro ist es, die Binnenschifffahrt im gesamten Verkehrskorridor von den ARA-Häfen bis zum Schwarzen Meer in Haus-Haus-Logistikketten zu integrieren. Bereits Ende dieses Jahres soll nach intensiver Vorbereitung die Logistikkette zwischen Deutschland und Ungarn in Demonstrationsbetrieb genommen werden.

Berichtet wurde außerdem über eine Studie zu den Anforderungen an die Binnenschifffahrt aus der Sicht des Marktes und die daraus resultierenden Konsequenzen. Erläutert wurde auch das neu installierte Hub-and-spoke-System der Combined Container Service (CCS), das bei entsprechendem Nachfragevolumen als besonders geeignet für den Rhein-Main-Donau-Verkehr angesehen wird.

Das Symposium brachte viele interessante Anstösse und Anregungen.

Derartige Veranstaltungen sollten unbedingt fortgesetzt werden. Sie wären auch in der Bundesrepublik Deutschland von großem Nutzen.

Die Redaktion

Die Donau ertüchtigen: Donauausbau Straubing – Vilshofen

Dr. Wilhelm Doni

Die Donau ist die Verkehrsalternative der Zukunft. Sie ist nach der Länge der zweitgrößte, nach der Wasserführung der bedeutendste Strom Europas. Dies und die Verbindung über die Main-Donau-Wasserstraße zum Rhein qualifizieren sie gemäß den TEN-Leitlinien zu der einzigen Binnenwasserstraße im Netz der paneuropäischen Verkehrskorridore.

Die künftige verstärkte Verkehrsnutzung der Donau und der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße sind volkswirtschaftlich unverzichtbar. Abhängig von der politisch-wirtschaftlichen Erholung im unteren Donauraum wird der Güterverkehr im Verkehrskorridor der Donau zwischen dem gemeinsamen Markt der Europäischen Union und den donaueuropäischen Ländern stark und nachhaltig wachsen. Eisenbahn- und Straßengüterverkehr stoßen zunehmend an Grenzen. Die Donau eröffnet die Chance, wachsende Verkehre wirtschaftlich günstig und ökologisch schonend aufzunehmen.

Verkehrslenkende Maßnahmen mit dem Ziel der Transportverlagerung von Straße und Schiene auf die Wasserstraße unter status quo Bedingungen werden dies jedoch nicht bewerkstelligen. Entscheidend bleibt langfristig die freie Wahl der Verkehrsnutzer. Sie orientiert sich an den Transportkosten der Verkehrswege und ihrer Zuverlässigkeit, d.h. der Möglichkeit, sie in Logistiksysteme einzubinden.

Für die Wasserstraße und speziell die Donau bedeutet dies, dass Verkehrswachstum und Verkehrsverlagerung dann erfolgreich sein werden, wenn das System Wasserstraße – Binnenschifffahrt – Häfen mit den landseitigen Zu- und Abläufen systematisch optimiert wird. Dies ist die entscheidende Aufgabe für Wasserbauer, Reeder, die Betreiber der Häfen und die Spediteure. Sie ist gegenwärtig nur unzulänglich entwickelt. Erhebliche Anstrengungen sind nötig.

Es geht dabei im Grundsatz um folgende Bereiche:

- Die Wasserstraße Donau: Sie muss in allen Abschnitten so ertüchtigt werden, dass möglichst gleichmäßige, über das Jahr berechenbare und wirtschaftliche Tauchtiefen von mindestens 2,50 m sowie die nautische Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet sind.
- Ertüchtigung der Hafenanlagen als Schnittstellen der kombinierten Verkehre, u.a. für Container, Wechselbehälter, Roll-on-roll-off-Verkehre und anderes. Hier ist erhebliche technisch-organisatorische Entwicklungsarbeit zu leisten.
- Schwer- und Großraumtransporte von Dimensionen, die nicht mehr auf Schiene und Straße befördert werden können.
- Telematik als den Transport begleitende und steuernde Aufgabe sowie Hilfsmittel der Binnenschiffs-Navigation durch Radar, elektronische Fahrrinnenkarten und entsprechende Informationssysteme.

Jede Kette ist so stark wie ihr schwächstes Glied. Und dies gilt auch für die Donau. Einzelne Engpässe begrenzen die Auslastung und damit sowohl die Wirtschaftlichkeit wie die ökologische Qualität der Binnenschifffstransporte. Da die Transportentfernungen bedeutend sind, ist dies besonders schwerwiegend.

Die weitaus schwerwiegendste Behinderung der gesamten schiffbaren Donaustrecke zwischen Kelheim und dem Schwarzen Meer ist der Flaschenhals von 69 km Länge, der noch nicht ausgebauten Strecke zwischen Straubing und Vilshofen. Nachdem die jahrzehntelang betriebene Niedrigwasserregulierung

keinen Erfolg hatte, einigten sich die Bundesrepublik Deutschland und der Freistaat Bayern im sogenannten Duisburger Vertrag von 1966 und im Donau-Kanalisierungsvertrag von 1976, auch die Donaustrecke von Regensburg bis zum Staubereich Kachlet staugestützt auszubauen und damit der gesamten Rhein-Main-Donau-Wasserstraße gleichwertig zu machen. Bis zur Inbetriebnahme des Main-Donau-Kanals 1992 sollten auch die Arbeiten an der deutschen Donau abgeschlossen sein. Dies gelang nur teilweise. Es gelingt dem Verbands-Naturschutz seit Jahren, den Lückenschluss aufzuhalten.

Das Ifo-Institut München untersuchte im Auftrag der Bayerischen Staatsregierung die Reaktionen des Marktes auf Niedrigwasser der deutschen Donau im Abschnitt Straubing – Vilshofen in den Jahren 1997/1998.
Demnach gingen 1/3 des echten Binnenschiffsverkehrs auf Bahn und LKW. 80% der Betroffenen erklärten, nicht mehr das Schiff zu benutzen, solange das Risiko derart gravierender Leistungseinschränkungen des Wasserwege bestehe.
Die Auswirkungen sind gravierend. In den Jahren 1997 und 1998 zum Beispiel konnte an 240 Tagen/Jahr nur weniger als 2,50 m abgeladen werden und an 94 Tagen/Jahr war die Tauchtiefe sogar geringer als 1,70 m. Die Wasserstandsschwankungen sind doppelt so hoch wie im Rheingebiet. Im Wechselverkehr zwischen dem Rhein und der Donau ist die Auslastung der Schiffe – soweit sie die Engpaßstelle passieren müssen – deshalb um über ein Drittel geringer als am Mittel- und Oberrhein. Die Unfallhäufigkeit im Flaschenhals Straubing – Vilshofen liegt fünffach höher als in der Gebirgsstrecke des Mittelrheins.
Es ist offenkundig und unstrittig, dass die Schifffahrtsverhältnisse auf der deutschen Donau dringend einer Verbesserung bedürfen. Dies bestreiten selbst die Naturschützer nicht Die Divergenzen liegen vielmehr in der Beurteilung der Art und der Intensität des Ausbaus. Stauregelungen werden von den Ausbaugegnern kompromisslos – fast mit religiöser Inbrunst – abgelehnt.
Am 17.10.1996 vereinbarten Bund und Freistaat Bayern zwei Schritte:

- Eine Nachregulierung zur Herstellung einer Fahrrinnentiefe von 2,0 m unter Regulierungsniedrigwasser (RNW) und eine entsprechende Verbesserung der Engstelle Bürgerfeld bei Vilshofen. Die Arbeiten sind mittlerweile weitgehend abgeschlossen.
  Dies ist lediglich eine lokal wirksame Verbesserung, jedoch bei weitem nicht der notwendige Ausbau.
- Im zweiten Schritt wurden in den letzten Jahren umfangreiche Untersuchungen durchgeführt. Sie umfassen sowohl wasserbauliche, hydrologische, fahrdynamische und umfangreiche Modellversuche zu Fragen des Fahrverhaltens der Schiffe, Versuchsfahrten und einen umfangreichen Naturversuch mit Sohldeckwerk. Gleich intensiv wurden und werden noch gewässerkundliche und ökologische Probleme und Fragestellungen untersucht und Wirtschaftlichkeitsberechnungen angestellt.
  Diese intensiven und vertieften Untersuchungen werden auf fünf Planungsfälle bezogen:
  - Variante A: weiter optimierter Ist-Zustand, Ausbaustandard
    Wasserstraßenklasse Vb/VIa
  - Variante B: verschärfte Flussregelung, Ausbaustandard
    Wasserstraßenklasse VIb
  - Kombination von Fluss- und Stauregelung /Variante C eine Staustufe und Fließstrecken nach Variante A, Ausbaustandard
    Wasserstraßenklasse Vb/VIa

- Stauregelungen
  Variante D1 – zwei Staustufen mit einem Seitenkanal,
  Ausbaustandard Wasserstraßenklasse VIb und
  Variante D2 – drei Staustufen mit einem Seitenkanal
  Ausbaustandard Wasserstraßenklasse VIb
- Die Stauhöhen sind niedrig veranschlagt, da keine Erzeugung elektrischer Energie vorgesehen ist. Vor allem bei Variante D2 (3 Staustufen) liegen sie zwischen 1,10 m und 2,50 m, d.i. leicht über MW.
- Kosten-/Nutzen-Verhältnis laut Planco für D1 1:3,4/4,5
- Zur Ökologie erklärte Prof. Reichholf bei dem 3. Donau-Symposium im April d.J. auf die Frage, ob z.B. die Variante D2 (3 niedrige Staustufen) keine wesentliche Verschlechterung bringe, das sei durchaus möglich, vorausgesetzt, der Natur werde ein genügend großer Entwicklungs-Spielraum eingeräumt. Er sehe in der Entwicklungsdynamik der Natur den entscheidenden Faktor.

Die Untersuchungen sollten in diesem Jahr abgeschlossen sein. Die Sache zieht sich aber bis in das kommende Jahr hin. Schon heute ist zweierlei sicher:

- Noch nie wurde weltweit ein Fluss derart intensiv untersucht und
- Nur die Stauregelungen der Varianten D1 oder D2 können die Anforderungen erfüllen, die an die Donau als Verkehrsalternative der Zukunft gestellt werden müssen.

Nach Abschluss der Untersuchungen soll eine politische Richtungsentscheidung über den weiteren Ausbau erfolgen. Die politische Entscheidung gestaltet sich auch deshalb schwierig, weil die Bundesregierung von SPD und Grünen und die Bayerische Staatsregierung von der CSU gebildet ist. Bund und Bayern tragen gemäß den Verträgen die Ausbaukosten im Verhältnis 2/3 : 1/3. Staatsminister Huber, Bayern, forderte eindeutig in der Mitgliederversammlung des DWSV am 07.06.2000 den Ausbau. Der Bund verweist auf Vorlage der Gutachten. Außerdem lag der bisherigen Diskussion überwiegend eine unzulässig verengte Betrachtungsweise zugrunde. In den Medien dominierten die Argumente der Ausbaugegner, konzentriert auf die lokale Sicht, auf den örtlichen Eingriff. Sie sind rein statisch orientiert, ablehnend. Der augenblickliche Zustand, der ja auch von Menschen festgelegt wurde, soll bleiben. Damit wird viel Kraft verschwendet für die Einhaltung einer in der Natur sonst nicht gegebenen Statik. Der Widerstand im Namen des Naturschutzes widerspricht in Wirklichkeit der Natur und ihrer Dynamik von Grund auf.

Bisher wurde leider die Chance viel zu wenig genutzt zwischen den Fronten darüber zu sprechen, welche Chancen für Wirtschaft und Ökologie die notwendigen Ausbauten eröffnen könnten. Entscheidend ist den Ausbau so zu gestalten, dass Entwicklungsmöglichkeiten für natürliche Prozesse offen gehalten sind, dass Entwicklungsfähigkeit genutzt wird.

Glaubt man an die Überzeugungskraft von Fakten, an Argumente und rationales Verhalten im gesellschaftlichen Diskurs, in der Berichterstattung der Medien und letztlich auch im politischen Entscheidungsprozess, dann ist breit angelegte Information das Gebot der Stunde.

Unsere Erfahrungen zeigen, dass trotz der jahrelangen Auseinandersetzungen die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung und der Journalisten uninformiert oder – noch schlimmer – desinformiert ist.

Deshalb sollten die Ergebnisse der jahrelangen Gutachtertätigkeit mit allen Mitteln der Informatik dargestellt werden. 20% der Bausumme sind für ökologische Ausgleichsmaßnahmen eingeplant. 1% sollte für Information zur Verfügung stehen. Nur der informierte Bürger kann mündig sein, im Sinne des berühmten Wortes von Imanuel Kant „Wage zu denken!"

Leider wird in der bisherigen Diskussion und Auseinandersetzung auch der internationale Aspekt des Donauausbaus vernachlässigt. Auf diesen aber kommt es entscheidend an. Wenn die Anliegerstaaten der Donau gemeinsam fordern, die Engpässe und vor allem den Flaschenhals Straubing – Vilshofen zeitnah zu beseitigen, und wenn dies zu einer positiven politischen Entscheidung in Deutschland führt, dann wird die Donau zu einer Verkehrsalternative der Zukunft werden.

„Parlamentarische Arbeitsgruppe Binnenschifffahrt“

Die Berichterstatterinnen und Berichterstatter für die Binnenschifffahrt im Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages besuchten am 19./20.06.2000 die deutsche Donau. Die Veranstaltung umfasste am Abend des 19.06.2000 eine **Podiumsdiskussion** zum Thema „Donauausbau Straubing – Vilshofen“ und am 20.06.2000 **eine Bereisung der Donau** von Regensburg mit dem Bus bis Straubing, von dort eine Fahrt auf dem nicht ausgebauten Donauabschnitt an Bord der MS BAYERN der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung bis Deggendorf und weiter auf dem Großmotorgüterschiff MS WÜRZBURG der MSG Mainschiffahrts-Genossenschaft nach Vilshofen.

Der Arbeitsgruppe gehören an: Annette Faße, MdB (SPD) als Sprecherin, Renate Blank, MdB (CSU), Hans-Michael Goldmann, MdB (FDP), Helmut Wilhelm, MdB (Bündnis 90/Die Grünen), Dr. Winfried Wolf, MdB (PDS).

Neben den Abgeordneten (der PDS-Vertreter fehlte) waren Spitzenbeamte des Bundesverkehrsministeriums, der Bayerischen Staatsministerien für Wirtschaft, Verkehr und Technologie sowie Landesentwicklung und Umweltfragen und ein breites Spektrum verschiedener Organisationen vertreten. Auch der Vorsitzende des DWSV, Dr. Wilhelm Doni, nahm teil. Eine besondere Prägung erhielt die Podiumsdiskussion durch Partikulierschiffer und Schiffsführer. Auch das Infomobil des BdB/BdS war mit Schifferbesatzung präsent, und zwar am 19.06. vor dem Tagungslokal in Regensburg sowie am 20.06.00 an der Schleuse Straubing und in Vilshofen.

Podiumsdiskussion

Staatssekretär Scheffler führte aus, dass zur Verlagerung von Gütern auf das Schiff eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur nötig sei. Durch die Verbindung zwischen Rhein und Donau werde die Donau in Zukunft neben dem Rhein die größte Verkehrsbedeutung haben. Die Mainvertiefung werde als „im Bau befindlich“ gesehen und fortgesetzt. Straubing – Vilshofen dagegen soll neu bewertet werden. Nötig sei hier größere Wassertiefe. Ziel der Bundesregierung sei eine durchgehende Verbesserung der Fahrwassertiefe zu erreichen, die eine Transportkostensenkung von 50% ermögliche. Belange der Schifffahrt und Erhaltung der ökologischen Potentiale seien dabei abzustimmen. Außerdem strebe man eine bessere Voraussage der Wasserstände und Vergleichmäßigung der Pegelstände an.

Die neueste deutsch-österreichische Studie prognostiziere eine Verdoppelung des Verkehrs auf der deutschen Donau bis 2015. Am Tag der Nationen auf der EXPO Hannover habe Österreich offiziell für den Ausbau der Strecke Straubing – Vilshofen interveniert.

Der Präsident des BdB Hofmann bestätigt, dass 2,50 m Abladung weniger als der europäische Standard von 2,70 m sei. Es gebe keinen Spielraum mehr nach unten. Seine Firma MSG beförderte 1999 1,1 Mio. t über die Donau. In Auswirkung der Niedrigwasserperioden zwischen 1995 und 1999 seien der MSG 1,53 Mio. DM zusätzliche Leichterkosten, 10 – 18 Mio. DM jährlicher Frachtausfall, 1,8 Mio. DM Lotsenkosten entstanden; insgesamt ein Wettbewerbsnachteil von 70 Mio. DM. Deshalb sei Staustützung unbedingt nötig!

Präsident Dipl.-Ing. Paul, WSD Süd, stellt fest, dass die Auslastung der Donau im Durchschnitt nur 50% der Tragfähigkeit der Schiffe betrage, d.h. rund 1/3 schlechter als am Ober- und Mittelrhein sei. Die Strecke Straubing – Vilshofen habe die höchste Zahl

an Havarien. Es bestehe keine Verlässlichkeit und Berechenbarkeit. Verbesserung sei nur durch Staustützung möglich!
Der Abschlussbericht der vertieften Untersuchungen liege Ende 2000 als Grundlage der Aufbereitung für die politische Entscheidung im Jahre 2001 vor.
Notar Huber vom Bürgerforum Umwelt e.V., Vilshofen behauptet, ein Ausbau sei nicht nötig. Die Verhältnisse seien genau so gut wie am Rhein und in Österreich/Ungarn. Die FFH-Richtlinie der EU sei durch Bayern an der Donau nicht umgesetzt. Dies werde durch den Bund Naturschutz bei der EU-Kommission beanstandet. Sie mache ohnehin jeden Ausbau unmöglich. Dr. Bernhart habe nachgewiesen, dass die Wünsche der Schifffahrt mit 2,50 m Wassertiefe ohne Ausbau voll befriedigt werden könnten.
Auf Nachfrage eines Schiffseigners aus der Zuhörerschaft, woher Herr Dr. Huber seine Kenntnisse der Donaustrecke bei Hainburg habe, ergab sich, dass diese von einer Schlauchbootfahrt stammten.
Herr **Schönauer** vom Bund Naturschutz in Bayern äußert die Auffassung, dass eine Verlagerung vom LKW auf das Schiff nicht möglich sei. Die Bahn könne alles ökologisch besser als das Schiff befördern. Eine Verringerung der Transportkosten sei unerwünscht, weil sie nur mehr Verkehr erzeuge. Die Zukunft liege in geschlossenen Kreisläufen kleiner Regionen mit möglichst wenig Fernverkehr.
Die Ausführungen von Huber und Schönauer, die sich bemerkenswerter Weise mit Ökologie und Biologie sachlich kaum befassten, riefen beim Publikum einen negativen Eindruck hervor. Beide wirkten schwach.
Ministerialrat Kleemeier betonte seitens des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, Bund und Bayern hielten am Duisburger Vertrag von 1966 und am sogenannten Kanalisierungsvertrag von 1976 fest. Bayern vertrete den Standpunkt, dass der Ausbau Straubing – Vilshofen nicht neu und nicht neu zu bewerten sei. Die Lenkungsgruppe der vertieften Untersuchungen habe festgestellt, dass die Eckpunkte der Gutachten bis Oktober dieses Jahres vorliegen können; zwischen Bund und Bayern bestehe jedoch bis jetzt kein Konsens über die wirtschaftlichen Untersuchungen, so dass Bayern eigene Gutachten in Auftrag gegeben habe, z.B. bei Ifo und der Universität Augsburg. Zur Studie Dr. Bernhart unterstreicht er deutlich, dass Wassertiefe nicht Abladetiefe sei.
In der Aussprache stellt **MdB Goldmann** fest, dass die Ansichten Hubers zur FFH-Richtlinie völlig falsch seien und fragt Huber, welche Lösung er überhaupt akzeptiere.
Professor Dr. Witte, Bundesanstalt für Wasserbau Karlsruhe, kritisiert die Studie Dr. Bernhart scharf und stellt fest, dass die Bundesanstalt die Variante A (Optimierung des Ist-Zustandes) am genauesten, entgegen der Kritik der Naturschützer, untersucht habe. Die Untersuchung ergebe dasselbe wie Bernhart, sei jedoch keine Aussage zur tatsächlichen Ablademöglichkeit der Schiffe.
MdB Faße fragt nach Niedrigwasser-Management, Auswirkungen auf das Grundwasser bei Ausbaumaßnahmen und danach und welche Auswirkungen durch Erosion auf die Auenwälder eintreten, wenn nichts geschehe.
MdB Blank setzt sich für einen Ausbau ein. Die ÖTV hatte eine positive und wohlbegründete Stellungnahme zugunsten eines staugestützten Ausbaus bei der Podiumsdiskussion ausgelegt.
Notar Huber antwortet, man wolle keinen Stau irgendwelcher Art. Erosion sei nicht zu befürchten.

Bereisung 20.06.2000

Präsident Hofmann hatte das Flaggschiff der MSG, die „Würzburg" (Länge 110 m, Breite 11 m, Tragfähigkeit 2.700 t) ab Deggendorf bereitgestellt. Wegen der fallenden Wasserstände war das Schiff auf 2,20 m Tauchtiefe geleichtert.. Die Fahrt führte durch die Engstelle Isarmündung, die Mühlhamer Schleife mit einer sehr engen Begegnung mit einem holländischen Bergfahrer, der vorzeitig in die einschiffige Stelle eingefahren war. Die ständigen engen Kurven mit sehr geringem Abstand des Schiffshecks zur Uferböschung, die ständigen Übergänge von einer Kurve in die andere gegenläufige waren höchst eindrucksvoll und zeigten, welche Anforderungen an die Schiffsführer unter derartigen Umständen gestellt werden.
Die Abgeordneten verließen das Schiff deutlich beeindruckt und nachdenklich.
Hoffen wir, dass die fachlichen Eindrücke in Berlin nicht wieder verblassen. Auf jeden Fall aber war diese Bereisung für die Information der Abgeordneten sehr wichtig.

Die Redaktion

Herausgeber: Deutscher Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg
Druck: Verlagsdruckerei Schmidt GmbH, Neustadt/Aisch
ISSN: 1433-1381
Schadenersatz für fehlerhafte, unvollständige oder nicht erfolgte Angaben ist ausgeschlossen.