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

Mitteilungsblätter

103

Mitteilungsblätter
Juli 2001
Nummer 103

Deutscher Wasserstraßen-
und Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau e.V.
Nürnberg (DWSV)
Geschäftsstelle:
Rotterdamer Straße 2
90451 Nürnberg
Telefon: 09 11 / 8 14 95 09
Fax: 09 11 / 86 46 66

Inhaltsverzeichnis

Mitgliederversammlung 2001 4

Infrastruktur ausbauen
Grußwort des Präsidenten des BDB Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V., Heinz Hofmann 8

Die ökonomische und ökologische Chance der internationalen Rhein-Main-Donau-Wasserstraße darf nicht verspielt werden!
Dr. Wilhelm Doni 11

Moderne multimodale Logistik-Konzeptionen
Professor D.B.A./Boston Univ. Peter Klaus
Lehrstuhl für Logistik der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg
Fraunhofer Anwendungszentrum für Verkehrslogistik und Kommunikationstechnik .. 14

Geschäftsbericht 2000/2001 19

Neuwahlen 21

Dr. Wilhelm Doni – der Binnenschifffahrt eng verbunden
Laudatio des Präsidenten des BDB Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V., Heinz Hofmann 27

Dr. Hartwig Hauck – Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins 1973 - 2001
Dr. Wilhelm Doni 29

Neue Allianzen für den Donauausbau
Dr. Roland Fleck, Vorsitzender des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV) 31

Auszug aus dem Verkehrsbericht 2000 der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Würzburg 36

Mitgliederversammlung 2001

Die Mitgliederversammlung 2001 des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins fand unter reger Beteiligung seiner Mitglieder und Freunde am 03.Juli 2001 im Mediensaal der Hafen Nürnberg-Roth GmbH statt.

Traditionsgemäß standen wiederum die Fachvorträge im Mittelpunkt der Veranstaltung. Diese bringen wir insgesamt ergänzt um die Verkehrszahlen des Jahres 2000 auf der Main-Donau-Wasserstraße. Außerdem berichten wir über die behandelten Regularien, insbesondere die Ergebnisse der Wahlen von Vorsitzendem, Vorstand, Beirat und Rechnungsprüfern, die turnusgemäß anstanden.

Im Anschluß an die Mitgliederversammlung fanden eine geführte Busfahrt durch das GVZ Hafen Nürnberg sowie die Besichtigung der Schleuse Nürnberg-Eibach reges Interesse.

Infrastruktur ausbauen

Der Donauausbau ist unverändert ein Schwerpunktthema der Mitgliederversammlung des DWSV, denn für die Binnenschifffahrt sind ihre Verkehrswege der Sockel ihres Handelns, stellt Heinz Hofmann, Präsident des BDB in seinem Grußwort fest. Die Aussage, dass eine gute Infrastruktur entscheidend für Wachstum und Wohlstand ist, fehlt in keinem wirtschafts- und verkehrspolitischen Programm, doch leider stimmen Programmatik und politisches Handeln in der Praxis häufig nicht überein. Die Investitionen der öffentlichen Hand in die Infrastruktur sind eher rückläufig, seit mehr als einem Jahrzehnt wird der Ausbau der Wasserstraßen vernachlässigt. Das gilt besonders für den entscheidenden Engpass an der Main-Donau-Wasserstraße zwischen Straubing und Vilshofen. Hier muss nun endlich politisch entschieden werden. Und wenn die Untersuchungen belegen, dass die für die Schifffahrt erforderliche Abladetiefe von ganzjährig 2,50 m nur mit einer Schleusenregelung zu erreichen ist, dann muss die Politik entsprechend sachgerecht entscheiden, fordert Heinz Hofmann.

Chancen nicht verspielen!

„Die Projektidee der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße war von Anfang an vorwärts gewandt, angebotsorientiert, auf die Eröffnung verkehrlicher und wirtschaftlicher neuer Chancen angelegt", so beginnt Vorsitzender Dr. Doni seinen Vortrag zu den ökonomischen und ökologischen Chancen der Main-Donau-Wasserstraße und fordert die Politik zu einer unverzüglichen Richtungsentscheidung für einen sachgerechten Donauausbau auf.

In kurzen, prägnanten Passagen schildert er die bisherige Entwicklung, die schon heute erreichte Bedeutung, die zukünftigen ökonomischen und ökologischen Chancen der Main-Donau-Wasserstraße. Dr. Doni unterstreicht deren Bedeutung für die politische Stabilisierung der angrenzenden südosteuropäischen Länder. Er zeigt die speziellen Systemvorteile auf, welche gerade die Main-Donau-Wasserstraße dem Binnenschiffsverkehr bietet. Um diese volkswirtschaftlichen Vorteile auch wirklich auszuschöpfen, muss die Donau-Wasserstraße eine durchgehende Qualität zeitnah erreichen. Unter großer Zustimmung der Versammlung warnt Doni deshalb davor, die noch vorhandenen Engpässe etwa halbherzig mit unzureichenden Standards lediglich zu entschärfen und nicht zu beseitigen.

Resolution

Des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV) anlässlich seiner Mitgliederversammlung am 03.07.01 in Nürnberg einstimmig beschlossen und verabschiedet:

„Die Entscheidungsträger des Bundes und des Freistaates Bayern werden nachdrücklich aufgefordert, die seit Beginn des Jahres 2000 überfällige politische Richtungsentscheidung über den Lückenschluss der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße, insbesondere über den Ausbau der Donaustrecke Straubing – Vilshofen, unverzüglich zu treffen.

Es darf nicht so weitergehen, dass die fehlende Entscheidung viele Initiativen lähmt. Alle Beteiligten brauchen endlich Klarheit. Deshalb gilt es jetzt, im Interesse auch der europäischen Integration, des Verkehrs und der Ökologie zu entscheiden! Die Schifffahrt benötigt dringend eine ganzjährige garantierte Abladetiefe von mindestens 2,50 m. Jede weitere Verzögerung ist schädlich und nicht hinnehmbar."

Logistik-Konzeptionen

Die Bildung von Transportketten zwischen Binnenschiff und Landverkehrsträgern über die Schnittstelle der Häfen findet zunehmend Aufmerksamkeit in der Entwicklung moderner Verkehrsstrukturen. Anhand zahlreicher Diagramme, Organogramme und Bilder referiert Professor Klaus, Inhaber des Lehrstuhls für Betriebswirtschaftslehre, insbesondere Logistik, an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg. Er zeigt dabei insbesondere Zukunftsmöglichkeiten durch die Einbeziehung der Binnenschifffahrt in diese Strukturen auf.

Führungswechsel beim DWSV

Anlässlich der Mitgliederversammlung 2001 fanden turnusgemäß Neuwahlen statt, deren Ergebnisse in diesem Mitteilungsblatt im einzelnen dargestellt sind. Der bisherige Vorsitzende Dr. Wilhelm Doni stellte sich dabei aus Altersgründen – er befindet sich im 72. Lebensjahr – nicht mehr zur Wahl. Dies wird für den DWSV eine gravierende Zäsur bedeuten, denn Dr. Doni war als Vorsitzender für den Verein aus unterschiedlichen Gründen von prägender Bedeutung: Da ist zunächst seine Herkunft aus einer alten Binnenschiffer-Familie mit frühen Kindheitserlebnissen

von der Schifffahrt auf dem Main und anschließender Ausbildung zum Binnenschiffer. Nach Abitur und Studium der Wirtschaftswissenschaften ist er dann bei bedeutenden Reedereien und Schifffahrtsverbänden in Mannheim und Bremen tätig. Von gleicher Bedeutung für seinen Einfluss auf den DWSV ist seine 1968 erfolgte Wahl zum Berufsmäßigen Stadtrat der Stadt Nürnberg mit nachfolgender 24jähriger Tätigkeit an der Spitze des Ressorts Stadtentwicklung, Wirtschaft und Wohnen. Hier wird Dr. Doni mit vielfältigen Fragen der Infrastruktur im Spannungsfeld der Politik konfrontiert.
Dem Vorstand des Vereins gehörte Dr. Doni seit 1969 und somit 33 Jahre an. Dem Aufsichtsrat der Rhein-Main-Donau AG gleichfalls viele Jahre. Dieser Werdegang macht deutlich, dass unter dem Vorsitz von Dr. Doni die Politik des Vereins und seine zahlreichen Aktivitäten von großem Sachverstand, und zwar gleichermaßen für die Fragen der Binnenschifffahrt, des Wasserbaus, aber auch der Infrastruktur und Wirtschaftsentwicklungen geprägt war.
Ergänzt wurde diese Linie durch das Geschäftsführende Vorstandsmitglied Dr. Hauck, der seit 1973 nebenamtlich für den „Kanalverein" als Geschäftsführer tätig war. Auch Dr. Hauck hat alters- und gesundheitsbedingt – er steht im 70. Lebensjahr - seine Tätigkeit als Geschäftsführer in diesem Jahr beendet.
Er widmete sich besonders der Öffentlichkeitsarbeit des Vereins und prägte diese im Sinne einer soliden, umfassend an Fakten orientierten und nachhaltigen Linie. Die so über Jahrzehnte entstandenen „Mitteilungsblätter" dokumentieren deshalb das ständige fachkundige Eintreten des Vereins für die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals und den heutigen Anforderungen entsprechenden Ausbau des Mains und vor allem der Engpaßstrecke Straubing – Vilshofen der Deutschen Donau.

Dieser Rückzug erfolgte abgestimmt. Dr. Doni und Dr. Hauck konnten davon ausgehen, dass die vertieften Untersuchungen bis Mitte 2001 spätestens abgeschlossen sein würden und die Politik ihre sachgerechte Richtungsentscheidung längst gefällt hat.

Für die Zukunft des Vereins ist wichtig, dass der Wechsel rechtzeitig erfolgt und geeignete Nachfolger zur Verfügung stehen. Zum neuen Vorsitzenden wurde Dr. Roland Fleck einstimmig gewählt. Dr. Roland Fleck ist Berufsmäßiger Stadtrat und Wirtschaftsreferent der Stadt Nürnberg und damit in vielfältiger und umfassender Weise mit Fragen der Infrastruktur und Wirtschaftsentwicklung befasst. Sein besonderes Interesse gilt der Stärkung der Wirtschaftsverbindungen des Raumes Nürnberg mit den südosteuropäischen Ländern. Er gehört zudem einer jungen dynamischen Generation politisch interessierter Wirtschaftsfachleute an, die auch schwierige Strukturfragen in der ihnen eigenen zupackenden Art angehen. Darüber hinaus steht Dr. Fleck in der über 100jährigen Tradition, wonach der „Kanalverein" seine Führung stets in Nürnberg, d.h. etwa in der geographischen Mitte der Main-Donau-Wasserstraße hatte.

Mit dem vom Vorstand zum nebenamtlichen Geschäftsführer bestellten Dipl.-Kfm. Axel Eisele steht ihm ein Fachmann zur Seite, der durch seine wissenschaftliche Tätigkeit am Fraunhofer Institut für Verkehr und Logistik und als Geschäftsführer der GVZ Hafen Nürnberg GmbH einschlägige Erfahrungen für die Arbeit des Vereins mitbringt.

Neue Allianzen

In seinem Schlusswort unterstreicht der neue Vorsitzende Dr. Roland Fleck die Be-

deutung der Main-Donau-Wasserstraße für die europäische Verkehrspolitik und damit für die europäische Wirtschaftsintegration. Die mit dieser einher gehenden Mobilitätszunahme fordert einen qualitativen wie quantitativen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Wer eine Integration von Balkanstaaten in die EU und damit den freien Verkehr von Bürgern, Gütern und Kapital befürwortet, muss dafür als eine wichtige Voraussetzung den Donauausbau schaffen.

Dr. Fleck betont für die zukünftige Vereinsarbeit neben der bisherigen Diskussion im wasserbaulichen und schifffahrtstechnischen Bereich mit einer unternehmensorientierten Erweiterung des Argumentationsfeldes eine weitere Diskussionsfacette einzubringen. Durch branchenübergreifende Modellprojekte ist die wirtschaftliche Notwendigkeit eines logistisch adäquaten Ausbaus der Donau darzustellen – im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit mit Organisationen der Donauanliegerstaaten. Die Wirtschaft, die Verlader sowie die Transport-, Lagerei- und Umschlagsdienstleister werden so zu direkten Verbündeten und Multiplikatoren des gemeinsamen Anliegens.
Damit wird deutlich, dass auch in Zukunft der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein die gemeinsamen Interessen von Binnenschifffahrt, Häfen und Verladern zum Nutzen der Gemeinschaft weiterhin nachhaltig und engagiert vertreten wird.

Die Redaktion

Infrastruktur ausbauen

Heinz Hofmann

Das Schwerpunktthema der Mitgliederversammlungen des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. in den letzten Jahren war der Ausbau der Infrastruktur an der Donau zwischen Straubing und Vilshofen.
Heute haben wir die Ehre, einen Vortrag von Herrn Prof. Dr. Klaus zu hören, der sich mit einem ebenfalls wichtigen Thema der heutigen Zeit beschäftigt, nämlich mit multimodalen Logistik-Konzeptionen, denen sich die Binnenschiffahrt selbstverständlich auch widmen muß und wird.

Trotzdem wird auch in der heutigen Versammlung das Thema „Donauausbau" nicht vergessen - und das ist gut so. Denn für die Binnenschifffahrt sind ihre Verkehrswege der Sockel ihres Handelns.

Auch Deutschland braucht ein leistungsfähiges Verkehrssystem und eine gute Infrastruktur und damit wichtige Eckpfeiler für Wohlstand und Wachstum im 21. Jahrhundert.

Die Erweiterung des EU-Bereiches in den nächsten Jahren in Richtung Osteuropa, mit sich abzeichnenden Ausweitungen des Handelsverkehrs und daher zwangsläufig steigenden Güterverkehren, verstärkt die Erkenntnis, sich dem Verkehr der Zukunft noch stärker widmen zu müssen.

Bekenntnisse zur Mobilität und einer leistungsfähigen Infrastruktur im Verkehr haben Konjunktur. Der Hinweis auf den positiven Einfluß von Verkehr und Verkehrsinfrastruktur, auf Wirtschaftswachstum und Beschäftigung fehlt in keinem wirtschafts- und verkehrspolitisch relevanten Programm einer Regierung. Allerdings stimmen oft Programmatik und politisches Handeln im konkreten nicht überein.

Die Investitionen der öffentlichen Hand in die Infrastruktur wurden verringert und ihre Nutzung zugleich verteuert. Einsparungen im investiven Bereich werden mit der Haushaltskonsolidierung begründet, ohne zu beachten, dass Infrastrukturen auch Vermögenswerte für kommende Generationen darstellen.

Heute unterlassene Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur könnten sich morgen negativ auf die Staatsverschuldung auswirken, denn sie blockieren das Wirtschaftswachstum und führen so für die Zukunft zu geringeren Steuereinnahmen.
Die Erhöhung der Mineralölsteuer und die Einführung einer Stromsteuer, - aufgewertet mit dem Schlagwort „Ökosteuer" - dienen rein fiskalischen Zwecken. Innovative Entwicklungen im Interesse von Umweltschutz und Sicherheit werden unterschätzt. Eine Strategie für Mobilität, die Deutschlands Verantwortung für ein europäisches Verkehrssystem Rechnung tragen würde, ist für mich nicht erkennbar.

Das Investitionsprogramm 1999 - 2002 der Bundesregierung weist nicht nach vorn. Gebaut wird nur noch, wofür Haushaltsmittel verfügbar sind. Die Bedarfsorientierung kommt zu kurz.

Die derzeitigen Mittel reichen noch nicht einmal aus, um den Erhaltungsnotwendigkeiten gerecht zu werden. Dies führt aber zwangsläufig dazu, dass ein notwendiger Neuausbau von Wasserstraßen damit blockiert wird.

Die Leistungsfähigkeit von Straßen, Schienenwegen, Kanälen, Flughäfen, Terminals, Häfen und Bahnhöfen ist zu einer Frage finanzieller Prioritätensetzung geworden.

Die deutschen Binnenwasserstraßen gehören zu den bedeutendsten Güterverkehrswegen

in Europa und sind unverzichtbare Lebensadern des Wirtschaftsstandortes Deutschland. Um so mehr muß dem Ausbau dieses Binnenwasserstraßennetzes eine größere Bedeutung zukommen, wenn die Binnenschifffahrt am steigenden Verkehr der Zukunft mehr als bisher teilhaben soll.

Dass die Binnenschifffahrt ihre Verkehre steigern kann, hängt nicht zuletzt von der Zurverfügungstellung einer insgesamt optimalen Wasserstraßeninfrastruktur ab. Das heutige deutsche Wasserstraßennetz entspricht noch lange nicht diesem Optimalzustand. Engpässe müssen deshalb beseitigt werden.

Verzögerungen im Ausbau von Wasserstraßen, ob aus ökologischen oder ökonomischen Gründen, dürfen sich nicht über Jahre oder gar Jahrzehnte hinziehen!

Das größte Handicap, das einer deutlichen Verlagerung von Gütern auf die Wasserstraße und damit einem umweltfreundlichen Transport entgegensteht, ist die seit mehr als einem Jahrzehnt vernachlässigte Wasserstraßeninfrastruktur. Waren es frührer nur fehlende Planungskapazitäten in den Wasser- und Schiffahrtsverwaltungen, liegt es seit einem Jahrzehnt vor allem an den unzureichenden Haushaltsansätzen:

- Engpässe im Wasserstraßennetz
- lange Reparaturzeiten veralteter Schleusen
- verzögerte Fertigstellungstermine begonnener Baumaßnahmen
- ausbleibende Entscheidungen über neue notwendige Maßnahmen und
- eine gravierende Vernachlässigung in der Instandhaltung

beeinflussen die Wirtschaftlichkeit der Binnenschiffahrt, beeinträchtigen Liefertreue und Pünktlichkeit und schwächen sie in ihrer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den Landverkehrsträgern.

Auf der letzten Verkehrskonferenz in Helsinki wurde festgestellt, daß die Planungen für ein gesamteuropäisches Verkehrsnetz immer klarer aufzeigen, dass die europäischen Binnenwasserstraßen zukünftig einen wesentlichen Anteil des Gesamtgüterverkehrs übernehmen müssen.

Als einen der zehn paneuropäischen Korridore wurde hierbei auch eine Binnenwasserstraße definiert, nämlich die Donau. Dieser Korridor durchquert die gesamte mittel- und osteuropäische Region.

Die bedeutende Rolle der Donau ist hierbei nicht alleine in der Tatsache zu sehen, daß sie den wichtigsten Binnenwasserweg darstellt, sondern daß daneben auch die Binnenhäfen zu sehen sind, die über dem Schnittpunkt als Häfen nicht nur eine Rolle in bezug auf die Schiffahrt spielen, sondern auch eine Verknüpfung zu den angrenzenden Bahn- und Straßenkorridoren darstellen.

Leider gibt es aber noch zwischen Straubing und Vilshofen den entscheidenden Engpaß zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer.
Dieses Nadelöhr muß schnellstens beseitigt werden, wenn der Wasserstraßenweg im gerade genannten Szenario seine ihm zugedachten Aufgaben wahrnehmen soll.

Kein Ausbau einer Wasserstraße ist bisher so gründlich untersucht worden, wie derjenige der Donaustrecke zwischen Straubing und Vilshofen. Jetzt muß politisch entschieden werden. Und wenn die Untersuchungen

ergeben, dass die ganzjährige Abladetiefe von 2,50 m nur mit einer Schleusenregelung zu erreichen ist, dann muß man endlich auch den politischen Mut aufbringen, entsprechend zu entscheiden.

Weitere Verzögerungen bei dieser Entscheidung sind nicht zu akzeptieren!

Die Sicherung des Wirtschaftsstandortes Deutschland und des Wirtschaftsraumes Europäische Union, der sich in den nächsten Jahren noch erweitern wird, setzt ein leistungsstarkes und attraktives Verkehrssystem voraus.

Die Wiedervereinigung Deutschlands, der EG-Binnenmarkt und die Öffnung der mittel- und osteuropäischen Staaten haben den Verkehr der letzten Jahre, vor allem den Transitverkehr auf den Ost-West-Verbindungen, stark ansteigen lassen. Die Verkehrsengpässe sind dabei zunehmend sichtbarer geworden; viele Hauptmagistralen sind häufig an den Grenzen ihrer Kapazitäten angelangt. Die Prognosen der Verkehrsentwicklung gehen von einem Güterverkehrswachstum von 64 % bis zum Jahr 2015 aus.

Das der Erarbeitung des neuen Bundesverkehrswegeplanes zugrunde liegende Szenario sieht dabei vor, dass die Bahn ihre Verkehrsleistung um 103 %, die Straße um 58 % und die Binnenschiffahrt um 39 % steigert. Auf dem Wege zu diesem Ziel hat die Binnenschiffahrt bereits 16 % geschafft, während die Bahn mit 4 % Wachstum hinterherhinkt.
Wenn Sie fragen, ob dieses Ziel erreichbar ist, muß man allein schon aus den Erfahrungen mit der Verkehrspolitik vergangener Jahrzehnte sagen, dass hier Wunsch und Wirklichkeit verwechselt werden.
Die Binnenschifffahrt ist leistungsfähig. Sie hat sich innovativ dem Strukturwandel und den Bedürfnissen der Verladerschaft angepaßt. Auf den Wasserstraßen ist nach Beseitigung der Engpässe noch viel Platz, und zusätzliche Schiffe werden bei entsprechender Transportnachfrage und rentablem Betrieb schnell gebaut. Mit dem im Vergleich zu den Investitionen in Straße und Schiene geringen Mittelvolumen zur Beseitigung gravierender Engpaßstellen und zum Neubau zweiter Schleusen an vielbefahrenen Wasserstraßen läßt sich die Transportmenge ohne weiteres um weitere 100 Mio. Tonnen in Deutschland steigern. Das hätte positive Auswirkungen auf die Entlastung der Straße, umweltfreundliche Verkehre, das Erreichen des Klimaschutzzieles und die Strategie zur Vermeidung von Unfalltoten und Verletzten.

Diese Chance für eine umweltfreundliche, sichere und den gesellschaftlichen Ansprüchen entsprechende Transportabwicklung hat die deutsche Verkehrspolitik noch nicht voll erkannt.

Das Ziel einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik muß deshalb darauf ausgerichtet sein, das Potential des Verkehrssystems Binnenschiff stärker zu fördern. Die Politik muß in einem Verkehrskonzept, das es bisher nicht gibt, klare Entscheidungen treffen, wie der Verkehr der Zukunft bewältigt werden soll.

Die Binnenschiffahrt ist in der Lage größere Transportmengen aufzunehmen. Die Leistungskraft der Binnenschiffahrt kann aber nur aufrecht erhalten und ausgebaut werden, wenn die politischen Rahmenbedingungen es gestatten, die betriebswirtschaftlich notwendigen Erträge zu erzielen.
Zu diesen Rahmenbedingungen gehört als wichtiges Element die Schaffung der notwendigen Infrastruktur - und dabei spielt auch der Ausbau der Donau eine wichtige Rolle.

Die ökonomische und ökologische Chance der internationalen Rhein-Main-Donau-Wasserstraße darf nicht verspielt werden!

Dr. Wilhelm Doni

Die Projektidee der Rhein-Main-Donau-Schifffahrtsstraße war von Anfang an vorwärts gewandt, angebotsorientiert, auf die Eröffnung verkehrlicher und wirtschaftlicher neuer Chancen angelegt. Vier Generationen wagten den großen Wurf, Rhein, Main und Donau zu einer einheitlichen europäischen Wasserstraße zu verbinden. Das gelang trotz der Katastrophen der beiden Weltkriege und ihrer verheerenden Folgen und trotz der allgegenwärtigen Pessimisten, Verhinderer und Bedenkenträger.

Seit der Eröffnung der durchgehenden Fahrt auf dem Main-Donau-Kanal zwischen Bamberg und Kelheim am 25.September 1992 ist die Verbindung zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer von insgesamt 3.500 km Länge fertiggestellt. Verkehrsgeographisch sind die fünf hochentwickelten und wirtschaftsstarken Länder des Rheinstromgebietes mit 8 Donauanliegerstaaten verbunden. Die Donau wurde außerdem als Projekt Nr. VII in die Planung der paneuropäischen Verkehrsnetze als einzige Wasserstraße Europas aufgenommen.

Gleichzeitig entstand ein imponierender Verbund der eigentlichen Wasserstraße mit der Wasserwirtschaft, vor allem in Form der Wasserüberleitung aus dem bayerischen Süden in den bayerischen Norden, dem Fränkischen Seenland, dem Hochwasserschutz, Wasserkraftnutzung und – in einem früher ungeahnten Ausmaß – Angebote für Freizeit und Erholung.

All dies bietet auch für die Zukunft große ökonomische und ökologische Chancen, denn nicht zuletzt für die Donauanlieger ist der Fluss von überragender Verkehrsbedeutung und damit auch für die künftige wirtschaftliche, ökologische und auch politische Stabilisierung und Entwicklung dieser Länder eine nicht zu unterschätzende Hilfe.

Das sind keine leeren Hoffnungen und Wünsche. Schon die bisherigen Erfahrungen mit der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße zeigen, dass die durch sie eröffneten Chancen auch durch die Verlader, Spediteure, Schifffahrtsbetriebe genutzt wurden. So schwankten die Verkehrsprognosen für den Main-Donau-Kanal zwischen 2,7 Mio. t im Minimum und 8,5 Mio. t im Maximum. Im Durchschnitt erwartete man bis zum Jahr 2010 ein Transportvolumen von 5 Mio. t jährlich.

Im vergangenen Jahr 2000 jedoch erreichte der Verkehr über den Main-Donau-Kanal bereits 8,5 Mio. t, auf dem Main zwischen Mainz und Bamberg 24 Mio. t und auf der deutschen Donau 8 Mio. t.

Diese Verkehrsleistung konnte erreicht werden trotz der noch nicht vollendeten Vertiefung des Main zwischen Würzburg und Bamberg, dem gravierenden Engpass der Donau zwischen Straubing und Vilshofen und den Kriegsfolgen auf dem Balkan. Alles in allem ist also die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße eine Erfolgsgeschichte, auch wenn dies in der Regel immer erst hinterher anerkannt wird. Alle Beteiligten wissen jedoch ebenso gut, dass für die optimale Chancenauswertung der Zukunft die bereits angesprochenen Schwachstellen beseitigt werden müssen, um auf den verschiedenen Abschnitten des Verkehrsweges gleichwertige Ausbaustandards zu erreichen. Denn als Grundsatz gilt: Die Wasserstraße muss so dimensioniert und ausgestaltet sein, dass möglichst vielfältige, den immer neu wechselnden Anforderungen gerecht werdende Transportformen und Transportgefäße eingesetzt werden können. Auf keinen Fall also

dürfen die noch vorhandenen Engpässe nur halbherzig mit unzureichenden Standards lediglich entschärft und nicht beseitigt werden!

Dies ist um so nötiger, als die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße dem Binnenschiffsverkehr günstige bis sehr günstige Systemvorteile bietet:

- sie erschließt das Hinterland der Rheinmündungshäfen, d.h. der bedeutendsten Seehäfen der Welt zu den Rhein-Main- und Donaustationen;
- es können große Transportmengen über große Transportentfernungen bis zu über 2.000 km je Einzelfahrt entwickelt werden;
- im Binnenland verbindet sie bedeutende Wirtschaftsregionen, die sowohl voll entwickelt sind wie vor einer nachhaltigen Entwicklung stehen.

Im Parallelverkehr zu Rhein, Main und Donau werden erhebliche Transportmengen auf den Autobahnen und mit der Eisenbahn befördert. Für beide Verkehrsträger bestehen in diesem Verkehrskorridor praktisch kaum noch Reserven für die prognostizierten großen Verkehrszuwächse zwischen dem Gemeinsamen Europäischen Markt und den donaueuropäischen Ländern. Hier kann die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße zusätzlich zu ihrem bisherigen Verkehr erhebliche Verlagerungs- und Entlastungseffekte sowohl in wirtschaftlicher wie ökologischer Sicht erreichen, wenn folgende Kriterien der Auswahl des Transportmittels optimiert werden können:

- Transportkosten der gesamten Transportkette
- Zuverlässigkeit des Transports und Termintreue
- Transportsicherheit
- Flexibilität

Für die weitere Auswertung der Chancen der Rhein-Main-Donau-Schifffahrtsstraße und die Marktstellung des Verkehrssystems Wasserstraße-Schiff-Hafen auf dieser Magistrale bedeutet dies folgende Notwendigkeit:

- bedarfsgerechte Einsatzmöglichkeit für große Einheiten (Großmotorgüterschiff und Schubverbände), da die Größendegression der Tonnen/Kilometer-Kosten erheblich ist;
- optimale Auslastung der Fahrzeuge. Die von der Auslastung abhängigen Kosten je t/km steigen bei Minderauslastung überproportional an und vermindern so die Konkurrenzfähigkeit wie die Nutzung der ökologischen Vorteile des Binnenschiffs;
- deshalb gleiche, berechenbare und ausreichende Beladungsmöglichkeiten (Tauchtiefen) über das ganze Jahr von mindestens 2,50 m in Fahrt, besser 2,70 m;
- ausreichende Wasserstraßenquerschnitte und Kurvenradien für sichere Fahrt und Begegnungsfahrt;
- für Schwergut, sperriges Gut und Containertransporte ausreichende Brückenhöhen und
- Minimierung der Schifffahrtssperren durch Eis, was jedoch durch die neu entwickelte Eisbeseitigung durch Shreddern heute möglich ist.

Ich weise ausdrücklich darauf hin, dass diese Bedingungen optimalen Schiffsverkehrs sowohl für die wirtschaftliche Optimierung und damit Konkurrenzfähigkeit der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße von ausschlaggebender Bedeutung sind wie für die volle Ausnutzung der ökologischen Vorteile des Binnenschiffsverkehrs. Diese sind bei optimierten Bedingungen, wie sie die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße bereits bietet bzw. nach Beseitigung der Schwachstellen

bieten wird, gravierend. So liegen die Schadstoffemissionen des Straßengüterverkehrs gegenüber Binnenschiff und Eisenbahn um das 7-fache höher, die Unfallfolgekosten um das 178-fache; noch schlimmer sind die Belastungen durch Verkehrslärm, Landschaftsverbrauch und anderes. Zusammenfassend errechnen unabhängige Gutachter die sogenannten externen, d.h. gesellschaftlichen, Kosten im Güterverkehr in DM je 100 t/km wie folgt:

- Straßengüterverkehr 5,01 DM
- Bahnverkehr 1,15 DM
- Binnenschiff 0,35 DM.

Es geht also bei der weiteren Optimierung der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße, insbesondere bei der Beseitigung des Engpasses Straubing – Vilshofen in gleicher Weise und mit gleichem Gewicht um wirtschaftliche **und** ökologische Verbesserungen!

Diese großen volkswirtschaftlichen Vorteile der Binnenschifffahrt interessieren allerdings nicht den Verlader. Sie wirksam werden zu lassen, ist Aufgabe der Politik.

Das ist in den vergangenen Jahren von vielen Seiten, nicht nur von uns, immer wieder festgestellt und gesagt worden. Die seit 1996 aufgrund der Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Freistaat Bayern durchgeführten vertieften Untersuchungen belegen, dass die notwendigen Bedingungen für den optimalen Schiffsverkehr nur durch sanfte Staustützung erreichbar sind und dass die unvermeidlichen Eingriffe in die Natur auch nach den strengen Forderungen der deutschen und europäischen Naturschutzbestimmungen ausgleichbar sind. Ja dass darüber hinaus die von mir aufgezeigten ökologischen Vorteile entwickelt werden können.

Warum zögert man noch?
Hätte der Bund der Steuerzahler nicht längst protestieren müssen, weil die Milliarden-Investitionen in die fertiggestellten Teile der Schifffahrtsstraße vor allem durch die Engstelle Straubing – Vilshofen nicht voll ausgenutzt werden können?

Hätte eine Umweltpolitik, der es ernst ist mit der deutlichen Reduzierung der CO2.-Emissionen nicht längst handeln müssen?

Müsste die Optimierung des Donauverkehrs im Rahmen der Rhein-Main-Donau-Schifffahrtsstraße nicht ein zentraler Punkt der EU-Beitrittsverhandlungen mit den donaueuropäischen Ländern sein?

Warum verweigert sich der Verbands-Naturschutz sinnvollen Lösungen?

Es ist viel Zeit, zu viel Zeit seit 1992 ungenutzt verstrichen und vertan worden. Die Unsicherheit wie es weitergeht hat viele wirtschaftliche Initiativen gelähmt. Alle Beteiligten brauchen endlich Klarheit. Nachdem jetzt alles so gründlich untersucht wurde, wie noch niemals weltweit ein Flussabschnitt auf dem Prüfstand war, gilt es jetzt zu entscheiden. Nur so können die Chancen genutzt werden.

Packen wir's also endlich an!

Moderne multimodale Logistik-Konzeptionen

Prof. Peter Klaus, D.B.A. / Boston Univ.

Auf dem Königsweg zum Unternehmenserfolg: Treiber des Wandels und das Versprechen der Logistik

Alle lokal, national und international agierenden Unternehmen sehen sich aktuellen Sachzwängen ausgesetzt, welche die bisherige Geschäftsabwicklung maßgeblich und nachhaltig wandeln.

Folgende generelle Treiber des Wandels werden gesehen:

- dramatisch zunehmender Kosten- und Leistungswettbewerb („Globalisierung")
- sich immer schneller ändernde, individuellere Kundenanforderungen („Individualisierung")
- schneller Wechsel der Technologien („Verkürzung der Lebenszyklen")
- anhaltende Nachfrageschwäche nach traditionellen Produkten und Dienstleistungen (post-industrielle Wirtschaft)
- wachsende Renditeansprüche der Kapitalgeber („Shareholder-Value"-Denken)

Es werden daher neue Lösungen gesucht mit diesen Wandlungen umzugehen und sich mit diesen auseinander zusetzen. In der aktuellen Diskussion wird immer wieder „Logistik" und „Supply Chain Management" genannt, mit deren Hilfe, im optimistischsten Falle, ein Königsweg beschritten werden kann.

Welche Lösungsansätze für die Wirtschaft können nun durch diese beiden Begriffe inhaltlich aufgezeigt werden?

Was dahinter steckt: „Logistik" und „Supply Chain Management"

Der Bedeutungsentwicklung der „Logistik" kann man als dreistufig bezeichnen:

1. Bedeutung der Logistik in den 60er Jahren: Hier standen die Professionalisierung der betrieblichen Randfunktionen Transport, Umschlag und Lagerung („TUL"-Logistik) im Mittelpunkt des Interesses.

2. Bedeutung der Logistik in den 80er Jahren: Es wurde besonderes Augenmerk auf die Funktionsintegrations- und Koordinationsaktivitäten zwischen den betrieblichen Funktionen gelegt und damit auf Planungs- und Schnittstellen-Management-Instrumentarien fokussiert.

3. Bedeutung der Logistik in den 90er Jahren: Hierbei steht das Management von Fließsystemen, als was Unternehmen und das betriebliche Unternehmensumfeld seither verstanden werden, im Zentrum der Betrachtung.

Diese 3. Bedeutung der Logistik, das neue Denken in Wertketten und Prozessen, das Management von Fließsystemen (Flow-Management), das neue Werte für den Kunden schafft, stellt derzeit das ausgefeilteste Erklärungs- und Anwendungsinstrumentarium zur Verfügung.

Nicht mehr die „Organigramm- oder Kästchen-Welt" mit den zum Teil verwucherten und redundanten informatorischen und operativen Strukturen der Auftragsabwicklung steht im Vordergrund. Vielmehr wird durch das „Flow Management" nur noch ein Prozess in den Mittelpunkt gerückt und zum zentralen Gegenstand des Management-Interesses: Der „Order-to-Payment"-Prozess.

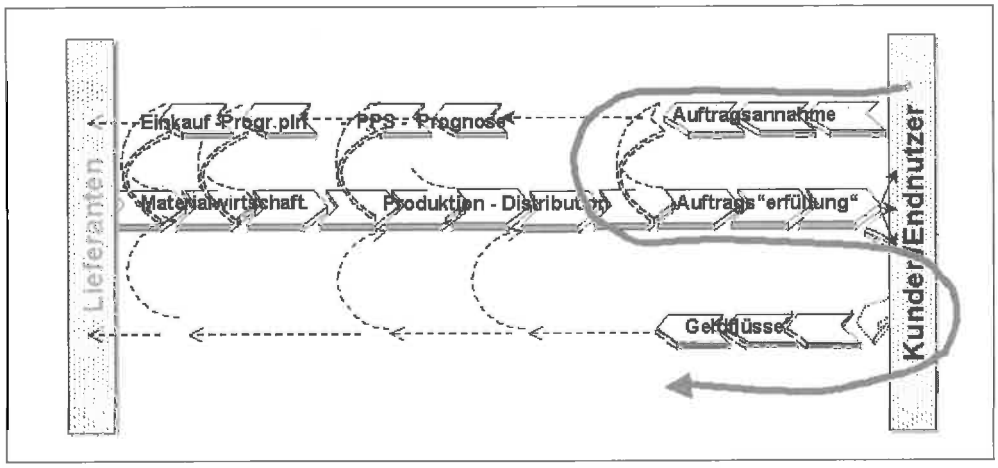


Abb 1: Der „Der Order-to-Payment"-Prozess

Wie die Abbildung zeigt, verläuft dieser universal gültige „Order-to-Payment"-Prozess in einem S-förmigen Verlauf: Zunächst wird vom Kunden ein Auftrag an den Lieferanten erteilt. Dieser Auftrag löst Ströme und Flüsse aus (Auftragsannahme, Planungen, Einkauf, etc.). Dann kehrt sich die Richtung zum Kunden hin um; der Strom erreicht den Kunden nach materialwirtschaftlichen Aktivitäten, Produktion und Distribution in Form eines erfüllten Auftrages. Die letzte Stromrichtungsänderung vom Kunden zum Lieferanten ist mit den Geldflüssen abgeschlossen.

Wenn man die gesamten logistischen Flüsse betrachtet, also von der Urproduktion über Halbfertigprodukte, Produktion, Distribution durch Dienstleister bis zum endgültigen Konsum, verketten sich die unternehmensspezifischen (internationalen) „Order-to-Payment"-Prozesse netzwerkartig zur unternehmensübergreifenden Supply Chain, wie aus der nachfolgenden Abbildung hervor geht. Die wichtigen Ströme des Recycling, der Entsorgung und der Verwertung sind hier allerdings nicht dargestellt.

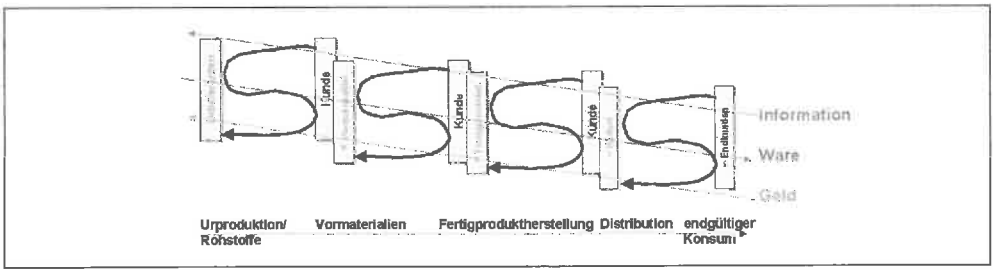


Abb 2: Die Verkettung von „Order-to-Payment"-Prozessen zur Supply Chain

Aus Sicht des „Flow Management" verketteter „Order-to-Payment"-Prozesse werden logistische Konstruktions- und Rationalisierungsansätze ableitbar, die helfen, neue Erfolgspraktiken (aber auch zukünftige Erfolgsanforderungen) für die Unternehmensführung supply-chain-weit aufzuzeigen:

- Produkte und Dienste von beherrschter Komplexität, d.h. vertretbarer „Einfachheit" und „Homogenität",

- unter bestmöglicher Ausschöpfung der Potentiale aller Ressourcen, die im „Netzwerk" verfügbar sind,

- und optimaler Integration der Netz-Elemente (von der Urproduktion bis zu Endverbrauch und Entsorgung)

- „fließen" durch Kanäle und Netzwerke: geradlinig, auf kurzen Wegen, zügig, ohne Staus, Schleifen und unnötige Verzweigungen oder Verwerfungen auf den Kunden zu!

Ansätze logistischer Rationalisierung

Im Folgenden werden vier allgemeingültige „Flow Management"-Ansätze logistischer Rationalisierung dargestellt, die im Rahmen der Komplexitätsreduzierung und Komplexitäts „balancierung" bei Logistik-Dienstleistungsunternehmen Anwendung finden können:

- Outsourcing von Produkt-Komplexität im industriellen Bereich
  - Modularisierung und „Fraktalisierung" der industriellen Produkte
  - Verringerung der Lieferantenzahl
  - Steigerung der „Massenhaftigkeit" in frühen Wertschöpfungsphasen

- Outsourcing von Prozesskomplexität
  - Fokussierung auf Kernprozesse
  - Nutzung von Partnerkompetenzen zum Prozess-Redesign
  - Leistungsfähigere Technologien
  - Nutzung von Partner-Kapazitätsreserven zum Abbau von Schwankungen
  - Prozessbeschleunigung durch Parallelisierung

- Outsourcing von Management-Komplexität durch Bildung definierter Arbeitspakete bzw. nach vorgegebenen Erfolgsfaktoren

- Intelligente Komplexitäts„balancierung" für maximale Ausschöpfung aller Partner-Ressourcen durch Verlagerung bzw. Verteilung von Produktdesign-, Qualitäts-, Termin- und Verfügbarkeitsverantwortlichkeiten auf die Outsourcing-Partner.

Ein Logistik-Dienstleister muss demnach in der Lage sein, selbst über optimierte Prozesse in der Abwicklung zu verfügen und darüber hinaus die Fähigkeit besitzen, das Management einer Supply Chain für seine Kunden im Sinne des Flow Managements zu gestalten bzw. adäquat zu rekonfigurieren.

Daraus ergeben sich neue Chancen für die Integration von „Value Added"-Dienstleistungen in den Transport: Neue operative Aktivitäten, wie z.B. Vor-/Nachtransport-Integration, Umschlag, Maintainance, administrative Dienste (Bestandsmanagement, Call Center) oder Trading-Aktivitäten (Einkauf, Brokering).

Aus diesen Prozeßre- und -neukonstruktionen der Wertketten und Geschäftsprozesse zwischen Verlader und Dienstleister ergeben sich geglättete, transaktionsarme und selbstauslösende Prozesse. Diese neue

Form des Prozessmanagements bedarf allerdings an den Schnittstellen zwischen den Supply Chain-Bereichen informationstechnischer Unterstützung (z.B. Telematik, Supply-Chain-Software und Internetkommunikation) und organisatorisch-persönlicher Integration (z.B. symbiotische Organisationsformen als Partnerschaft auf vielen Ebenen auf lange Sicht mit hoher Intensität).

Und nicht nur im internationalen Kontext bedeutet das: Die Prozesse der einzelnen, multimodale Verkehrsträger nutzenden Supply Chains folgen den nach den geschilderten logistischen Anforderungen angepassten Verkehrswegen und werden nicht mehr durch Grenzen aufgehalten oder unterbrochen.

Fazit: Welche Zukunft für die Binnenwasserstrassen?

Bezogen auf die vorhergehenden Ausführungen gibt es für die Binnenschifffahrt als Träger wasserbasierter multimodaler Transportketten schlechte und gute Nachrichten, wie auf das beschriebene moderne Anforderungsprofil für Logistik-Dienstleister und den Wandel in der Geschäftsabwicklung zu reagieren wäre:

Schlechte Nachrichten:

- systemspezifische Merkmale der Netzdichte, Wetterabhängigkeit und Zeitverluste gebrochener Transporte bleiben reglementierend erhalten;
- härtere logistische Forderungen nach Geschwindigkeit, Belieferungskontinuität, kleinen Sendungseinheiten bilden Nachteile für die Binnenschifffahrt;
- Fluss- und „Supply Chain" Orientierung ist nicht förderlich für horizontale Kooperationen;
- die Erfahrung unterschätzter „Transaktionskosten" der Kooperation - Vorteile integrierter Einheitsunternehmen;
- aktuelle Investitionsaversion in kapitalintensive Transportmittel.

Gute Nachrichten:

- drohender Straßenverkehrsinfarkt und die neue „europäische Geographie" durch EU-Erweiterung und Integration;
- wachsende Umwelt-Sensibilität, auch der verladenden Wirtschaft, für den Einsatz und die Notwendigkeit umweltfreundlicher Transportträger;
- die „Fahr-Personal"-Problematik der Strasse und die öffentliche Meinung gegen den LKW;
- neue multimodale Transport-, Umschlags- und Steuerungstechnologien beschleunigen die Prozesse und sichern deren Qualität;
- „Platz" und „Zeit" auf dem Binnenschiff als strategische „Pfunde".

Visionen moderner multimodaler Logistik-Konzeptionen

Es gilt also einerseits die „alten" Wertschöpfungsbeiträge des Binnenschiffs zu perfektionieren, d.h. die flexiblen Puffer-/Lagerkompetenzen zu optimieren und gleichzeitig die datentechnische Integration des Binnenschiffs in die Transportketten zu vollenden.

Anderseits müssen auch neue Wertschöpfungsfunktionen auf dem Binnenschiff integriert werden, so z.B. schwimmende, zeitlich/örtlich flexible Verarbeitungsstätten und Entsorgungs- und Recyclingoperationen.

Weiterhin ist die Binnenschifffahrt in die Strukturen der neuen „4PL"-Dienstleistungswelt einzufügen:

- Branchen-Logistikpakete für Bau, Chemie
- Branchen-Logistik-Pakete für Mineralöl, etc.

Damit würde des Binnenschiff nicht nur Träger der Sendungen, sondern die Binnenschifffahrt böte als Generaldienstleister logistische Lösungen an, die die gesamte Wertschöpfungskette bzw. Supply Chain integrieren und steuern (z.B. auch Organisation des Vor- und Nachlaufes).

Auch ist zu überdenken, dem Binnenschiff eine Rolle als saisonaler Puffer für Verkehrsspitzen-Belastungszeiten zu geben, z.B. temporäre Ro/Ro-Angebote für Sommerzeiten oder für Wochenend- bzw. Feiertagstransporte?

Diese Vorschläge stehen als Ableitung aus der neuen Logistik- und Supply Chain-Diskussion und in Verbindung mit den dargestellten guten und den schlechten Nachrichten für den Transportträger Binnenschiff ganz im Zeichen der zukunftsorientierten Geschäftsabwicklung und können somit Diskussionsgrundlagen für die betrieblichen Praktiker bilden.

Geschäftsbericht des DWSV 2000/2001

Vorstand und Geschäftsführung des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins konzentrierten ihre Tätigkeit auch in der zweiten Jahreshälfte des Jahres 2000 und in der ersten Jahreshälfte des Jahres 2001 auf die Engpaßstrecke der deutschen Donau zwischen Straubing – Vilshofen. Hier war gemäß der Festlegung vom 17.10.1996 der Abschluss der umfangreichen vertiefenden Untersuchungen und auf dieser Grundlage die Richtungsentscheidung über den Ausbau durch Bund und Freistaat Bayern erwartet worden.

Im Vorfeld dieser erwarteten Grundsatzentscheidung verstärkten Verbands-Naturschutz und die örtlichen Ausbaugegner ihre Anstrengungen, vor allem bei den sogenannten Donautagen 2000 im Juni des vergangenen Jahres. Diesen Aktionen begegneten wir zusammen mit Schifffahrt und Häfen. Im Ergebnis gelang es, in den Medien eine differenziertere Berichterstattung zu erreichen. Es wurde nicht nur, wie in früheren Jahren, über angeblich drohende schwerste Schäden für die Umwelt berichtet, sondern auch über die Möglichkeit einer nachhaltig verbesserten Wasserstraße in dem fraglichen Bereich gemäß den Ausbaustandards der Rhein-Main-Donau-Schifffahrtsstraße.

Bei dieser Gelegenheit und während des Berichtszeitraums bewährte sich das Aktionsbündnis Pro Donau – getragen von den bayerischen und österreichischen Donauhäfen, der Schifffahrt und unserem Verein - außerordentlich. Mit der durch die Häfen finanzierten und herausgegebenen Zeitung wurde ein wichtiges Instrument für die Information der Mandatsträger, Behörden und der Bevölkerung in der fraglichen Region geschaffen.

Leider ist auch bis jetzt kein Termin erkennbar, an dem die mittlerweile fertiggestellten zusammengeführten und ausgewerteten Gutachten zum Donauausbau veröffentlicht werden und die Grundsatzentscheidung fällt.

Wir haben deshalb im Rahmen der Aktionsgemeinschaft Pro Donau, abgestimmt mit den einzelnen Partnern, eine groß angelegte Briefaktion im Frühjahr dieses Jahres durchgeführt, in der Abgeordnete, ihre Fraktionen, Mandatsträger, Verbände der Wirtschaft, Industrie- und Handelskammern und viele andere mehr auf die verzögerte Situation aufmerksam gemacht wurden. Dabei wurde zum wiederholten Male die große wirtschaftliche und ökologische Bedeutung des Ausbaus dargelegt. Diese Briefaktion löste zahlreiche und teilweise sehr interessante Reaktionen aus. Die wohl absurdeste Aussage einiger Politiker in diesem Zusammenhang war wohl, es stehe Hafendirektoren und anderen nicht zu, Entscheidungen, welche der Politik oblägen, beinflussen zu wollen. Darauf wurde geantwortet, der Bürger verlange, dass die Politik ihre Entscheidungen vor allem an fachlichen Fakten orientiere und nicht an sachfremden Erwägungen.

Günstiger sieht es für die Mainvertiefung im Abschnitt Würzburg – Bamberg aus. Hier haben die Arbeiten in der Stauhaltung Würzburg begonnen. Sie werden hoffentlich Schritt für Schritt fortgeführt werden.

Im Rahmen dieser Bemühungen nahmen der Geschäftsführende Vorstand und der Vorsitzende alle zeitlich und finanziell leistbaren Möglichkeiten wahr, Kontakte mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie sowie dem Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, mit dem Bundesver-

kehrsministerium, mit parlamentarischen Gruppen, vor allem der Parlamentarischen Arbeitsgruppe Binnenschifffahrt, den Regierungspräsidien sowie mit anderen Organisationen zu halten.

In diesem Zusammenhang wurden Vorträge in Wien vor der Wirtschaftskammer Niederösterreich und in Berlin gehalten.

Die Zusammenarbeit mit dem Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein war wiederum eng und fruchtbar.

In den Mitteilungsblättern berichteten wir in einer Zwischenbilanz über Methode und Stand der vertieften Untersuchungen für den Donauausbau Straubing – Vilshofen, über die Symposien in der Fachhochschule Deggendorf, vor allem über die differenzierte Darstellung der wasserbaulichen gutachterlichen Untersuchungen durch den Präsidenten und die Mitarbeiter der Bundesanstalt für Wasserbau und der Technischen Universität München im November des vergangenen Jahres und über zahlreiche Einzelaktivitäten.

Unsere Aktivitäten werden laufend in der seit 1999 bestehenden homepage des DWSV dargestellt. Die wichtigsten Aussagen sind auch in einer englischen Fassung abrufbar. Bis Mitte dieses Jahres hatten wir auf dieser homepage rund 8000 Zugriffe.

In unserem letztjährigen Geschäftsbericht konnten wir mitteilen, dass nach der Neuordnung des Spendenrechts und der Richtlinien für die Gemeinnützigkeit von Vereinen ab 01.01.2000 mit Bescheid vom 04.01.2000 die Gemeinnützigkeit des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins zunächst bis 30.06.2001 bestätigt wurde. Die eingeleitete Prüfung des Zentralfinanzamtes Nürnberg betreffend die Erteilung der Gemeinnützigkeit über diesen Zeitraum hinaus ist leider noch nicht abgeschlossen.

Wir hatten erwartet in diesem Geschäftsbericht über die unbedingt notwendige Grundsatzentscheidung für den Ausbau der Engpaßstrecke Straubing – Vilshofen berichten zu können. Die leider eingetretene Verschiebung dieses überfälligen politischen Grundsatzbeschlusses ist außerordentlich enttäuschend und schädlich sowohl für Schifffahrt und Verlader als auch für die Ökologie. Deshalb fordert der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein nachdrücklich die verantwortlichen des Bundes und des Landes Bayern, auf, kurzfristig die Grundsatzentscheidung zu treffen und so schnell wie möglich den Engpass zu beseitigen.

Neuwahlen

Dipl. Kfm. Axel Eisele (li), Dr. Roland Fleck, Dr. Wilhelm Doni

In den **Vorstand** wählte die Mitgliederversammlung 2001 gemäß § 8 der Satzung einstimmig für die Jahre 2001, 2002, 2003 folgende Persönlichkeiten:

Vorsitzender:
Berufsm. Stadtrat Dr. Roland Fleck
Wirtschaftsreferent der Stadt Nürnberg

Stellvertretende Vorsitzende:
Alfred Dick,
Staatsminister a.D.; Straubing

Willi Gerner
Vorstandsmitglied der E.ON Energie AG, München
Vorsitzender des Aufsichtsrates der Rhein-Main-Donau AG

Vorstandsmitglieder:
Dipl.-Ing. Alfred Baumeister
Geschäftsführer der RMD Wasserstraßen GmbH, Unterföhring

Karl-Albrecht Bruhns
Generalbevollmächtigter der BayWa Aktiengesellschaft, München

Reg.Bmstr.Dipl.-Ing. Rüdiger Deutsch
Direktor der Bayerischen Landeshafenverwaltung, Regensburg

Dr. Otto Haubensak
Leiter des Werkes Kelheim der Süd-Chemie AG, Kelheim

Reg.Bmstr. Werner G. Herboth,
Unterschleißheim

Rechtsanwalt Gerhard Hess
Hauptgeschäftsführer des Bayerischen Bauindustrieverbandes, München

Kapitän Karl Hillerer
Mitglied des Fachausschusses
Personenschifffahrt
Donauschiffahrt Wurm + Köck, Passau

Toni Hinterdobler
Hauptgeschäftsführer der
Handwerkskammer
Niederbayern-Oberpfalz, Passau

Heinz Hofmann,
Präsident des Bundesverbandes der
Deutschen Binnenschiffahrt e.V.,
Vorstandsvorsitzender der MSG Würzburg

Ministerialdirektor a. D. Hanns-Martin Jepsen,
München

Ass. Walter Keilbart
Hauptgeschäftsführer der IHK Niederbayern
in Passau

Präsident a. D. Dipl.-Ing. Julius Kruip,
Reichenberg

Dipl.-Ing. Wolfgang Paul
Präsident der Wasser- und Schifffahrts-
direktion Süd, Würzburg

Dipl.-Volkswirt Georg Raum
Hauptgeschäftsführer der IHK Regensburg,
Regensburg

Dr. Dieter Riesterer
Hauptgeschäftsführer der IHK Nürnberg für
Mittelfranken, Nürnberg

Reg.Bmstr.Dipl.-Ing. Walter Schmidt
Direktor der Hafen Nürnberg-Roth GmbH,
Nürnberg

Christoph Schmidt
Geschäftsführer der RMD Wasserstraßen
GmbH, Unterföhring

Ministerialdirektor Hans-Hermann Schneider
Leiter der Obersten Baubehörde im
Bayerischen Staatsministerium des Innern,
München

Michael Schrey
Direktor der Hafenbetriebe der Stadt
Frankfurt a.Main, Frankfurt/Main

Professor Dierk Schröder
Präsident Vereins für europäische Binnen-
schifffahrt und Wasserstraßen e.V.
Präsident der Wasser- und Schiffahrts-
direktion Mitte, Hannover

Dipl.-Ing. Hans-Peter Seidel, Fürth

Prof. Dr.Konrad Weckerle
Vorsitzender des Vorstandes der Rhein-
Main-Donau AG, Unterföhring

Ehrenvorsitzender:
Altoberbürgermeister Senator h.c.
Dr. Andreas Urschlechter, Nürnberg

Geschäftsführer:
Dipl.-Kfm. Axele Eisele, Nürnberg

In den **Beirat** wählte die Mitgliederversammlung 2001 gemäß §9 der Satzung einstimmig für die Jahre 2001, 2002, 2003 folgende Persönlichkeiten:

Hans Angerer
Regierungspräsident von Oberfranken, Bayreuth

Konrad Beugel
Berufsmäßiger Stadtrat,
Referent für Wirtschaft und Arbeit, Erlangen

Dipl.-Ing. Günter Dependahl
Zweigniederlassung München der Siemens AG, München

RA Gunter Dütemeyer
Geschäftsführer des Vereins für europäische Binnenschiffahrt und Wasserstraßen, Duisburg

Anna Eder
Oberbürgermeisterin der Stadt Deggendorf

Dr. rer.pol. Horst Erbguth
Vorsitzendes des Arbeitskreises Schifffahrts-Museum Regensburg

Richard Erdmann
Erster Bürgermeister der Stadt Roth

Dr. Hubert Faltermeier
Landrat des Landkreises Kelheim

Gudrun Griesser
Oberbürgermeisterin der Stadt Schweinfurt

Fritz Guercke
Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Mainz

Dr. Wolfgang Hönemann
Geschäftsführer der Lehnkering Reederei GmbH, Duisburg

Ministerialrat Horst Kleemeier
Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, München

RA Michael Middendorf
Stv.Geschäftsführer VBM/BayME/vbw, Nürnberg

Hubert Mierka
Mierka Donauhafen Krems Gesellschaft BmH & Co. KG, Krems

Dipl.-Oec. Markus Mützel
Gebr. Väth - Reederei – Spedition, Würzburg

Reinhold Perlak
Oberbürgermeister der Stadt Straubing

Hans Schaidinger
Oberbürgermeister der Stadt Regensburg

Willi Schmöller
Oberbürgermeister der Stadt Passau, Passau

Dr. Roland Schönfeld
Vizepräsident der Südosteuropa-Gesellschaft, Regensburg

Handlungsbevollmächtigter Dipl.-Kfm.
Harald Schwarick
Heidelberger Zement AG
Marketing – Vertrieb, Leimen

Dipl.-Kfm. Erich Staake
Sprecher des Vorstandes der duisport
Duisburger Hafen AG
Vorsitzendes des Bundesverbandes öffentl.
Binnenhäfen, Duisburg

Wilhelm Wenning
Oberbürgermeister der Stadt Fürth

Dr. Walter Zitzelsberger
Regierungspräsident von Niederbayern,
Landshut

Als **Rechnungsprüfer** wurden wiedergewählt:
Dipl.-Kfm. Konrad Ruckriegel, Direktor a.D.
Dipl.-Kfm. Wilhelm Schieder, Direktor a.D.

Dank für langjährige Zusammenarbeit

Bei den Neuwahlen von Vorstand und Beirat stellten sich folgende Persönlichkeiten aus Altersgründen oder aufgrund von Positionswechsel nicht mehr zur Wahl. Diesen Persönlichkeiten, die teilweise über Jahrzehnte in Vorstand und Beirat wirkten, dankt der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. für ihren unermüdlichen Einsatz für die gemeinsame Sache.
Dabei handelt es sich um folgende Persönlichkeiten, die bisher dem Vorstand angehörten:

Dr. Günther Beckstein
Bayerischer Staatsminister des Innern, München

Ministerialdirektor a.D. Dr. Benno Brugger
Ehemaliger Leiter der Obersten Baubehörde, München

Dr. Klaus Dietrich
ehemals Süd-Chemie AG, Kelheim

Dipl.-Ing. Josef Grüner, Gauting
RMD-Vorstandsmitglied i.R.

Peter Hartmann
ehemals Bayernwerk Wasserkraft AG

Siegfried Pröll
Direktor a.D. der BayWa AG, München

Dr. Eberhard Rauch
Mitglied des Vorstands der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank AG, München

Dr.-Ing. E.h. Burkart Rümelin, Gräfelfing
Ministerialdirektor a.D.,
RMD-Vorstandsmitglied i.R.

Georg Steiner
Geschäftsführer des Tourismusverbandes Ostbayern e.V.

Dr. jur. Elmar Stelzer
Aufsichtsratsmitglied der RMD Wasserstraßen GmbH

Professor Hubert Weiler
Ehrenpräsident der IHK Nürnberg für Mittelfranken
Vorstandsvorsitzender der Sparkasse Nürnberg

Aus dem Beirat des DWSV sind ausgeschieden:

Ministerialrat a.D. Gerd Bormuth
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Bonn

Dr. Friedrich Giehl
Regierungspräsident a. D. von Niederbayern, Landshut

Dieter Görlitz
Altoberbürgermeister der Stadt Deggendorf

Dieter Häckl
Direktor der Hafenverwaltung Regensburg

Dr. Lothar Hauck
ehemals Deggendorfer Werft- und Eisenbau GmbH, Deggendorf

Gunter Jendricke
Geschäftsführer der Kraftverkehr Bayern GmbH, München

Herbert Lauer
Oberbürgermeister der Stadt Bamberg

Klaus van Lith
ehemals Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen, Neuss

Gerd Mützel
Geschäftsführender Gesellschafter der Gebr. Väth Reederei – Spedition

Heinz Reiche
1. Bürgermeister der Stadt Kelheim

Klaus Rost
Präsident a. D. der WSD Südwest, Mainz

Gerhard Wangemann
Finanzreferent der Stadt Erlangen

Dr. Wilhelm Weidinger
Regierungspräsident der Oberpfalz, Regensburg

Dr. Wilhelm Doni – der Binnenschifffahrt eng verbunden

Heinz Hofmann

Es gibt Persönlichkeiten, die sich - wenn sie sich aus einer verantwortlichen Tätigkeit zurückziehen wollen, die Frage gefallen lassen müssen, ob das Zurückziehen aus der Verantwortung denn wirklich notwendig ist - und ob der Zeitpunkt nicht doch viel zu früh ist.

Lieber Herr Dr. Doni, für mich und sicherlich für viele hier im Saal kommt Ihre Entscheidung, das Amt des Vorsitzenden des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. niederzulegen, tatsächlich überraschend.

Zu sehr spüren wir doch auch heute noch Ihre dynamische, äußerst engagierte, von hohem Sachverstand geprägte und vom zielstrebenden Handeln überzeugende Art der Vereinsführung.

Wenn wir uns also heute wirklich damit beschäftigen müssen, einen Nachfolger für Sie, als Vorsitzenden des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. zu wählen, fällt uns das nicht leicht.

Wenn man mit Herrn Dr. Doni zusammenkommt, wenn man dabei den vitalen Dr. Doni „erleben" darf, denkt man nicht daran, dass nicht nur ein bereits erfülltes Arbeitsleben hinter dieser Persönlichkeit liegt, auch nicht daran, dass Dr. Doni nach seinem Ausscheiden aus dem aktiven Berufsleben danach noch in einen „Unruhestand" gewechselt ist, der ihm u. a. eben auch das Amt des Vorsitzenden unseres Vereins beschert hat, das er nun im 72. Lebensjahr abgeben will.

Herr Dr. Doni hat also sehr wohl das Recht, nun in den wirklichen Ruhestand zu wechseln. Und nur wenn man dieses biologische Alter beachtet, kann man verstehen, dass

der „jugendliche" Dr. Doni sein Amt abgeben will.

Lieber Herr Dr. Doni, ich kenne nur wenige Menschen, die von der Binnenschiffahrt so viel verstehen, wie Sie.
Sie entstammen zwar einer alten Binnenschiffer-Familie, so dass man meinen könnte, dass hierdurch Ihr Interesse an der Binnenschifffahrt damit automatisch zu begründen wäre. So zu denken wäre aber zu einfach.

Natürlich spielt das Erbgut, das Sie mütterlicher- und väterlicherseits mitbekommen haben, eine Rolle bei Ihrer Liebe zur Binnenschifffahrt. Es waren aber schon von Kindheit her bei Ihnen auch andere Ziele gesteckt, die Sie erreichen wollten.
Und diese Ziele haben Sie mehr als erreicht. Nachdem Sie als Partikuliersohn zunächst -

wie es damals üblich war - den Schifferberuf erlernt hatten, wollten Sie mehr: Sie besuchten die höhere Schule, legten Ihr Abitur ab und nahmen das Studium der Wirtschaftswissenschaften auf, das Sie nach Nürnberg und Münster führte.

Dem Abschluß als Dipl.-Kfm. folgte die Promotion zum Dr. rer. pol., bevor Sie dann, Ihr Fach- und Sachwissen der Rhenus Mannheim und der Bremen-Mindener-Schiffahrts AG Bremen zur Verfügung stellten; Sie leiteten als Geschäftsführer den Frachtenausschuß für das Wesergebiet und waren als Geschäftsführer des Schiffahrtsverbandes Weser mit Sitz in Bremen tätig.

1968 erfolgte dann ein entscheidender beruflicher Wechsel mit Ihrer Wahl zum berufsmäßigen Stadtrat der Stadt Nürnberg. Ihre Ressorts waren Stadtentwicklung, Wirtschaft und Wohnen, die nicht nur damals, sondern auch noch heute im gesamtpolitischen Spektrum eine große Rolle spielen.

Bei der Übernahme dieser politischen Aufgabe kamen Ihnen sicherlich Ihre vorherige Ausbildung und die daran anschließenden Tätigkeiten zugute, denn Sie wussten beispielsweise mit dem Begriff „Verkehrsinfrastruktur" sicherlich sofort etwas anzufangen. Sie kamen aber auch mit den sonstigen Erfordernissen Ihres großen Aufgabenbereiches hervorragend zurecht und waren erfolgreich.

Trotz dieser verantwortungsvollen Tätigkeit als berufsmäßiger Stadtrat, die Sie bis 1992 ausübten, haben Sie sich schon ab der ersten Stunde auch für andere - auch ehrenamtliche Aufgaben zur Verfügung gestellt.

Beispielhaft will ich hier nennen, die Tätigkeit als

- stellvertretender Vorsitzendes der Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen
- Aufsichtsrat der Rhein-Main-Donau AG, der Flughafen Nürnberg GmbH und der NürnbergMesse GmbH

Und der Kreis von der Schifffahrt hin zur Schifffahrt hat sich für Sie, Herr Dr. Doni, geschlossen, als Sie am 06.11.1992 zum Vorsitzenden des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrts-Vereins Rhein-Main-Donau e.V. gewählt wurden, wobei Sie dem Verein schon seit 1969 als Vorstandsmitglied zur Verfügung standen.

Lieber Herr Dr. Doni, Sie waren ein Glücksgriff für den Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. Sie haben den Verein in den letzten - nahezu 10 - Jahren geprägt, geformt und weitsichtig geführt.

Ihr Engagement war beispielhaft, aber auch Ihre menschliche Art war beeindruckend. Ich darf Ihnen, lieber Herr Dr. Doni, im Namen des Vorstandes und der Mitglieder des Vereins für Ihren großen Einsatz danken.

Wir wünschen Ihnen für Ihren nunmehr vor Ihnen liegenden wirklichen Ruhestand alles erdenklich Gute, Glück, Zufriedenheit und Gesundheit.

Ich hoffe, daß wir uns auch in Zukunft immer wieder einmal begegnen können, vielleicht auch zur Eröffnung der Großfahrwasserstraße Donau nach deren erfolgtem Ausbau, den wir nicht erst seit heute fordern.

Dr. Hartwig Hauck, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins 1973 – 2001

Dr. Wilhelm Doni

Am 01.Juni 1973 bestellte der Vorstand des damaligen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. Herrn Dr. Hartwig Hauck zum nebenamtlichen Geschäftsführer des Vereins. Im Hauptamt war Dr. Hauck zu dieser Zeit Verwaltungsdirektor der Stadt Nürnberg und mein persönlicher Mitarbeiter.

Als Dr. Hauck im Jahre 1974 zum Geschäftsführer NürnbergMesse ernannt wurde, behielt er auf seinen eigenen Wunsch die nebenamtliche Geschäftsführertätigkeit für unseren Verein bei. Dies, obwohl er die enorme Aufgabe kannte, aus kleinsten Anfängen das Nürnberger Messewesen aufzubauen. Ein Jahr hatte genügt, ihn für die Aufgaben und Ziele unserer Organisation zu begeistern. Daran änderte sich während der vielen Jahre seiner Tätigkeit nichts, ungeachtet der Belastungen als Geschäftsführer der NürnbergMesse.

Dr. Hauck organisierte und straffte die Geschäftstätigkeit des Vereins bei strenger Kostenkontrolle. Er war immer ein loyaler, sachkundiger Berater des Vorsitzenden mit klarem Blick für das Notwendige und die richtige Strategie. Zunehmend widmete sich Dr. Hauck der Öffentlichkeitsarbeit unseres Vereins. Er übernahm sie ab 1985 vollständig, stellte sie auf eine systematische Grundlage und auf nachhaltige Wirkung ein.

In dieser Zeit bestellte der Vorstand Herrn Dr. Hauck zum Geschäftsführenden Vorstandsmitglied als Ausdruck der Zustimmung und des Vertrauens in seine Arbeit.

Dr. Hauck war mit allen Höhen und Tiefen, mit den Erfolgen und Enttäuschungen unserer Vereinsarbeit sehr eng, nicht nur in der Sache sondern auch persönlich, verbunden. Er war „mit Leib und Seele", mit Hingabe für

das große Werk der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße tätig, immer fundiert, konsequent und sachlich – kurz ein „realistischer Idealist".

Die begrenzten finanziellen Mittel unserer Organisation machten und machen es notwendig, dass aufwendige Marketingmaßnahmen und Gutachten nur selten finanzierbar waren. An ihre Stelle mußte und muss zwangsläufig ein hohes Maß an persönlicher Arbeit treten, um im Streit der Meinungen überhaupt wahrgenommen zu werden und Wirkung zu erzielen. Im Sinne dieser nachhaltigen Wirkung pflegte Dr. Hauck vor allem die Reihe der Mitteilungsblätter des Vereins. Sie besteht seit 1968, wurde aber erst durch ihn zu der Qualität geführt, die sie heute zweifellos besitzt. Seine Redaktionsmaxime lautete: lesbar, orientiert an den Fakten, wis-

senschaftlich zitierbar. So entstand eine Publikationsreihe, welche über Jahrzehnte die Argumentationslinie des ursprünglich Kanalvereins, jetzt Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V., dokumentiert. Im Rückblick darauf hat diese Arbeit etwas an sich, welches dem Sisyphus gleicht. Kaum ist der Stein der Erkenntnis auf die Bergeshöhe gewälzt, rollt er wieder hinab und die alten Widerstände in stetig neuer Gestalt kehren wieder. So war es nötig, oft im Widerspruch zu den jeweiligen Modeströmungen des Zeitgeistes und auch im Widerspruch zu bundesrepublikanischer Konsenssehnsucht zu argumentieren. Und daraus folgt auch, dass man mit dieser Redaktionslinie zwar nicht unbedingt „everybody's darling„ sein kann, dafür aber an Solidität und Glaubwürdigkeit gewinnt.

Besonders verdienstvoll ist die sehr gründlich recherchierte Geschichte des Kanalvereins von den Anfängen 1892 bis zur Vollendung des Main-Donau-Kanals 1992, die Dr. Hauck als Beitrag zu unserer Festschrift zu diesem Anlass und zu dem 100jährigen Jubiläum des Kanalvereins veröffentlichte. Sie ist eine verkehrs- und wirtschaftsgeschichtliche Monographie von Rang. Ich zitiere daraus:
„Schon immer bewies sich die Bedeutung des Kanalvereins nicht in den Zeiten zügigen Baufortschritts und glanzvoller Einweihungen, sondern in den Phasen der nicht enden wollenden Schwierigkeiten, der Stagnation und der Rückschläge. In solchen Phasen brachte der Verein seine bedeutendsten Leistungen."
Diese Feststellung, die heute noch genau so aktuell ist wie vor einem Jahrzehnt als sie formuliert wurde, ist bezeichnend für die an den Problemen orientierte, unermüdliche, jedem Show-Effekt fremde Tätigkeit Dr. Haucks. Für ihn gilt der Satz: „Mehr sein als scheinen!"

Ich stelle fest: „Herr Dr. Hartwig Hauck hat sich um den Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. außerordentlich verdient gemacht."

Neue Allianzen für den Donauausbau

Dr. Roland Fleck

Ich bedanke mich für die Wahl zum Vorsitzenden des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. und das damit entgegengebrachte Vertrauen.

Ich versichere Ihnen, dass ich mir meiner Verantwortung bewusst bin und mich auch in Zukunft, wie schon in meiner bisherigen Funktion als Mitglied des Vorstandes, klar und unmissverständlich für die Belange dieses renommierten Vereines einsetzen werde.

Ich empfinde diese Wahl aber auch als Herausforderung, da ich diese Aufgabe von Herrn Dr. Wilhelm Doni übernehmen darf, der als Sohn einer Schiffer- und Reeder-Familie sowie als langjähriger Kollege im Amt des Wirtschaftsreferenten mit der Schifffahrtsthematik vertraut ist, wie kaum ein anderer. Diese in einem langen und erfolgreichen Berufsleben erworbenen Kompetenzen hat Hr. Dr. Doni seit 1992 als Vorsitzender dieses Vereins mit großem Engagement eingesetzt. Er hat sich dadurch große Verdienste erworben und ist zu einer tragenden Säule des Vereins geworden.

Ihnen lieber Hr. Dr. Doni nochmals vielen Dank für Ihre geleisteten Tätigkeiten. Wir dürfen hoffentlich auf Ihren reichen Erfahrungsschatz zurückgreifen.

Wir bedauern sehr den aktuell schlechten Gesundheitszustand des Geschäftsführers Dr. Hauck und wünschen Ihm auf diesem Wege gute Besserung. Er hat seine Tätigkeit als Geschäftsführendes Vorstandsmitglied deshalb zum 15.Mai 2001 beendet. Daher mussten wir uns im Vorstand entschließen, einen neuen Geschäftsführer zu bestellen.

Die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße

3.469 Kilometer ist die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße lang, die die Nordsee mit dem Schwarzen Meer verbindet, eine transeuropäische Wasserstraße. Entlang dieser Wasserstraße liegen bedeutende nationale und internationale Wirtschaftszentren, in deren Einzugsbereich 220 Millionen Menschen leben, das sind Märkte mit Zukunft!

209 Kilometer schiffbare Donau liegen in Deutschland beziehungsweise auf bayerischem Gebiet zwischen Kelheim und der deutsch-österreichischen Grenze. Die 21 öffentlichen Hafenplätze an diesem bayerischen Streckenabschnitt verbuchen jedes Jahr einen durchschnittlichen Schiffsgüterumschlag von fast zehn Millionen Tonnen.

Zwischen Mainz und Straubing kann der Binnenschifffahrt auf einer Flussstrecke von rund 650 Kilometern eine Abladetiefe von mindestens 2,50 Metern und damit ein wirtschaftlicher Schiffsbetrieb garantiert werden. Von Straubing bis Vilshofen erstreckt sich über 69 Flusskilometer jedoch ein „Nadelöhr", das die Schifffahrt auf der gesamten Donau-Wasserstraße erheblich und z.T. unberechenbar beeinträchtigt. Das sind 2% der Strecke der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße.

Aspekte europäischer Verkehrspolitik

Grundlage der Donau-Schifffahrt ist seit jeher der Handel zwischen West- und Osteuropa. Die Rhein-Main-Donau-Wasserstrasse verbindet die Menschen, was im zusammenwachsenden Europa von besonderer Bedeutung ist. Entsprechend hoch ist der Stellenwert, den der Strom bei den Planungen für das gesamteuropäische Verkehrsnetz hat: Die europäische Verkehrskonferenz von Helsinki 1997 definierte zehn europäische Verkehrskorridore und hat der hohen Bedeutung der Wasserstrasse Donau aus verkehrs- und wirtschaftspolitischer Sicht Rechnung getragen: Die Donau ist als Korridor VII in die Planungen der transeuropäischen Transport-Netze aufgenommen.

Die europäische Verkehrspolitik will für die Wirtschaft im „neuen" Europa eine gut ausgebaute und moderne Infrastruktur schaffen. Gerade vor diesem Hintergrund verdient eine Verbesserung der Befahrbarkeit der Donau die allerhöchste Priorität. Wir sprechen hier nämlich nicht von einem durchschnittlichen Fahrweg, sondern von einem Korridor, der das Rückgrat des europäischen Gütertransportsystems bildet.

Die schrittweise politische und wirtschaftliche Integration Ost- und Südosteuropas in die Europäische Union führt zu einem enormen Anstieg des Warenverkehrs im Donaukorridor, einer der wichtigsten europäischen Ost-West-Verkehrsachsen.

Der geplante Beitritt von Ländern Mittel- und Osteuropas zur EU und der damit einher gehende Abbau von Handelsbeschränkungen wird zu einer Intensivierung der wirtschaftlichen Kontakte zwischen Ost-/Südost- und Nordwesteuropa führen. Damit wird auch der Transportbedarf in den nächsten Jahrzehnten noch einen beträchtlichen Anstieg erleben.

Eine umfassende Modernisierung der Schieneninfrastruktur und der Eisenbahnen zur Abwicklung dieser neuen Verkehrsströme ist nur langfristig realisierbar.

Es werden daher Maßnahmen zur umwelt- und sozialverträglichen Bewältigung dieser Verkehrsmengen nötig, damit der Donaukorridor und insbesondere das Nadelöhr zwischen Straubing und Vilshofen nicht zu einem Engpass für den wirtschaftlichen Aufschwung der Donauregion und der europäischen Integration wird.

Wohlstand und Mobilität

Mobilität im Güterverkehr ist nach heutiger empirischer Erfahrung aufs engste mit dem Wohlstand einer Volkswirtschaft verknüpft. Die damit einhergehende Mobilitätszunahme schafft jedoch Probleme und fordert einen qualitativen und quantitativen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Wer den Wohlstand will, darf die Entwicklung des Güterverkehrs nicht behindern.

Die Entwicklung des Wohlstands Europas und der in naher Zukunft zu integrierenden nord- und mittelosteuropäischen Staaten erfordert die möglichst unbehinderte Entfaltung des Güterverkehrs. Wenn sich Politik und Wirtschaft nicht klar und eindeutig für eine solche unbehinderte Entfaltung des Güterverkehrs aussprechen, werden die negativen Auswirkungen solcher Restriktionen auf die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes unterschätzt.

Der Fluss wird eine zentrale Rolle im Transport- und Handelssystem zwischen den gegenwärtigen und den künftigen Mitgliedsstaaten der EU spielen müssen. Wer eine Integration von Balkanstaaten in die EU und damit einen freien Verkehr von Bürgern, Gütern und Kapital befürwortet, muss dafür auch die Voraussetzungen schaffen: Den Donauausbau.

Dabei stellt das Binnenschiff die umweltfreundlichste Transport-Alternative dar, denn beim Gütertransport entstehen mit dem Binnenschiff die geringsten „externen Kosten", also Luftverschmutzung, Unfälle, Lärm-, Boden- und Wasserbelastung im Vergleich zu LKW und Bahn.

Transitland Bayern

Das Donau-Land Bayern braucht als exportorientiertes Bundesland leistungsfähige Verkehrswege: Dies gilt sowohl für den Straßenbau, die Bahn, den Luftverkehr und insbesondere natürlich auch für die Wasserstraße. Bayern ist ein bedeutendes Transitland im Herzen Europas. Wichtige Nord-Süd und Ost-West-Verbindungen überlagern sich im Freistaat, die Transitverkehre müssen bewältigt werden. Dabei kommt einer durchgängigen, ausgebauten und für die Verkehrswirtschaft verlässlichen Wasserstraße eine tragende Rolle zu.

Für den zwischen Straubing und Vilshofen erforderlichen Ausbau der Donau werden im wesentlichen vier Varianten diskutiert, zu denen zur Zeit umfangreiche wissenschaftliche und technische Untersuchungen laufen, die die Basis für Diskussionen zwischen Befürwortern und Gegnern bilden.

Selbstverständlich nehmen wir die Argumente engagierter Naturschützer ernst. Es kann aber nicht sein, dass nur die ökologischen Aspekte in dieser Debatte „gute" Nachrichten und alle ökonomischen Aspekte automatisch „böse, technokratisch und unmoralisch" sind.

Kooperative Förderprojekte

Da sich die Aussprachen jedoch in den letzten Jahren festgefahren haben, möchten wir durch unternehmensorientierte Erweiterung des Argumentationsfeldes eine weitere Diskussionsfacette einbringen:

Wir möchten in Zukunft durch übertragbare und branchenübergreifende Modellprojekte die wirtschaftliche Notwendigkeit eines logistisch adäquaten Ausbaus der Donau darstellen. Diese kooperativen Förderprojekte wollen wir im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit mit Organisationen der Donau-Anliegerstaaten durchführen. Auf diese Weise machen wir die Wirtschaft, die Verlader sowie die Transport-, Lagerei- und Umschlagsdienstleister, zu unseren direkten Verbündeten und zu Multiplikatoren unserer Sache.
Denn eines ist klar: Nur durch eine Verbesserung der Strecke Straubing-Vilshofen bekommen die deutschen Verlader Zugang zu den

aufstrebenden osteuropäischen Märkten sowie zum Grundstoffreichtum des Ostens.

Als positiver Effekt einer Beteiligung des Vereins an internationalen Förderprojekten ist die Tatsache, dass finanzielle Mittel für die außenorientierte Arbeiten und Verbesserung der Infrastrukturausstattung zur Verfügung stehen.

Die Wasserstraße Donau verfügt über hohe Kapazitätsreserven. Gründe dafür liegen in der mangelnden Akzeptanz der Logistikdienstleister, bedingt durch den mangelhaften Ausbauzustand der Donau, so dass der Donau zwischen 20% und 40% des möglichen Transportvolumens entgehen.

Untersuchungen auf nationaler und europäischer Ebene haben gezeigt, dass die Donauschifffahrt – mit vergleichsweise geringen Investitionen – kurzfristig einen wesentlichen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme im Donaukorridor leisten kann.

Beschäftigungsmotor Binnenhäfen

Dabei spielen die Binnenhäfen und Güterverkehrszentren in der Funktion logistischer Knotenpunkte auch als Beschäftigungsmotoren für Deutschland eine wichtige Rolle: 400.000 Menschen sind direkt und indirekt durch Binnenhäfen beschäftigt, das sind 1,1% der bundesdeutschen Gesamtbeschäftigten.

Auf einen hafenabhängigen Arbeitsplatz im Verkehrssektor entfallen drei weitere in anderen Sektoren wie z.B. Dienstleistung, Handel, Bau und Industrie.

Die Gesamtheit der öffentlichen Binnenhäfen induziert pro Jahr Investitionen in Höhe von 23 Milliarden DM, das sind 1,7% der bundesdeutschen Gesamtinvestitionen. Damit wird deutlich, welchen Stellenwert die deutsche Binnenhafenwirtschaft beschäftigungspolitisch einnimmt.

Für den Ausbau der bayerischen Donauhäfen zu Güterverkehrszentren mit neuen Gewerbe- und Industrieansiedlungen hat allein die Bayerische Staatsregierung 300 Millionen Mark investiert. Für die jeweiligen Kommunen und Landkreise bedeutet dies eine Stärkung der Steuerkraft und die Schaffung zahlreicher Arbeitsplätze. Prognosen des Ifo-Instituts gehen von einer weiteren Steigerung des Binnenschiffsverkehrs auf der bayerischen Donau aus, wobei voraussichtlich 2015 rund 11,3 Mio. t befördert werden.

Durch den fehlenden Donauausbau werden derzeit rund 30 % Güter nicht mit dem Schiff befördert, weil die Voraussetzungen für einen zuverlässigen Binnenschiffsverkehr derzeit noch nicht gegeben sind . Auch hier ist noch ein gewaltiges Verlagerungspotential vorhanden.

Güterverkehrszentren

Eine durchgängige Donaulogistik ist natürlich auch für die weitere Entwicklung der Güterverkehrszentren von großer Bedeutung: Mit einer Fläche von ca. 337 ha ist das Güterverkehrszentrum Hafen Nürnberg an der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße die wichtigste Verkehrsdrehscheibe in Süddeutschland und der Umschlagplatz für die drei gleichberechtigten Verkehrsträger Schiff, Bahn und Straße.

Mit einem Frachtumschlag von rd. 9,287 Mio. t im Jahre 2000 erzielten die im Hafen

ansässigen Betriebe einen neuen Rekordgüterumschlag. 12% wurden per Schiff, 14% per Bahn und 74% wurden per Lkw transportiert.

Das Gesamtgüteraufkommen übertraf dabei mit 11% alle Prognosen. Eine besonders erfreuliche Entwicklung wies der Verkehrsträger Schiff mit überdurchschnittlichen Steigerungen von 24%, mit land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen, Erzen, Metallen, Steine und Erden, festen mineralischen Brennstoffen auf.

Große Zuwächse wiesen im letzten Jahr die im GVZ Hafen Nürnberg abgewickelten Donauverkehre mit einer Steigerung von 94% auf.

Es gibt noch eine weitere positive Meldung zur Binnenschifflogistik: Im Jahr 2000 wurde mit 8,5 Mio. Tonnen transportierter Güter das beste Ergebnis seit 1992 erreicht. Der grenzüberschreitende Transitverkehr hat mit 5,5 Mio. Tonnen den größten Anteil. Das unterstreicht eindrucksvoll den internationalen Charakter und wirtschaftliche Relevanz dieser Wasserstraße.
Mittlerweile haben sich im GVZ Hafen Nürnberg über 200 Unternehmen mit mehr als 5.300 Beschäftigten angesiedelt. Die Firmen kommen aus den unterschiedlichsten Branchen, im Schwerpunkt jedoch ist mehr als die Hälfte im Logistikbereich als Transport-, Lagerei- und Umschlagsunternehmen tätig. Einen weiteren Hauptbereich bilden Recyclingbetriebe und Aufbereitungszentren für alle Arten von Wertstoffen.

Im GVZ Hafen Nürnberg wurden durch die Ansiedler schon mit einer Reihe von innovativen multimodalen EU-Projekten umfangreiche Erfahrungen gesammelt. Aktuell wird ein internetbasiertes eCommerce-Logistik-Portal konzipiert, um so die vielfältigen Logistikaktivitäten abzubilden und Kooperationen zu erleichtern.

Ausblick

Sie haben nun von den positiven Beschäftigungswirkungen der Binnenhäfen und Güterverkehrszentren, von eindrucksvollen Zahlen zur aktuellen Entwicklung der Schiffstransporte, den weiteren positiven Prognosen für die Entwicklung der Binnenschifffahrt, von den freien Kapazitäten der Donau, dem bisher nicht ausgeschöpften Verlagerungspotential von Gütern und von hoher Wertschätzung der EU-Institutionen für die Donau als Entwicklungsmotor für die Osterweiterung gehört.

Es ist also Fakt, dass die verladende Wirtschaft den Gütertransport auf der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße wertschätzt. Durch Darstellung weiterer Nachfrage zu solchen durchgängigen Transporten über internationale Donau-Logistik-Projekte muss die Notwendigkeit des Donauausbaus weiter begründet werden.

Damit wird die wirtschaftliche Entwicklung entlang der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße gefördert sowie Verkehrsverlagerungen erreicht und vielleicht sogar Neuverkehre zu einem der umweltfreundlichsten Verkehrsträger induziert.

Ich hoffe, dass die von uns dargestellten Ideen, Vorstellungen und Ausrichtungen auch Ihre Zustimmung finden. Ich freue mich auf eine gute Zusammenarbeit mit den Vorstandsmitgliedern und Beiräten und natürlich mit den Mitgliedern dieses Vereins.

Auszug aus dem Verkehrsbericht 2000 der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd, Würzburg

Bundeswasserstraße Main

Die Wasserführung des Rheins lag im Jahresmittel deutlich unter der des Vorjahres, hatte aber im Jahresverlauf ein ausgeglicheneres Ergebnis. Die im Rhein-Main-Wechselverkehr eingesetzten Güterschiffe konnten daher bis zum Monat August und im November/Dezember die vorhandene Abladetiefe entsprechend der Fahrrinnentiefe von 290 cm auf der unteren, bereits ausgebauten Mainstrecke bis Lengfurt (km 3,30 bis 174,51) voll nutzen. In den Monaten September und Oktober kam es zeitweise zu leichten Abladebeschränkungen.

Im Jahr 2000 blieb der Schiffsverkehr von besonders gravierenden witterungsbe-dingten Unterbrechungen verschont.

Der Güterverkehr auf dem Main erreichte mit 24,969 Mio t (Vorjahr 24,805 Mio t) ein um 0,164 Mio t (= 0,7%) besseres Ergebnis gegenüber dem Vorjahr. Die Zunahme des Güterverkehrs resultiert überwiegend aus dem weiteren Zuwachs des Durchgangsverkehrs zwischen Rhein und Donau. Der interne Main-Verkehr verlor gegenüber dem Vorjahresergebnis - auch als Folge der stagnierenden bzw. rückläufigen Baukonjunktur - rd. 29% und erreichte lediglich 0,840 Mio t. An der Schleusengruppe Kostheim erzielte der Rhein-Main-Wechselverkehr mit 23,533 Mio t (Vorjahr 23,134 Mio t) ein um 0,399 Mio t (= 1,7%) besseres Ergebnis, wobei der Bergverkehr um 0,5% und der Talverkehr um 5,2% zunahm. Die durchschnittliche Auslastung der beladenen Güterschiffe betrug hier bergwärts 77,5%, talwärts 59,6% (Vorjahr 76,7% bzw. 59,9%). Die Anzahl der Güterschiffe durch die Schleusengruppe Kostheim ging um 67 Fahrzeuge (= 0,2%) zurück auf 27 093 Einheiten

Die gute Wasserführung des Rheins verbunden mit der verbesserten Auftragslage der Industrie begünstigte den Gütertransport im Rhein-Main-Wechselverkehr. Bis auf Erze und Metallabfälle (-5,9%) und Eisen, Stahl und NE-Metalle (- 16,2%) waren in allen anderen Güterabteilungen Zuwächse zwischen 1,0% und 15,1% festzustellen.

Gesamtverkehr auf der Bundeswasserstraße Main				
	2000 in Mio t	1999 in Mio t	Veränderung in %	
Rhein-Main-Wechselverkehr	23,533	23,134	+	1,7
Interner Mainverkehr	0,840	1,182	-	28,9
Wechselverkehr Main-MDK/Donau	0,596	0,489	+	21,9
Gesamtverkehr	24,969	24,805	+	0,7

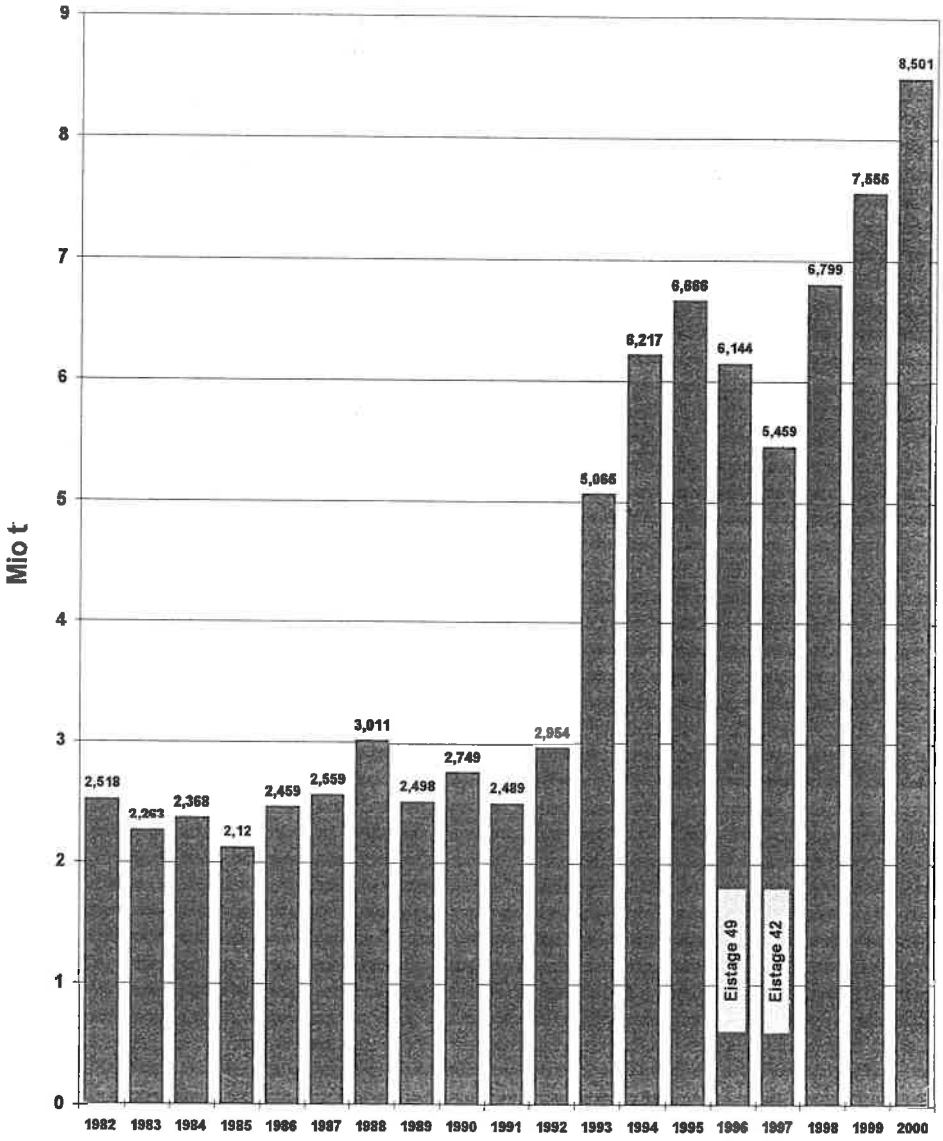
Bundeswasserstraße Main-Donau-Kanal

Der Güterverkehr über den Main-Donau-Kanal entwickelte sich überaus positiv, auch als Folge der seit dem 1. April 1999 unterbrochenen Donauverbindung zum Schwarzen Meer bei Novi Sad. Es wurden mit 8,501 Mio t (Vorjahr 7,555 Mio t) 0,945 Mio t (=12,5%) mehr Güter befördert. **Seit Eröffnung des Main-Donau-Kanal das beste Ergebnis.** Erwähnenswert ist hierbei auch die Steigerung im Wechselverkehr zwischen Stationen am Main-Donau-Kanal und an der Donau mit 70,0% und die gute Entwicklung des Durchgangsverkehrs zwischen Rhein und Donau mit 8,1%.
Die Schleuse Kelheim passierten 7 687 Güterschiffe (Vorjahr 7 386) mit 6,015 Mio t Ladung (Vorjahr 5,256 Mio t), was einer Steigerung von 14,4% entspricht. Davon wurden 3,557 Mio t (Vorjahr 2,879 Mio t) in Richtung Donau und 2,458 Mio t (Vorjahr 2,377 Mio t) in Richtung Rhein gefahren. Die durchschnittliche Auslastung der beladenen Güterschiffe betrug hier in Richtung Donau 74,0% (Vorjahr 70,6%) und in Richtung Rhein 65,8% (Vorjahr 61,9%).

Der Schiffsverkehr auf dem Main-Donau-Kanal wurde im Jahr 2000 weder witterungsbedingt noch durch planmäßige Schiffahrtssperren unterbrochen.

Im Jahr 2000 wurden im Wechselverkehr mit der Donau 9 339 (Vorjahr 7 650) Container befördert. Dies ergab eine Steigerung von 29,9 %. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Verkehr mit Containern zu rd. 72 % von der Donau zu den westlichen Wasserstraßen erfolgte.

Entwicklung des Güterverkehrs am MAIN-DONAU-KANAL



Bundeswasserstraße Donau

Die Wasserführung der deutschen Donau lag im Jahresdurchschnitt über Mittelwasser und blieb von den extremen Schwankungen des Vorjahres verschont. Infolge starker Niederschläge kam es in den Monaten März, April, August und September abschnittweise an bis zu zwei Tagen wegen Überschreitung des Höchsten Schiffahrtswasserstandes zur Einstellung des Schiffsverkehrs.

Der Güterverkehr auf der Bundeswasserstraße Donau erreichte im Jahr 2000 mit 8,108 Mio t ein um 1,004 Mio t (= 14,1 %) besseres Ergebnis als im Vorjahr. Der grenzüberschreitende Verkehr an der Schleusengruppe Jochenstein erzielte Zuwächse von 10,9 % im Bergverkehr und 24,0 % im Talverkehr (= insgesamt 16,8 %) und erreichte 6,203 Mio t. Auch der Wechselverkehr von den Häfen der deutschen Donau zu den westlichen Häfen entwickelte sich mit 1,905 Mio t sehr gut und übertraf das Vorjahresergebnis um 0,128 Mio t (= 7,2 %).

Die Verkehrsbewegungen im internen Verkehr auf der Bundeswasserstraße Donau können nicht mehr belegt werden; sie lagen aber bereits in den Vorjahren im vernachlässigbaren Bereich.

Grenzüberschreitender Verkehr

Der grenzüberschreitende Verkehr an der Schleusengruppe Jochenstein läßt sich nach Gütern und Flaggen wie folgt aufschlüsseln:

Nach Gütern (Vorjahr in Klammern)

Güterart	2000 t	1999 t	Anteile in %		Veränderung in %	
Land- und forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	424 833	493 539	6,8	(9,3)	-	14,0
Andere Nahrungs- und Futtermittel	1 572 552	1 510 948	25,4	(28,5)	+	4,1
Feste mineralische Brennstoffe	145 743	61 647	2,3	(1,2)	+	136,4
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	495 929	351 799	8,0	(6,6)	+	41,0
Erze und Metallabfälle	896 640	837 977	14,5	(15,8)	+	7,0
Eisen, Stahl und NE-Metalle	1 109 944	837 165	17,9	(15,8)	+	32,6
Steine, Erden (einschl. Baustoffe)	385 287	296 534	6,2	(5,6)	+	29,9
Düngemittel	852 151	641 115	13,7	(12,1)	+	32,9
Chemische Erzeugnisse	59 626	43 276	1,0	(0,8)	+	37,8
Fahrzeuge und Maschinen	76 268	82 546	1,2	(1,5)	-	7,6
Waren in Containern	183 733	153 925	3,0	(2,9)	+	19,4
insgesamt	6 202 706	5 310 481	100,0	(100,0)	+	16,8

Nach Flaggen im grenzüberschreitenden Verkehr an der Schleusengruppe Jochenstein

Flagge	2000 Berg- und Talgüter in t	2000 Anteil in %	1999 Berg- und Talgüter in t	1999 Anteil in %	Veränderung in %	
Niederlande	892 304	14,4	839 321	15,8	+	6,3
Belgien	210 501	3,4	235 120	4,4	-	10,5
Deutschland	2 797 808	45,1	2 202 129	41 5	+	27,0
Österreich	798 923	12,9	675 838	12,7	+	18,2
Slowakei	564 824	9,1	566 278	10,7	-	0,3
Ungarn	613 300	9,9	535 701	10,1	+	14,5
Kroatien/YU	143 861	2,3	76 307	1,4	+	88,5
Rumänien	56 682	0,9	41 451	0,8	+	36,7
Bulgarien	59 989	1,0	55 625	1,0	+	7,8
Ukraine/GUS	34 852	0,6	44 393	0,8	-	21,5
Sonstige Staaten	29 662	0,5	38 318	0,7	-	22,6
insgesamt:	6 202 706	100,0	5 310 481	100,0	+	16,8

4 Fahrgastschiffahrt auf der Donau

Die an der deutschen Donau ansässige Fahrgastschiffahrt hatte 24 Fahrgastschiffe und zwei Fahrgastkabinenschiffe mit insgesamt 10 799 Personenplätzen im Einsatz. Das touristische Angebot, mit Fahrgastkabinenschiffen Kreuzfahrten vom Rhein zur Donau bis Wien und Budapest durchzuführen, wurde weiter intensiviert. Die im Jahr 1999 unterbrochene Durchfahrbarkeit der Donau bis zum Schwarzen Meer hat ein noch stärkeres Wachstum auf dem Sektor der Fahrgastkabinenschifffahrt verhindert. Im grenzüberschreitenden Verkehr durch die Schleusengruppe Jochenstein wurden mit rd. 424 000 (Vorjahr 383 000) (= 10,9 %) mehr Fahrgäste befördert. Im Tagesausflugsverkehr wurden rd. 1% und bei den Kreuzfahrten rd. 30% mehr Personen befördert.

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.