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

Mitteilungsblätter

105

Mitteilungsblätter
Dezember 2001
Nummer 105

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

Neue Allianzen 5

Frankfurter Technikvorlesung 2001 – Vortragsreihe „Verkehr und Logistik"
Wachstum durch Logistik: Der Rhein-Main-Donau-Kanal
Vortrag von Dr. Roland Fleck – Berufsmäßiger Stadtrat und Wirtschaftsreferent der Stadt Nürnberg, Vorsitzender des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. 7

Frankfurter Technikvorlesung 2001 – Vortragsreihe „Verkehr und Logistik"
Wachstum durch Logistik: Hafen Frankfurt und die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße
Vortrag von Michael Schrey – Direktor der Hafenbetriebe Stadt Frankfurt am Main ... 25

Neue Allianzen

In der diesjährigen Mitgliederversammlung des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. kündigte der neu gewählte Vorsitzende des DWSV, Berufsmäßiger Stadtrat Dr. Roland Fleck, die Suche nach neuen Allianzen und Wegen an, um einer breiteren Öffentlichkeit das Wachstumspotential und die umweltentlastenden Möglichkeiten der Main-Donau-Wasserstraße näher zu bringen und damit den Kreis der Befürworter der Wasserstraße und eines sachgerechten Donauausbaus zu erweitern.

Als ein Mosaikstein auf diesem Weg bot sich am 13. November dieses Jahres die Möglichkeit, in Zusammenarbeit mit dem Hafen Frankfurt am Main, der Fachhochschule Frankfurt am Main und der Frankfurter Rundschau sowie weiteren Institutionen, an einer Vortragsreihe der jährlichen Frankfurter Technikvorlesungen teilzunehmen, die im Jahr 2001 unter dem Rahmenthema „Schiene – Wasser – Straße – Luft: Verkehr und Logistik" stand.

Dabei konnte unser Verein am 13. November 2001 zusammen mit dem Hafenbetrieb Stadt Frankfurt am Main das binnenschiffahrtsorientierte Thema „Wachstum durch Logistik: Der Rhein-Main-Donau-Kanal" präsentieren.

Die große Resonanz dieser Veranstaltung wurde verstärkt durch die Wiedergabe in einer Sonderbeilage der Frankfurter Rundschau.

Für die Mitglieder und Freunde des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins haben wir in diesem Mitteilungsblatt die Vorträge des Vorsitzenden Dr. Roland Fleck und des Direktors der Hafenbetriebe Stadt Frankfurt am Main, Herrn Michael Schrey, abgedruckt.

Aus beiden Vorträgen lässt sich eine gleichlautende Kernaussage ableiten: Zukunftssichernde multimodale Logistik und die Reduktion der negativen externen Effekte des straßenbasierten Güterverkehrs werden ohne den sachgerechten Ausbau der Infrastruktur und die Kooperation der Verkehrsträger nicht erreichbar sein!

Die Redaktion

Frankfurter Technikvorlesungen 2001

EINTRITT FREI

Schiene Wasser Straße Luft

Verkehr und Logistik

Fachhochschule Frankfurt am Main
Kleiststraße, Gebäude 8, Raum 111/112, Beginn jeweils 17.15 Uhr

23.10. Schienengüterverkehr. Vom Sorgenkind zum Wachstumsmarkt!?

30.10. System Luftverkehr. Mehr als Starts und Landungen

6.11. Kooperation Straße – Schiene. Die Lösung im Güterverkehr

13.11. Wachstum durch Logistik. Hafen-Stadt Frankfurt und Rhein-Main-Donau-Kanal

Fachhochschule Frankfurt am Main – University of Applied Sciences

TSH TechnologieStiftung Hessen GmbH

hr1 Das Informationsradio

hessen » Hier ist die Zukunft

FrankfurterRundschau

Dienstag **13.11.**

Wachstum durch Logistik. Hafen-Stadt Frankfurt und Rhein-Main-Donau-Kanal

Michael Schrey, Direktor Hafenbetriebe Stadt Frankfurt am Main
Dr. Roland Fleck, Vorsitzender Deutscher Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg

1. Hafen Frankfurt

- Das Rhein-Main-Gebiet: 5 Mio. Menschen und 200 Mio. Tonnen Güter
- Wirtschaftsfaktor Binnenhafen. Logistik als Standortfaktor
- Citylogistik: Per Wasserweg und Schiene ins Zentrum der Stadt
- Urbanität und Güterlogistik sind kein Widerspruch

2. Der Rhein-Main-Donau-Kanal

- Der Kanal: Motor des Wandels in der Geschäftswelt
- Management von Hub-Systemen
- Papier- statt Erdarbeiten: Der Donauausbau!
- Das DCS Danube Container System!
- Infrastrukturausbau und Kooperation der Verkehrsträger sind Basis der Zukunftserfolge

Moderation

Wolf Günter Seligmann, Frankfurter Rundschau
Eva Zeher, Hessischer Rundfunk

Die Frankfurter Technikvorlesungen finden jeweils von 17.15 bis 19.00 Uhr statt.

Eintritt frei

Flughafen Frankfurt Main Stiftung
Mit freundlicher Unterstützung der Flughafen Frankfurt Main Stiftung

Dr. Roland Fleck

Berufsmäßiger Stadtrat und Wirtschaftsreferent der Stadt Nürnberg
Vorsitzender des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins
Rhein-Main-Donau e.V.

Frankfurter Technikvorlesung 2001 – Vortragsreihe „Verkehr und Logistik"

Wachstum durch Logistik: der Rhein-Main-Donau-Kanal

am 13. November 2001 um 17.30 Uhr in Fachhochschule Frankfurt a.M.
(Kleiststraße, Gebäude 8, Raum 111/112)

1. Einführung und Inhalt

Ich bedanke mich sehr für die Möglichkeit in meiner Funktion als Vorsitzender des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. in diesem Hause im Rahmen der Frankfurter Technikvorlesungen der Fachhochschule Frankfurt mit dem Schwerpunkt „Schiene, Wasser, Straße, Luft – Verkehr und Logistik" sprechen zu dürfen. Und zwar zum Thema „Wachstum durch Logistik – Der Rhein-Main-Donau-Kanal".

Frankfurter Technikvorlesungen 2001

Wachstum durch Logistik:
Der Rhein-Main-Donau-Kanal

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

Frankfurt, am 13. November 2001

Dr. Roland Fleck
Berufsmäßiger Stadt und Wirtschaftsreferent der Stadt Nürnberg
Vorsitzender des DWSV e.V.

Frankfurt am Main, 13.11.2001 Seite 1

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

Ich möchte Ihnen zunächst die Entwicklung und die Bedeutung des wichtige Wirtschaftsräume verbindenden Main-Donau-Kanals beschreiben und dabei

- die Wirtschaftsregion Nürnberg,
- das GVZ Hafen Nürnberg und
- unseren Verein

kurz vorstellen. Dann werden neue Aspekte der Logistik für die Binnenschifffahrt aufgezeigt, wobei deutlich wird, dass der mangelnde Infrastrukturausbau für die Binnenschifffahrt der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße kaum Entwicklungspotentiale lässt, auch wenn es aktuell vielversprechende Ansatzpunkte mit dem länderübergreifenden DCS-Projekt gibt. Nur durch den Ausbau der Infrastruktur und weitere Kooperation der Verkehrsträger können der Straßenverkehrsinfarkt im Zuge der EU-Osterweiterung vermieden und Häfen sowie GVZs und damit die Unternehmen der angrenzenden Regionen zu vermehrter Prosperität geführt werden.

Der „rote Faden“

Fossa Carolina um 800

GVZ Hafen Nürnberg heute

I. Der Kanal: Motor des Wandels in der Geschäftswelt

1. Die Geschichte des Kanals, des Vereins und des GVZ Hafen Nürnberg
2. Die Bedeutung des Kanals

II. Logistik: Das Management von Fließ-Systemen

III. Papier- statt Erdarbeiten: Der Donauausbau

1. Die Donau: Verkehrs- und volkswirtschaftliche Aspekte
2. Ergebnisse der vertieften Untersuchungen
3. Die nächsten Schritte: Ein Raumordungungsverfahren

IV. DCS Danube Combined Services Transport: Neuer Donauverkehr zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn

V. Infrastrukturausbau und Kooperation der Verkehrsträger sind Basis der Zukunftserfolge

2. Der Kanal: Motor des Wandels in der Geschäftswelt

Die Geschichte des Kanals, des Vereins und des GVZ Hafen Nürnberg

Zunächst möchte ich mir erlauben, Ihnen die 950-jährige Stadt Nürnberg und die angrenzende Region aus der Sicht des Nürnberger Wirtschaftsreferenten kurz vorzustellen:
Die Messestadt Nürnberg ist einer der 10 größten Ballungsräume in der Bundesrepublik. In der Stadt leben fast 500.000 Menschen. Die Wirtschaftsregion Nürnberg mit der Stadt Nürnberg als ihrem wirtschaftlichen Zentrum, den benachbarten Kernstädten Erlangen, Fürth und Schwabach und den entsprechenden Landkreisen umfasst eine Bevölkerungsagglomeration von 1,7 Millionen Einwohnern.
Die Zeit dieser Vorlesung reichte nicht aus, um die vielfältigen Kompetenzschwerpunkte unserer Stadt aufzuzeigen. Genannt werden müssen allerdings „Kommunikation und Multimedia“, „Verkehr und Logistik“, „Energie“ und „Medizin und Pharma“ sowie innovative Dienstleistungen.

Kommunikation und Multimedia: „Zukunft made in Nürnberg“

Der stärkste Bereich ist mit über 90.000 Beschäftigten in rund 8.000 Firmen der Bereich „Kommunikation und Multimedia“. Eine da-

Die Region Nürnberg auf einen Blick

Die Kaiserburg

Germanisches Nationalmuseum

- Bruttoinlandsprodukt: 45 Mrd. €
- Fläche: 7.245 km_ mit 1,7 Mio. Einwohnern
- Erreichbarkeit: 27 Mio. Menschen in 200 km Umkreis
- 100.000 Unternehmen mit 790.000 Erwerbstätigen
- Dienstleistungsquote 69% und Exportquote 40%
- Schwerpunktkompetenzen:
  - Kommunikation und Multimedia
  - Verkehr und Logistik
  - Energie
  - Medizin und Pharma
  - innovative Dienstleistungen

Frankfurt am Main, 13.11.2001 Seite 3

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

raus abgeleitete Schwerpunktkompetenz bildet der Bereich **eBusiness**. Heute schon zählen Stadt und Region Nürnberg zu den führenden eCommunities Deutschlands.
Im informationstechnischen Bereich setzt Nürnberg u.a. Maßstäbe in Sachen „optischer Kommunikationstechnik". Hier ist unsere „Forschungsfabrik" zu nennen: In der FORSCHUNGSFABRIK Nürnberg, für die im Mai der Grundstein gelegt wurde, wird das Fraunhofer-Institut Projektgruppen einrichten, die am Aufbau von Kompetenzzentren im informations- und kommunikationstechnischen Bereich beteiligt sind. Allein aus der High-Tech-Offensive Bayern, dem Innovationsprogramm der Bayerischen Staatsregierung, fließen rund 50 Millionen DM in die Forschungsaktivitäten der FORSCHUNGSFABRIK.

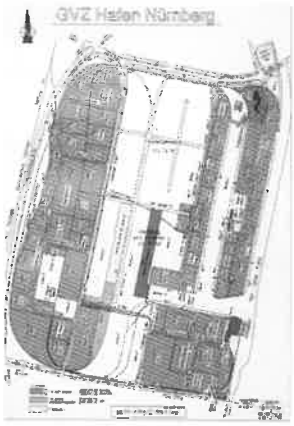
Verkehr und Logistik: Das trimodale Güterverkehrszentrum Hafen Nürnberg an der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße

Die Globalisierung der Warenströme und Handelsmärkte erforderte insbesondere von den Logistik-Dienstleistern ein dynamisches und markorientiertes, schnelles Agieren. Kunden mit globalen Handels- und Produktionsaktivitäten brauchen komplexe logistische Systeme von höchster Qualität. Die fast 300 Logistikdienstleister in Nürnberg haben mit ihren 30.000 Beschäftigten ein

auf die Bedürfnisse der Verlader zugeschnittenes Angebot konstruiert und Nürnberg zur Drehscheibe multimodaler und internationaler Verkehrsabwicklung ausgebaut.
Dafür war und ist das Güterverkehrszentrum Hafen Nürnberg von zentraler Bedeutung: Mit einer Fläche von ca. 337 ha ist das trimodale GVZ mit optimalen Verbindungen zu

- internationalen Bahnkorridoren,
- zur Straße (A6, A73, A9) und
- zur Rhein-Main-Donau-Wasserstraße
- die wichtigste Verkehrsdrehscheibe in Süddeutschland.

Das GVZ Hafen Nürnberg



Schema des GVZ Hafen Nürnberg

- Größtes multifunktionales und multimodales Dienstleistungs- und Logistikzentrum in Süddeutschland mit zentraler Lage in Europa
- Gesamtgröße 337 ha
- 260 Unternehmen mit 5.400 Arbeitsplätzen
- Umschlag 9,3 Mio. Tonnen in 2000
- Straßenanschluss: A 3, A 6, A 9, A 73
- Bahnanschluss zu internationalen Korridoren und Förderantrag für KV-Terminal in Vorbereitung
- Wasserverkehrsanschluss: Rhein-Main-Donau-Kanal
- Luftverkehrsanschluss: Airport Nürnberg

Mittlerweile haben sich im GVZ-Gebiet über 260 Unternehmen mit mehr als 5.400 Beschäftigten angesiedelt. Die Firmen kommen aus den unterschiedlichsten Branchen, jedoch ist mehr als die Hälfte im Logistik-/Umschlagsbereich tätig.
Mit einem Frachtumschlag von 9,3 Mio. t (8,3 Mio. t in 1999) erzielten die im GVZ ansässigen Betriebe im Jahr 2000 einen Rekordgüterumschlag (74 % Straßenanteil, 14 % Schienenanteil und 12 % Binnenschiffanteil). Diese Umschlagszahlen werden auch im Jahr 2001 voraussichtlich wieder erreicht.
Auch der Containerumschlag im GVZ spielt eine immer stärkere Rolle und wächst mit einer Steigerung von über 75 % zum Vorjahr mit ca. 30.000 umgeschlagenen Containern überproportional an. Dieser Bereich wird zukunftsorientiert mit dem geplanten Bau einer

trimodalen Umschlagsanlage im GVZ Hafen Nürnberg vorangetrieben. Im Rahmen der Optimierung des infrastrukturellen Angebotes wird derzeit ein Förderantrag nach den Richtlinien des kombinierten Verkehrs vorbereitet, der noch dieses Jahr zur Genehmigung weitergeleitet werden soll.

Der Rhein-Main-Donau-Kanal: Meilensteine der Entwicklung

Im Jahr 2000 wurde mit 8,5 Mio. Tonnen transportierter Güter auf dem Main-Donau-Kanal das beste Ergebnis seit 1992 erreicht. Der grenzüberschreitende Transitverkehr hat dabei mit 5,5 Mio. Tonnen den größten Anteil. Das unterstreicht den internationalen Charakter und wirtschaftliche Relevanz dieser Wasserstraße. 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 und dem Main-Donau-Kanal zugute kommen werden.
Lassen Sie uns nun einen Blick zurück in die Geschichte des Main-Donau-Kanals werfen und diese Darstellung überblickartig mit der Historie und Vorstellung unseres Vereins verbinden:
Im Jahre 793 lässt Karl der Große den Bau des „ersten" Main-Donau-Kanals, den sog. „Karlsgraben" oder „Fossa Carolina" mit 6 m Breite und 80 cm Tiefe für Schiffe mit ca. einer Tonne Beladung beginnen, der allerdings nie zur Vollendung gelangte.

Eine kurze Geschichte über eine lange Wasserstrasse

Ludwig-Donau-Main-Kanal

- Fossa Carolina um 793 (Karl der Große): 6m breit, 80cm tief, 1 Tonne Zuladung
- Donau-Main-Kanal ab 1845 (Ludwig I): 16m breit, 150cm tief, 101 Schleusen, 120 Tonnen Zuladung („trimodales Güterverkehrszentrum" in Nürnberg-Gostenhof)
- Probleme des Kanals: Entwicklung der Eisenbahn und unabgestimmte Infrastruktur zwischen Main und Donau (Main-Schiffe zu breit, Kanalschiffe zu tief)

Kanalhafen in Nürnberg mit Eisenbahn (um 1840)

Etwas mehr als 1.000 Jahre später lässt der Bayerische König Ludwig I. von 1837 bis 1845 den Ludwig-Donau-Main-Kanal mit einer Länge von 170 km, ca. 16 m Breite, etwa 1,50 m Tiefe und 101 Schleusen zwischen Bamberg und Kehlheim errichten.
Nürnberg hatte somit das erste „trimodale Güterverkehrszentrum" in Deutschland, denn 1835 fuhr die erste deutsche Eisenbahn, die „Nord-Süd-Bahn", auch zu einem Hafen des damaligen Kanals im heutigen Stadtteil Gostenhof. Hier wurden die Transporte von Schiene, Wasser und Straße kombiniert. Übrigens: heute steht an der gleichen Stelle das KV-Terminal mit dem fünftgrößten Umschlagsvolumen in ganz Deutschland.
Dieser Kanal hatte aber schon kurz nach der Fertigstellung mit offen erkennbaren Problemen zu kämpfen: Er konnte mit dem sich gerade entwickelnden Eisenbahnnetz kapazitätsmäßig nicht mithalten. Die flachen Main-Schiffe waren zu breit und die Kanal-Schiffe für Main und Donau zu tief. Schon bald erwuchsen Forderungen nach dem Bau eines neuen, modernen und wirklich leistungsfähigen Kanals.
Aus dieser historischen Erfahrung lässt sich für die heutige Diskussion um den Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen eine wichtige Lehre ziehen: Ein unabgestimmter Ausbau der Infrastruktur ohne die Berücksichtigung der Bedarfe der Wirtschaftssubjekte und den vor- und nachfolgenden Flussausbaugraden führt über mangelnde Nutzerakzeptanz direkt in die Unwirtschaftlichkeit.
Die Neubau-Forderung wurde durch unseren Verein aufgebracht: Am 06. November 1892 wurde der „Verein für Hebung der Fluss- und Kanalsschiffahrt in Bayern" als ideelle Fördergemeinschaft mit dem Nürnberger Ersten Bürgermeister Dr. Ritter von Schuh als Vorsitzendem gegründet.
Während seines nunmehr über 100jährigen Bestehendes wechselte der Verein seinen Namen mehrfach, um der jeweiligen Zwecksetzung zu entsprechen. Heute heißt er Deutscher Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V.
Ein historischer Meilenstein war die Gründung des Main-Donau-Stromverbandes am 22. Dezember 1917. Dessen Zwecksetzung war als Planungsinstanz der ausführliche Entwurf eines Großschifffahrtsweges von Aschaffenburg über Bamberg und Nürnberg zur Reichsgrenze unterhalb Passaus.
Am 13. Juni 1921 wurde der Vertrag über die Ausführung der Main-Donau-Wasserstrasse zwischen dem Deutschen Reich und Freistaat Bayern geschlossen und am 31. Dezember 1921 die mit der Bauausführung beauftragte Rhein-Main-Donau AG gegründet.
Nach der Überwindung der unmittelbaren Schwierigkeiten der Nachkriegszeit wurden durch den Verein entscheidende Fortschritte bei der Verwirklichung der Vereinsziele erreicht: Am 16. September 1962 wurde der Ausbauvertrag für die Strecke Nürnberg – Vilshofen als „Duisburger Vertrag" zwischen der Bundesrepublik und der bayerischen Staatsregierung geschlossen.
Schon am 11. November 1966 wurde der Hafenvertrag für den Staatshafen Nürnberg zwischen Freistaat Bayern und Stadt Nürnberg unterzeichnet.
Am 05. Juli 1968 begannen die Bauarbeiten am Staatshafen Nürnberg und ab dem 31. Juli 1971 standen die ersten Grundstücke baureif für die Ansiedler im Hafen bereit. Der Kanal erreichte Nürnberg am 23. Oktober 1972.
Am 25. September 1992 wurde der Kanal nach 32 Jahren Bauzeit mit seinen 171 km eröffnet und die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße war über die europäische Hauptwasserscheide durchgängig realisiert.

Eine kurze Geschichte über eine lange Wasserstrasse

Güterverkehrszentrum Hafen Nürnberg

- Forderungen nach einem leistungsfähigem Kanal
- 1892: Gründung des Vereins als „Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in Bayern"
- 1917: Main-Donau-Stromverband
- 1921: Gründung Main-Donau AG und Ausführungsvertrag
- 1962: „Duisburger Verträge" (Ausbau bis Vilshofen)
- 1966: Unterzeichnung des Hafenvertrages
- 1968: Beginn Bauarbeiten am Staatshafen Nürnberg
- 1972: Einweihung des Staatshafens Nürnberg
- 1992: Main-Donau-Kanal durchgängig befahrbar

Frankfurt am Main, 13.11.2001 Seite 6

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

Der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein heute

Wie Sie sehen, hat sich der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV) über mehr als ein Jahrhundert für die Entwicklung leistungsfähiger Wasserstraßen aktiv eingesetzt. Nach Fertigstellung des Main-Donau-Kanals geht es nun um Informationsarbeit über den sachgerechten Ausbau der Donaustrecke Straubing – Vilshofen und um die derzeit laufende Mainvertiefung auch über Würzburg hinaus. Im Interesse dieser Zielsetzung pflegt der DWSV die Zusammenarbeit und den Dialog mit allen an der Wasserstraße interessierten Kreisen.

Die Bedeutung des Rhein-Main-Donau-Kanals

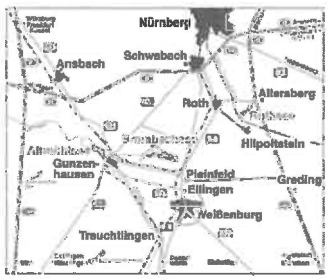
Die **volkswirtschaftliche Bedeutung** liegt darin, dass der Kanal als Integrator von Wirtschaftsräumen mit mehr als 220 Mio. Menschen entlang von Rhein, Main und Donau dient.

Daraus ergibt sich direkt die **verkehrswirtschaftliche Bedeutung:** Der Kanal ist als masseleistungsfähiger Verkehrsweg eine umweltfreundliche Alternative für Verkehrsabwicklung mit noch freier Kapazität. Erst durch den Ausbau dieser Kanal-Infrastruktur konnten Verkehre induziert und verlagert werden.

Daneben hat der Kanal auch eine **infrastrukturelle Bedeutung:** Im Zuge des Aus-

baus der Kanal-Infrastruktur ergaben sich standortbildende bzw. standortkonzentrierende Effekte durch die Anlage von Häfen und Güterverkehrszentren. Daraus resultieren ökonomische Sekundäreffekte, die nachfolgend beschrieben werden.
Als Speichermedien wurden für den Kanal eine Reihe von Seen angelegt, die die **wasserwirtschaftliche Bedeutung** des Kanals ausmachen: Rothsee, Kleiner und Großer Brombachsee, Igelsbachsee und Altmühlsee. Dadurch wurde der Wasserhaushalt des regenarmen Gebietes von Rednitz und Main verbessert und gleichzeitig ökologische Rückzugsgebiete für seltene Tiere und Pflanzen geschaffen.
Durch dieses „Neue Fränkische Seenland" hat der Kanal indirekt auch bedeutungsvolle **fremdenverkehrswirtschaftliche Bedeutung** gewonnen: Durch die Anlage des „Neuen Fränkischen Seenlandes" als Erholungs- und Freizeitraum ca. 25 km südwestlich von Nürnberg wurde diese traditionell landwirtschaftliche Region stark aufgewertet. Vielfältige Sportarten wie z.B. Wandern, Radfahren (500 km Radwege), Reiten, Baden, Segeln, Surfen und Tauchen wurden ermöglicht. Dazu laden viele Gaststätten und Biergärten zum Verweilen und 1.700 Hotels, Gasthöfe und Pensionen mit über 9.000 Betten zur Übernachtung ein. Das „Neue Fränkische Seenland" stellt eines der am schnellsten wachsenden Feriengebiete in der Bundesrepublik dar: Im Jahr 2000 wurden 1,85 Mio. Gästeübernachtungen gezählt, 5,4% mehr als im Vorjahr. Im Sommer

Die Bedeutung des Main-Donau-Kanals



- Volkswirtschaftliche Bedeutung: Integration von Wirtschaftsräumen mit 220 Mio. Menschen
- Verkehrswirtschaftliche Bedeutung: Masseleistungsfähiger Verkehrsweg
- infrastrukturelle Bedeutung: Standortbildung
- Wasserwirtschaftliche Bedeutung: Ausgleich des Wasserhalts innerhalb Bayerns
- Fremdenverkehrswirtschaftliche Bedeutung: Neues Fränkisches Seenland
- Energiewirtschaftliche Bedeutung: umweltfreundliche Wasserkraft für Bayerns Energieversorgung
- Kulturelle Bedeutung: Verbindung von 15 Ländern

Frankfurt am Main, 13.11.2001 Seite 7

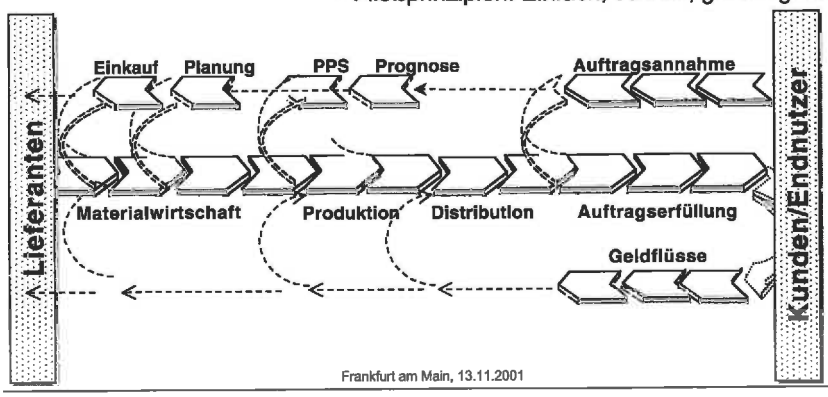
2001 lag der Zuwachs der Übernachtungen sogar bei über 15% und stellte damit den Spitzenwert unter den bayerischen Urlaubsregionen! Wenn man Übernachtungen in Hotels, Gasthöfen, Pensionen, Ferienwohnungen, Campingplätze und die Tagesbesucher addiert, sind im Jahre 2000 über 216 Mio. DM in die Region des „Neuen Fränkischen Seenlands" geflossen!
Der Kanal hat aber auch **energiewirtschaftliche Bedeutung:** Dieser Ausbau hat zur Energiegewinnung durch Wasserkraft an Main und Donau beigetragen und sichert so die weitere umweltfreundliche Energieversorgung Bayerns.

3. Das Management von Fließ-Systemen

Eng mit der oben beschriebenen verkehrswirtschaftlichen Bedeutung ist die operativ wirkende **logistische Bedeutung** des Main-Donau-Kanals verbunden: Durch diesen Kanal werden großräumige internationale Transportketten und damit zusammenhängende logistische Dienstleistungen über den Transportträger Binnenschiff umweltfreundlich verknüpft.
Stand „Logistik" in den 60er Jahren noch im Zeichen der Professionalisierung der betrieblichen Randfunktionen Transport, Umschlag und Lagerung („TUL"-Logistik), so wandelte sich die Bedeutung in den 80er Jahren zur Koordination der betrieblichen Funktionen.

Das Management von Fließ-Systemen

- Logistik: Management von Fließ-Systemen (3. Bedeutung)
- Neues Denken in Wertketten, Prozessen und Flüssen
- Fließprinzipien: Einfach, schnell, gradlinig und ungebrochen



Frankfurt am Main, 13.11.2001 Seite 8

Heute steht das Management von Fließsystemen, wie die Netzwerke aus Unternehmen und deren physische und informatorische Verkettungen auch bezeichnet werden, im Zentrum der Logistik.
Diese sogenannte „3. Bedeutung der Logistik" wurde am Lehrstuhl für Logistik der Universität Nürnberg von Prof. Peter Klaus entwickelt und führte zu einem Paradigmenwechsel im Management: Ein Denken in Wertketten, Prozessen und Fluss-Management.
Mit dem Flow-Management werden für Konstruktion und Rationalisierung von Logistikprozessen folgende Gestaltungsanforderungen definiert:

- Es sollen Produkte und Dienste von beherrschter und einfacher Komplexität,
- unter bestmöglicher Ausschöpfung der Potentiale aller Netzwerk-Ressourcen,
- und optimaler Integration der abgestimmten Netz-Elemente (von der Urproduktion bis zum Endverbrauch und Entsorgung)
- gradlinig, auf kurzen Wegen, zügig, ohne Staus, Schleifen und unnötige Verzweigungen oder Verwerfungen auf den Kunden zufließen!

Um diesen existenzerhaltenden Forderungen zu genügen, muss sich die moderne Binnenschifffahrt einer Reihe positiver und negativer Randbedingungen stellen:

Das Binnenschiff: Strategische Trümpfe und strategische Problemfelder

Strategische Trümpfe:

- drohender Straßenverkehrsinfarkt durch neue europäische „Wirtschaftsgeographie"
- Umweltsensibilität und öffentliche Meinung gegen den LKW
- Platz und Zeit

Strategische Problemfelder:

- geringe Netzdichte der Infrastruktur, Wetterabhängigkeit, Zeitverluste gebrochener Verkehre
- harte logistische Anforderungen (kleine Sendungseinheiten)

Fazit: Stand des Infrastrukturausbaus inkompatibel zu modernen Logistikanforderungen an das Binnenschiff

Strategische Trümpfe:

- Positiv auf das Transportaufkommen für die Binnenschifffahrt wirkt sich der drohende Straßenverkehrsinfarkt aus: Im Jahr 2000 lag der Anteil des Straßengüterverkehrs am Gesamtgüteraufkommen bereits bei ca. 85%.
- Die wachsende Umwelt-Sensibilität der Verlader und die öffentliche Meinung gegen den LKW wird für einen vermehrten Einsatz umweltfreundlicher Transportträger sorgen.
- Neue Transport-, Umschlags- und Steuerungstechnologien in Häfen und Güterverkehrszentren beschleunigen die multimodalen Prozesse und sichern deren Qualität.

Weiterhin bleiben „Platz" und „Zeit" auf dem Binnenschiff die eigentlichen strategischen Trümpfe.

Strategische Problemfelder:

- Negativ werden sich die systemspezifischen und nicht änderbaren Merkmale der geringen Netzdichte, Wetterabhängigkeit und generelle Zeitverluste gebrochener Transporte reglementierend auf die Nutzbarkeit der Binnenschifffahrt auswirken.
- Ebenso sind es härtere logistische Forderungen nach Geschwindigkeit, Belieferungskontinuität und kleinen Sendungseinheiten, die Nachteile für die Binnenschifffahrt bilden.

Der wichtigste negative Faktor, der sich auf die logistische Funktionsfähigkeit insbesondere der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße zwischen Straubing und Vilshofen und damit auch direkt auf den Main-Donau-Kanal auswirkt, ist der fehlende Ausbau der Infrastruktur. Damit wird der für die oben skizzierte Binnenschifffahrtslogistik erforderliche gradlinige, staufreie, abgestimmte und vor allem durchgängige Warenfluss reglementiert, in dem z.B. bei Niedrigwasser kostenintensiv und zeitverzehrend Ladung geleichtert werden muss. Hier sollten die vorher aufgezeigten Lehren aus dem alten und unwirtschaftlichen Ludwig-Donau-Main-Kanal erkannt und durch die Entscheidungsträger adäquate Schlüsse gezogen werden: Der staustufengestützte Donauausbau, der die Gewässerniveaus angleicht, soll Abhilfe schaffen, damit die Güter wieder „fließen".
Als kurzes Fazit bleibt festzustellen: Ohne den logistisch adäquaten Ausbau der Infrastruktur werden die Güterflüsse behindert, damit keine moderne umweltentlastente Binnenschifffahrtslogistik ermöglicht und somit auch keine prosperierenden Häfen und GVZs entlang der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße geschaffen!

4. Papier- statt Erdarbeiten: Der Donauausbau!

Die Donau: Verkehrs- und volkswirtschaftliche Aspekte

Die Geographie des Mangels

Wie sollte nun der angepasste Ausbau der Infrastruktur erfolgen? Welche Engpässe bestehen, die es zu beseitigen gilt?
3.469 km ist die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße lang, die über den Main-Donau-Kanal durchgängig verknüpft wird und somit die Nordsee mit dem Schwarzen Meer verbindet. Entlang dieser Wasserstraße liegen bedeutende Wirtschaftszentren, in deren Einzugsbereich 220 Millionen Menschen leben - Märkte mit Zukunft!
209 km schiffbare Donau mit 21 öffentlichen Hafenplätzen liegen in Deutschland beziehungsweise auf bayerischem Gebiet.

Die Geographie des Mangels

Die Rhein-Main-Donau-Wasserstrasse

- Gesamtlänge 3.469 km
- Verbindung Schwarzes Meer mit Nordsee
- Einzugsbereich mit 220 Millionen Menschen
- Korridor VII der EU-Verkehrspolitik
- Nadelöhr Straubing-Vilshofen (69 Flusskm oder 2% der Gesamtstrecke)
- daher: keine ganzjährig durchgängigen Transportwege
- Forderung: Ausbau gemäß Duisburger Vertrag (mindestens 2,50m Abladetiefe)

Frankfurt am Main, 13.11.2001 Seite 10

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

Zwischen Mainz und Straubing kann der Binnenschifffahrt auf einer Flussstrecke von rund 650 km eine Abladetiefe von 2,50m 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 unberechenbar beeinträchtigt. Das sind 2% der Strecke der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße.

Aspekte der europäischen Integration

Grundlage der Donau-Schifffahrt ist seit jeher der Handel zwischen West- und Osteuropa. Die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße verbindet die Menschen im zusammenwachsenden Europa. Entsprechend hoch ist der Stellenwert, den der Strom bei den Planungen für das gesamteuropäische Verkehrsnetz hat:

- Die europäische Verkehrskonferenz von Helsinki hat 1997 die Donau als Korridor VII in die Planungen der transeuropäischen Transport-Netze aufgenommen.
- Die EU-Kommission will sich für den raschen und vorrangigen Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen einsetzen. Dieses Projekt ist in das „Weißbuch der Zukunft der gemeinsamen EU-Verkehrspolitik" aufgenommen worden.

Die europäische Verkehrspolitik will also für die Wirtschaft im „neuen" Europa eine gut ausgebaute und moderne Infrastruktur schaffen.

Die schrittweise politische und wirtschaftliche Integration Ost- und Südosteuropas in die Europäische Union führt zu einem enormen Anstieg des Warenverkehrs im Donaukorridor.
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.
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 Rhein-Main-Donau-Region und der europäischen Integration wird.
Mobilität im Güterverkehr ist nach heutiger empirischer Erfahrung aufs engste mit dem Wohlstand einer Volkswirtschaft verknüpft. Die damit einhergehende Mobilitätszunahme fordert einen qualitativen und quantitativen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Wer den Wohlstand will, darf die Entwicklung des Güterverkehrs nicht behindern.
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 Alternative der Gütermobilität dar, denn mit dem Binnenschiff entstehen die geringsten „externen Kosten", also Luftverschmutzung, Unfälle, Lärm-, Boden- und Wasserbelastung im Vergleich zum LKW und der Bahn.

Bayern braucht als exportorientiertes Bundesland leistungsfähige Verkehrswege. Bayern ist auch Transitland im Herzen Europas: Wichtige Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen überlagern sich dabei in Nürnberg, einer Stadt, deren Unternehmen selbst eine Exportquote von 40% aufweisen. Dabei kommt einer durchgängigen, ausgebauten und für die Verkehrswirtschaft verlässlichen Rhein-Main-Donau-Wasserstraße eine tragende Rolle zu.

Ergebnisse der vertieften Untersuchungen zum Donauausbau

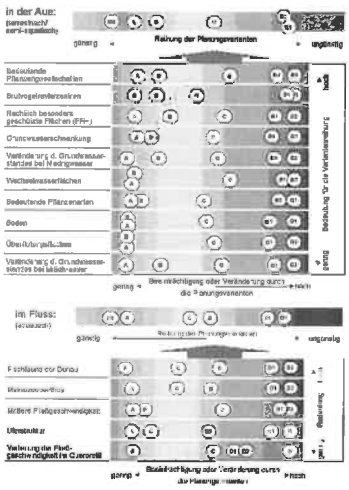
Es kann also nicht sein, dass 2% der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße den limitierenden Faktor für binnenschiffbasierte und transeuropäische Logistikkonzeptionen darstellen.
Gemäß der Ministerentscheidung vom 17.10.1996 halten Bund und Bayern am Duisburger Vertrag zum Donauausbau vom 16.09.1966 fest. Das dort definierte verkehrswirtschaftliche Ausbauziel liegt in der Beseitigung des 69 km langen Engpasses durch die Herstellung einer zu angrenzenden Wasserstraßen-Abschnitten gleichwertigen Abladetiefe. Dieser Ausbau soll ganzjährig eine Abladetiefe von 2,70 m für einspurige bzw. 2,50 m für zweispurige Fahrzeuge und Verbände ermöglichen.
Es wurden dazu vier Varianten untersucht, die mit einem Leitbild verglichen wurden. Die Varianten A (weiter optimierter Ist-Zustand) und B (verschärfte Flussregelung) sind flussbauliche Maßnahmen, die Varianten C (eine Staustufe) und D (D_1 mit zwei Staustufen und D_2 mit drei Staustufen) sind staugestützte Maßnahmen.

Die staugestützten Varianten C und D

Den Zugewinn an Abladetiefe auf 2,70 m bzw. 2,50 m, der für schifffahrtsgerechte Verhältnisse notwendig ist, liefern nur die staugeregelten **Ausbauvarianten D_1 und D_2**. Trotz der hohen Investitionsausgaben von 1,417 Mrd. DM werden durch die Variante D_1 1,702 Mio. Tonnen von der Straße auf das Schiff verlagerbar. Zur Verdeutlichung: Das entspricht jährlich fast 68.000 LKWs, die, würden sie alle hintereinander fahren, eine ununterbrochene Schlange von mehr als 1.100 km erreichen würden. Die Variante D_2 macht 1,527 Mrd. DM Investitionsausgaben erforderlich und 1,697 Mio. Tonnen Straßenverkehrspotential werden für die Binnenschifffahrt erschlossen, das sind mehr als 67.000 LKWs jährlich. Daher lassen sich bei diesen Varianten auch die negativen externen Effekte des Verkehrs, z.B. bei CO_2 und NO_X, am deutlichsten reduzieren.

Anders die staustufengestützte **Variante C**, die 1,099 Mrd. DM kostet und ein Verkehrsverlagerungspotential von 396.000 Tonnen pro Jahr eröffnet (ca. 15.800 LKWs jährlich): Hier werden zwar 40 cm Abladetiefe gewonnen, die Verhältnisse bleiben im Vergleich zum Rhein an 295 Tagen schlechter.
Bei den Planungsvarianten D_1 und D_2 können aus ökologischer Sicht wertvolle lange schifffahrtsfreie Zonen geschaffen werden. Immerhin werden 25% der Ausbauinvestitionen für ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verwendet.

Ohne Stau(-stufen) keine (Güter-)Flüsse



Die staugestützten Varianten C, D_1 und D_2

- Fazit: Zugewinn an Abladetiefe nur mit D-Varianten
- D_1 mit 1,4 Mrd. DM Investition erschließt 1,70 Mio. Tonnen Verlagerungspotential von der Straße
- D_2 mit 1,5 Mrd. DM Investition erschließt 1,69 Mio. Tonnen Verlagerungspotential von der Straße
- C gewinnt 40cm Abladetiefe bei einer Investition von 1,0 Mrd. DM, erschließt nur 0,4 Mio. Tonnen Verlagerungspotential von der Straße, bleibt an 295 Tagen schlechter als am Rhein
- D-Varianten haben starken ökologischen Einfluss, schaffen **aber schifffahrtsfreie Zonen mit leitbild-ähnlichem Zustand** und bieten umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen

Frankfurt am Main, 13.11.2001 Seite 11

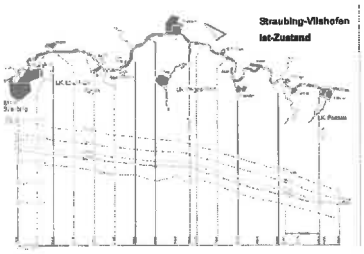
Die flussbaulichen Varianten A und B

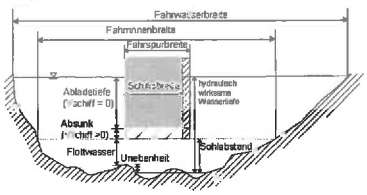
Bei der **Variante A**, zu deren Realisierung lediglich 825 Mio. DM Investitionsausgaben nötig sind, wird die aktuelle Abladetiefe von 2,00 m lediglich um 20 cm verbessert. Dadurch bleiben die Verhältnisse an der Donau an 336 Tagen schlechter als am Rhein. Durch diesen für die Binnenschifffahrt unattraktiven Ausbau können auch nur 114.000 Tonnen (ca. 4.500 LKWs jährlich) auf die Wasserstrasse verlagert werden. Die **Variante B** ist wegen höherer Investitionen und geringerem Verkehrsverlagerungspotential noch unattraktiver. Bei einem Ausbau nach Variante A, der insbesondere von den Naturschutzverbänden gefordert wird, bleibt die Donau eine „unzuverlässige" Wasserstraße.

Ökologie und Ökonomie: (Güter-)Flüsse nur durch Stau(-stufen)

Die ökologischen Untersuchungen zeigen, dass der Ausbau gemäß den Varianten D_1 und D_2 zwar Eingriffe in den Naturhaushalt verursacht, dass jedoch umfangreiche und ausreichende Ausgleichspotentiale nutzbar sind. Damit ist der entsprechende Ausbau mit Rücksicht auf seine überragende öffentliche, nationale und internationale Bedeutung ökologisch vertretbar und nach den nationalen und europäischen gesetzlichen Bestimmungen und Richtlinien (z.B. FFH) möglich.
Im Hinblick auf das Ausbauziel einer Abladetiefe von 2,50 m bzw. 2,70 m gibt es nach heutigem Kenntnisstand keine Alternative zu

Donau bleibt „unzuverlässig"!





Die flussbaulichen Varianten A und B

- Fazit: (Güter-)Flüsse nur durch Stau(-stufen)
- A mit 0,8 Mrd. DM Investition erschließt 0,14 Mio. Tonnen Verlagerungspotential von der Straße, da Zugewinn an Abladetiefe nur 20cm (auf 2,20m) und an 336 Tagen schlechter als am Rhein
- B höhere Investition und geringeres Verlagerungspotential von der Straße als bei Variante A
- Nach den flussbaulichen Varianten A und B und der staugestützten Variante C bleibt die Donau eine „unzuverlässige" Wasserstraße!
- Passauer Appell des DWSV: Anstehendes Raumordnungsohne Variante A durchführen!

Frankfurt am Main, 13.11.2001 Seite 12

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

den Varianten D_1 und D_2. Ohne Staustufen keine Güterflüsse!

Die nächsten Schritte: Ein Raumordnungsverfahren für den Donauausbau

Das Bundesverkehrsministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bereitet in Abstimmung mit der bayerischen Staatsregierung die Einleitung eines Raumordnungsverfahrens für den Donauausbau vor.
Die Varianten A, C und D_2 sollen laut Aussagen des Bundesministeriums beantragt werden.

Das Raumordnungsverfahren ist noch nicht eröffnet, da noch kein Antrag vom Bund eingegangen ist. Bisher liegen nur politische Absichtserklärungen vor. Die Regierung von Niederbayern fungiert dabei als zuständige Behörde.
Der DWSV hat dazu in einem „Passauer Appell" im Oktober 2001 die relevanten Stellen auf Bundes- und Landesebene u.a. aufgerufen, die Variante A nicht mit in das Raumordnungsverfahren zu integrieren und die notwendigen Ressourcen nur auf die staugestützten Varianten zu konzentrieren, weil mit der Variante A das Ausbauziel ohnehin nicht erreicht werden kann.

Infrastrukturausbau und Kooperation der Verkehrsträger

Umweltfreundliches Binnenschiff

- Infrastrukturausbau aus ökonomischer Sicht
  - Beschäftigungsmotoren GVZ und Häfen: 1,1% der bundesdeutschen Gesamtbeschäftigten direkt und indirekt in Binnenhäfen bzw. GVZs beschäftigt
  - Multiplikatoreffekt: Pro hafenabhängigen Arbeitsplatz werden drei weitere in anderen Sektoren geschaffen
  - Induzierter Nutzen durch öffentliche Binnenhäfen: 23 Mrd. DM p. a. bzw. 1,7% der bundesdeutschen Gesamtinvestitionen
- Kooperation der Verkehrsträger aus ökologischer Sicht
  - Entwicklungs-Szenarien: 64% mehr LKWs in 2015
  - Volkswirtschaftlicher Schaden 190 Mrd. DM durch 4,7 Mrd. Staustunden
  - multimodale Kooperation als Lösungsansatz für negative externe Effekte des Straßenverkehrs

Frankfurt am Main, 13.11.2001 Seite 14

5. Infrastrukturausbau und Kooperation der Verkehrsträger sind Basis der Zukunftserfolge

Nicht nur für solche speziellen Dienste wie z.B. dem DCS Danube Container Services spielen Binnenhäfen und GVZs in ihrer Funktion als logistische Knotenpunkte eine wichtige Rolle; es sind auch Beschäftigungsmotoren: 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.
Der Ausbau der Infrastruktur ist aus ökonomischer Sicht eine lohnenswerte Anstrengung, da indirekt auch die Gesamtwirtschaft vom Ausbau der Wasserstraßen profitiert.
Im Jahre 2000 rollten im Vergleich zum Vorjahr 6,4% mehr Güter über die Straße, während der Güterverkehr mit Bahn und Schiff stagnierte. Im Jahre 2015 fahren voraussichtlich 64% mehr LKWs auf unseren Strassen. Dabei wird das Verkehrswachstum aus Mittel- und Osteuropa, Griechenland und Türkei ca. 60% betragen. Schon heute werden 4,7 Milliarden Stunden durch PKWs und LKWs jährlich im Stau verbracht, was einen volkswirtschaftlichen Schaden von 190 Milliarden Mark verursacht.
Nur der Ausbau der Infrastruktur und eine weitere multimodale Kooperation der Verkehrsträger kann helfen, diese Entwicklungs-Szenarien des Straßengüterverkehrs abzuwenden. Die Hauptbedingungen für intermodale Kooperation sind gut ausgestattete Umschlagsplätze wie Güterverkehrszentren und Häfen sowie ein den ökologischen Anforderungen und logistischen Bedarfen entsprechender Ausbau der Schifffahrts- und Schienenwege.
Es lohnt sich also auch aus ökologischer Sicht, den Ausbau der Wasserstraßen zu forcieren, wie die möglichen Verkehrsverlagerungen der vorgestellten D-Varianten zum Donauausbau zeigen.

6. Ein abschließendes Fazit

Sehr geehrte Damen und Herren, Sie haben nun einiges gehört:
- von der über 1.000 jährigen Idee des Main-Donau-Kanals, der die Klammer zwischen Schwarzem Meer und Nordsee darstellt;
- von einem Verein, der sich seit mehr als 100 Jahren für die binnenschifffahrtsgerechte Realisierung dieser Idee einsetzt;
- von der wirtschaftsgestaltenden Bedeutung dieses Kanals für die Volkswirtschaft, die weit über die positiven Beschäftigungswirkungen der Binnenhäfen und GVZs hinausgeht;
- von den existenziellen Anforderungen der modernen Logistik an das Binnenschiff;
- von dem Nadelöhr in der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße zwischen Straubing und Vilshofen und dem bisher nicht ausschöpfbaren Verlagerungspotential des Straßenverkehrs;
- von hoher Wertschätzung der EU-Institutionen für die Donau als Integrationsinstrument für die Osterweiterung aber auch von den daraus ableitbaren ungünstigen Verkehrsszenarien und

- von der daraus resultierenden Notwendigkeit des Infrastrukturausbaus und der Kooperation aller Verkehrsträger zur Bewältigung dieser Verkehrsströme.

Ohne den Ausbau der Infrastruktur und der Kooperation der Verkehrsträger werden ökologische und ökonomische Chancen verspielt. Der DWSV fordert daher Politik, verladende Wirtschaft, Logistik-Dienstleister auf, sich für den Ausbau der schifffahrtsfördernden Infrastruktur stark zu machen und miteinander das Gespräch über adäquate Maßnahmen zu suchen. Das wird hoffentlich durch die engagierte Arbeit unseres Vereins nicht nochmals 100 Jahre in Anspruch nehmen.

Für Ihre Aufmerksamkeit und Ihr Interesse an unserer Vereinsarbeit danke ich Ihnen!

Wachstum durch Logistik – Hafen Frankfurt und die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße

Michael Schrey, Direktor Hafenbetriebe Stadt Frankfurt am Main

Trimodalität schafft Wachstum

Der Binnenhafen als trimodale Logistikdrehscheibe

Die Vernetzung der Verkehrsträger ist nach Auffassung aller maßgeblichen Verkehrspolitiker und Logistikexperten eine der wichtigsten Voraussetzungen, um den stetig wachsenden internationalen Warenaustausch beherrschen zu können. Gerade für Deutschland als Haupttransitland Europas kommt es entscheidend darauf an, die Effizienz des gesamten Verkehrsnetzes nachhaltig zu steigern. Dabei nehmen die Binnenhäfen insgesamt eine zunehmend bedeutsamere Rolle ein.
Als natürliche trimodale Standorte bieten sie alle Voraussetzungen für einen reibungslosen Wechsel von Gütern zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. In diesen Kontenpunkten der Transportwege lassen sich Verkehre bündeln und vor allem die allseits geforderte Verlagerung der Gütertransporte im Langstreckenverkehr von den stark überlasteten Straßen auf das Wasser und die Schiene effektiv umsetzen.
Die Binnenhäfen verstehen sich heute längst nicht mehr als lediglich „nasser Güterbahnhof". Sie sind vielmehr gerade wegen ihrer trimodalen Ausrichtung als Schnittstelle der Verkehrsträger Wasser, Schiene und Straße ein wichtiges Glied in geschlossenen Transportketten und damit Dienstleister und Partner der Wirtschaft. Aus diesem Grund fordern die Binnenhäfen auch die konsequente Förderung trimodaler Umschlagskapazitäten in den Häfen, da diese von grundlegender Bedeutung für ein tatsächlich integriertes Verkehrssystem sind.

Der Binnenhafen als Partner und Dienstleister der Wirtschaft

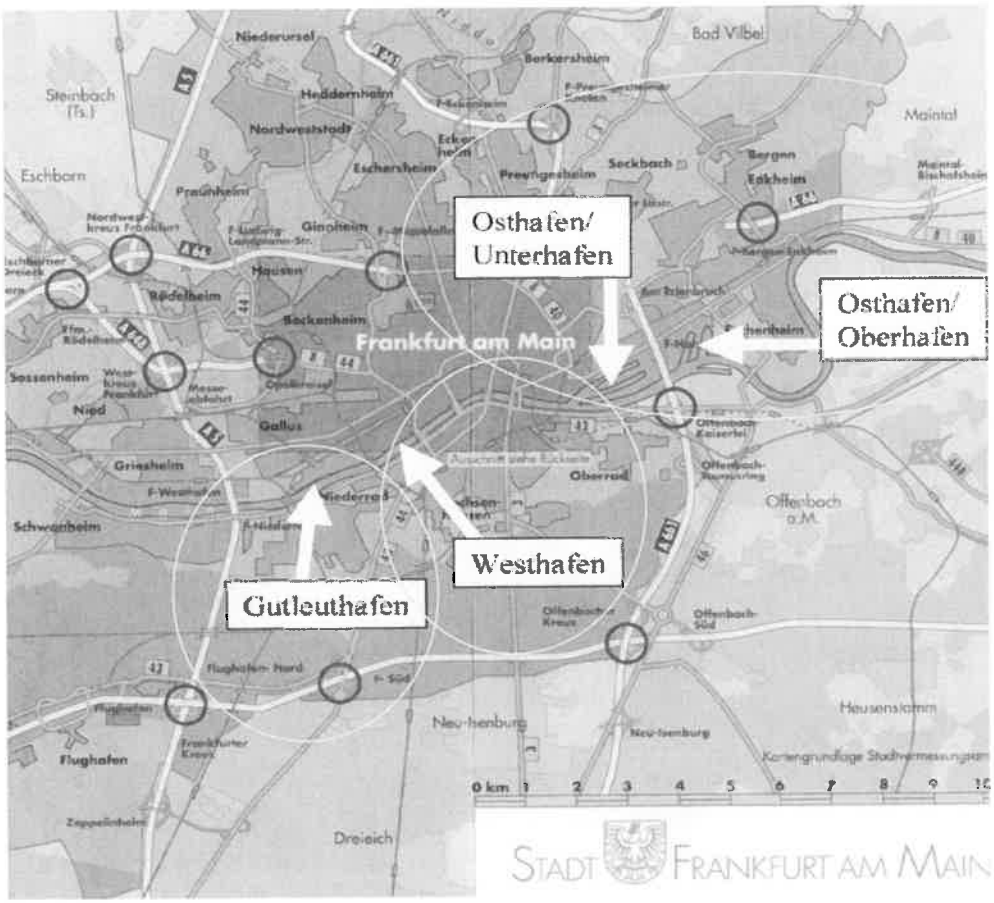
Der Strukturwandel in der Transportwirtschaft in Richtung höherwertiger Logistikprozesse hat entsprechende Konsequenzen für alle Binnenhäfen, so dass sich die Frage nach ihrer logistischen Kompetenz stellt. Danach zeichnet sich ein Binnenhafen als regionales Logistikzentrum nicht allein durch die Bereitstellung von Infrastruktureinrichtungen und als Schnittstelle der drei Verkehrsträger aus, sondern durch das Logistikspektrum der angesiedelten Unternehmen und die Fähigkeit zu innovativen Systemlösungen. Die Struktur der Unternehmen im Hafen hat sich immer mehr vom reinen Transport-, Umschlag- und Lagerbetrieb zu einem Logistikunternehmen mit globaler Ausrichtung entwickelt. Hierzu gehören auch logistikintensive Distributionszentren für Handel, Industrie und Produktion, sowie Recyclingunternehmen.
Das Hafenmanagement versteht sich dabei zunehmend als Geschäftsentwickler. Ziel ist u.a. in Zusammenarbeit mit den Hafenunternehmen logistische Systemlösungen zu entwickeln und neue Logistiknetze zu initiieren, sowie die strategische Ausrichtung an Wertschöpfungsprozessen zu orientieren. Es prosperiert der Standort, der aktiv am Markt agiert und in der Lage ist Investment zu mobilisieren. Zielgruppe ist dabei das logistische Dienstleistungsunternehmen, produzierendes Gewerbe und der Handel. Transportgewerbe und Hafenmanagement übernehmen hier die Rolle des Innovationsmotors. Intermodale Verkehre finden letztlich nur dann Absatzmärkte, wenn das angebotene Produkt den Kundenanforderungen entspricht.

Hafen Frankfurt am Main
– Logistikstandort und Wirtschaftsfaktor

Der Frankfurter Hafen liegt im Mittelpunkt eines der bedeutendsten europäischen Wirtschaftszentren, der Region Rhein-Main mit rund 5 Mio. Menschen. 14 Mio. Tonnen Güter werden jährlich über den Frankfurter Hafen mit Schiff, Bahn und LKW transportiert, umgeschlagen und durch die Logistikpartner im Hafen ihrer Bestimmung zugeführt.

Eine herausragende Stellung nimmt der Hafen Frankfurt in der bedarfsnahen Versorgung der Stadt durch seine effiziente Citylogistik ein. Darüber hinaus versteht sich der Hafen als das Rückgrat der regionalen Versorgung und als ein wichtiges Element zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftskraft. Die Verkehrswirtschaft in der Rhein-Main-Region bewältigt jährlich ein durchschnittliches Güteraufkommen von 200 Mio. Tonnen, allein 10% des Bruttosozialproduktes werden in diesem Wirtschaftsraum erarbeitet.

Die Eigentümerin des Hafens, die Stadt Frankfurt am Main, hat den trimodalen Logistikstandort als bedeutenden Wirtschaftsfaktor nachhaltig anerkannt. Hieraus folgernd hat die Stadt dem Projekt „HAFEN 2000+", einer zukunftsorientierten Strukturplanung für die Häfen den Weg bereitet.

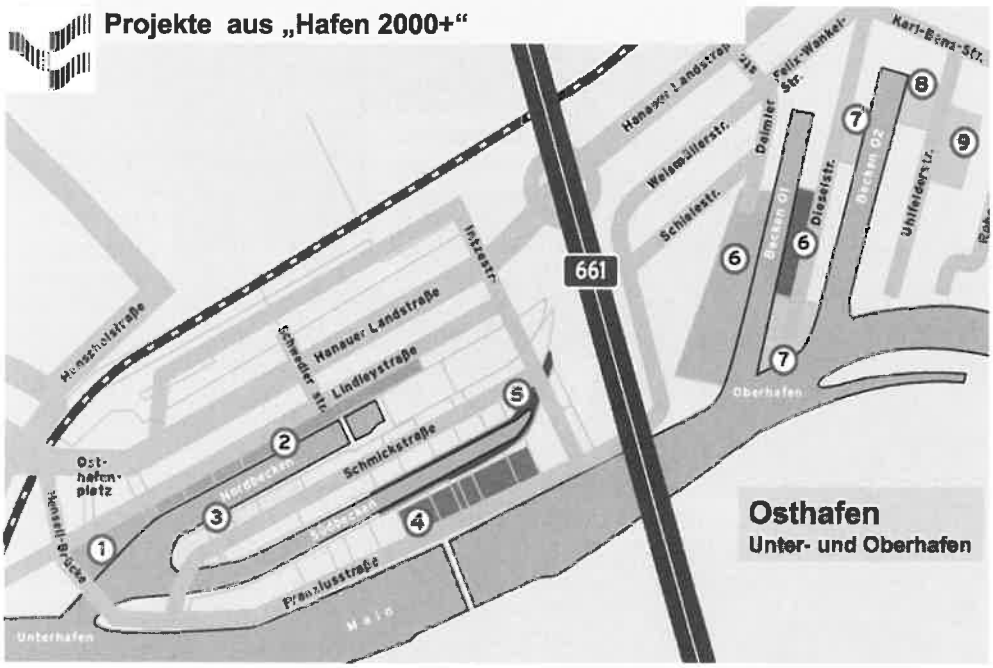


Gemeinsam mit der Hafenwirtschaft wurden bisher bereits erhebliche Anstrengungen unternommen, die sich in einer Vielzahl von Planungen und Realisierung im Anlagenneubau, der Modernisierung bestehender Einrichtungen und von Kai- und Schieneninfrastrukturprojekten wiederfinden. Dafür wurden in den letzten drei Jahren bisher rund 200 Mio. DM von den Hafenbetrieben und der Hafenwirtschaft investiert. Zeitgleich hat sich durch diese Maßnahmen die Zahl der direkt im Hafen Beschäftigten um 300 auf 2.300 erhöht. In der Endstufe werden über 260 Mio. DM investiert und min 700 neue Arbeitsplätze entstanden sein.

Mit dem Konzept „HAFEN 2000+" ist aber auch eine marktorientierte Veränderung des Angebotes des Hafens verbunden. Basis des neuen Leistungsangebotes sind die Binnenhafen-Logisitk, die Standort-Logistik,

Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt am Main

Projekte aus „Hafen 2000+"



1. Ansiedlung Baustoffhandel
2. Logistik-Zentrum-Lindleystrasse
3. Erweiterung Containerterminal
4. Modernisierung des Baustoffcenters
5. Optimierung der Gleis- und Kaistrukturen
6. Autotransportlogistik
7. Neuansiedlung Baustofflogistik
8. Recyclinglogistik
9. Ausbau Speditionsanlage

die Schienentransport-Logistik und das Immobilienmanagement. Ziel hierbei ist es, im Leistungsverbund mit der Hafen- und Verkehrswirtschaft konkrete Verkehrs- und Transportketten auf- und auszubauen. In Verbindung mit der Ansiedlung von weiteren Logistikunternehmen, die neue Gütermengen direkt am Standort generieren, wird so die Bündelung und Verteilung von Gütern im Hafen Frankfurt optimiert.

Osthäfen
der Stadt Frankfurt am Main

Beispielhaft sei hier die Ansiedlung eines der führenden Unternehmen das sich mit der zentralen Automobillogistik befasst aufgeführt. Unter der Nutzung der Verkehrsträger Wasser und Schiene und unter Einschluss eines ganzheitlichen Logistikkonzeptes hat dieser Logistikdienstleister eine innovative und ausbaufähige Automobillogistik-Schnittstelle im Frankfurter Osthafen geschaffen.
1986 wurde das erste Containerterminal am Main, im Frankfurter Osthafen, in Betrieb genommen. Das Containerterminal hat sich rasch zu der Schnittstelle für multimodale Containertransporte insbesondere von und zu den Seehäfen Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam etabliert. Die Rhenania Intermodal Transport GmbH, als Terminalbetreiber, garantiert mit Liniendiensten, optimierten Arbeitsabläufen und Serviceleistungen im Depotbereich innovative logistische Systemleistungen mit sehr hohem Qualitätsstandard. Mit der Erweiterung des Terminals zum Jahresende wird dem wachstumsorientierten Containerverkehr und den zunehmenden qualitativen Anforderungen Rechnung getragen.
Ein Schwerpunkt bei der Neugestaltung des Osthafens ist das Projekt „Logistikzentrum Lindleystraße".In der ersten Entwicklungsstufe wird ein neues Kontorhaus mit multifunktionalen Flächen für Service- und Büronutzung entstehen. Das „Kontorhaus Osthafen" bildet mit seinen vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten die Kopffunktion für die Ansiedlung weiterer Handels- und Logistikunternehmen. In direkter Nachbarschaft werden weitere Entwicklungsflächen für Logistikfunktionen zur Verfügung gestellt. Das „Kontorhaus Osthafen", das im Frühjahr 2003 fertiggestellt ist, gehört zu einem umfangreichen Investitionsvorhaben entlang der Lindleystraße.

(A) Ausbauplanung Containerterminal (B) Logistikzentrum Lindleystraße

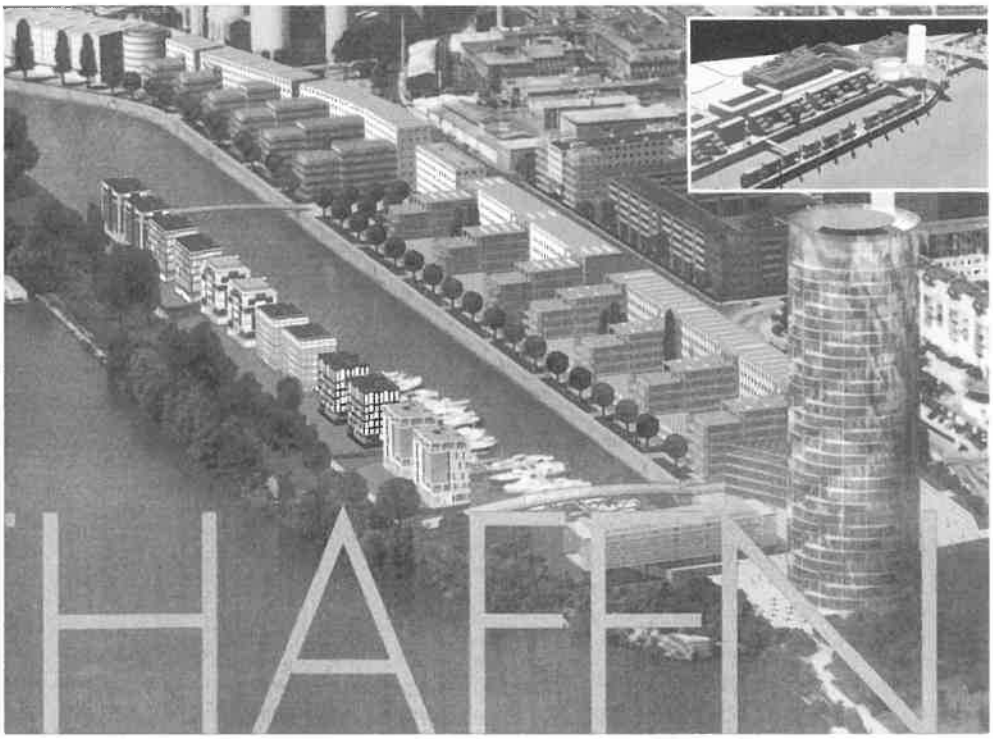
Dort entstehen neben diesem modernen Mehrzweckbau ein Garagenhaus mit 420 Stellplätzen, das neue Bürogebäude der Hafenbetriebe und Lagerhäuser.
Für produktspezifische Lagerung von Gefahrgut und Qualitätssicherung auf höchstem Niveau stehen im Osthafen Frankfurt im Safety-Port hochwertige Lagerfazilitäten zur Verfügung.

Koexistenz von Urbanität und Güterlogistik. Da die Häfen in der Stadt oder in unmittelbarer Nähe ihren Standort haben, sind diese Flächen natürlich auch für neue Nutzungen und Urbanität interessant. Beispielhaft sei hier die Umwidmung des Westhafens in Frankfurt genannt.

Unter dem Motto „Wohnen und Arbeiten am Fluß“ entsteht auf freigewordenen und verzichtbaren Hafenflächen ein neuer Stadtteil mit etwa 200.000 qm Neubauflächen.

Der Hafen Frankfurt in Zahlen (2000)

Schiffsgüterumschlag 2.538 beladene Schiffe 29.418 Container (TEU)	3.571.597 t
Hafenbahnverkehr 15.890 Güterwagen	626.550 t
Hafen- u. Industriegelände	1.611.000 qm
Vermietbare Flächen	706.500 qm
Uferlänge	9.600 m
Gleisnetz der Hafenbahn	95 km
Verkehrsflächen (Straße)	130.000 qm
Unternehmen im Hafen	152
Beschäftigte im Hafen	2.300



Investitionsmotor Binnenhafen – die volkswirtschaftliche Bedeutung

Das die Feststellung „Trimodalität schafft Wachstum" nicht nur ein Schlagwort ist, belegt nachdrücklich ein Gutachten aus dem Jahr 2000, das vom Bundesverband der öffentlichen Binnenhäfen e.V. in Neuss in Auftrag gegeben wurde. Hierin wird die volkswirtschaftliche Bedeutung der öffentlichen Binnenhäfen als Beschäftigungs- und Investitionsmotor erstmals wissenschaftlich untermauert. Die Ergebnisse dieser auf repräsentativer Basis durchgeführten Studie tragen erheblich zur Stärkung der Position der Häfen im politischen und wirtschaftlichen Kontext bei und verdeutlichen die Aufgaben der Häfen für die regionale Wirtschaftsentwicklung.
Nach der Studie werden fast 400.000 Arbeitsplätze in den über 100 Binnenhäfen definiert. Damit sind 1,1% aller Arbeitsplätze in Deutschland in unterschiedlicher Form von den Binnenhäfen abhängig. Für die deutschen Seehäfen ermittelten die Gutachter etwa 300.000 hafenabhängige Arbeitsstellen. Außerdem sind die Binnenhäfen ursächlich für Investitionen von mehr als 23 Mrd. DM im Jahr, was 1,7% aller Investitionen in Deutschland ausmacht. Aus der Relation dieser Werte wird deutlich, dass die öffentlichen Binnenhäfen besonders interessante und lukrative Investitionsstandorte darstellen. Schließlich stellt das Gutachten heraus, dass die Akzeptanz, die die Binnenhäfen bei der Wirtschaft erfahren, geradezu erstaunlich ist. Selbst unter Einbeziehung jener Betriebe, die keinerlei Bezug zu einem Hafen haben, wird die Existenz der Häfen von 40% aller befragten Unternehmen als vorteilhaft bewertet.
In Frankfurt sind künftig von gut 2.700 Arbeitsplätzen im Hafen über 26.000 weitere Arbeitsplätze in der Stadt und im direkten Umfeld abhängig.
Im Jahre 2000 erreichte das Umschlagvolumen im Schiffs- und Eisenbahngüterverkehr über die öffentlichen Binnenhäfen in Deutschland 195 Mio. Tonnen. Im Containerverkehr, der sich in den letzten acht Jahren mehr als verdoppelt hat, wurden über 1,3 Mio. TEU bewegt. Schon daran wird deutlich, dass der Anteil der hochwertigen Stückgüter am Gesamtaufkommen in den öffentlichen Häfen kontinuierlich steigt. Dies ist auch eine Folge der stetigen Optimierung der infrastrukturellen Angebote der Binnenhäfen als die Schnittstellen der Verkehrsträger. Inzwischen sind bereits mehr als 40 Standorte mit Anlagen für den kombinierten Verkehr ausgestattet. Die Binnenhäfen werden dieses Wachstumsfeld konsequent ausbauen, auch um so ihrer volkswirtschaftlichen Aufgabe noch stärker gerecht zu werden.

Hafen Frankfurt und die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße

Die Betrachtung des Logistikstandortes Hafen Frankfurt kann nicht geschehen, ohne einen kurzen Blick auf die zukünftigen Entwicklungspotenziale in Richtung Südosteuropa zu werfen. Der Main-Donau-Kanal hat sich mittlerweile über alle Prognosen hinaus entwickelt und wird mit Sicherheit nach endgültiger Befriedung des Balkans weitere Bedeutung erlangen. Es deutet einiges darauf hin, dass sich hier eine hochinteressante Schnittstelle für den Hafen Frankfurt entwickeln kann. Dies gilt insbesondere für den Containerverkehr sowie für neue Transportsysteme der Binnenschifffahrt, wie z.B. das „River-Shuttle".

Die Funktionen des Frankfurter Hafens sind gemäß Aussage der Wirtschaft ganz wesentliche Basis für die Standortwahl Frankfurts in ihrer Ansiedlungspolitik.
Wachstum durch Logistik wird hier realistisch vorgeführt.

Weitere Informationen unter http://www.shafen-frankfurt.de

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.