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

Mitteilungsblätter

110

Mitteilungsblätter
August 2004
Nummer 110

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
schiffahrtsverein@t-online.de
www.schiffahrtsverein.de

Inhaltsverzeichnis

Der Main als Teil der transkontinentalen Wasserstraße Rhein-Main-Donau
Vorwort der Redaktion 4

Perspektiven für die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße im zusammenwachsenden Europa
Dr. Roland Fleck
Vorsitzender des DWSV 5

Aschaffenburgs Verbindung zum Main
Klaus Herzog
Oberbürgermeister der Stadt Aschaffenburg 7

Wichtige Aufgaben für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
Dipl.-Ing. Klaus-Uwe Kiehne
Vizepräsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd 9

Leistungsfähige Wasserstraßen sind kein Gegensatz zu Naturschutz und Landschaftspflege
Dipl.-Ing. Thomas Menzel
Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd 11

Steigende Anforderungen an die Wasserstraße Main
Dipl.-Ing. Klaus Schwersenz
Leiter des Wasserstraßen-Neubauamtes Aschaffenburg 13

Logistikstandort Bayerischer Untermain
Dipl.-Vw. Reinhard Engelmann
Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg 22

Logistikplattform Hafen Aschaffenburg
Dipl.- Geograph Wolfgang Filippi
Direktor des Hafens Aschaffenburg 27

Geschäftsbericht 2003 des DWSV 37

Regularien
Dr. Roland Fleck als Vorsitzender des DWSV wiedergewählt 39
Neuwahl des Vorstands 39
Neuwahl des Beirats 40

Der Main als Teil der transkontinentalen Wasserstraße Rhein-Main-Donau

Vorwort der Redaktion

Die Mitgliederversammlung 2004 des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins fand am 22. Juli 2004 in der Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg statt. Für die rege Beteiligung der Mitglieder und Freunde war neben dem interessanten Vortragsprogramm und den satzungsgemäß anstehenden Neuwahlen der Gremien des DWSV nicht zuletzt das angenehme Ambiente des Tagungsortes wie auch das ansprechende Rahmenprogramm ausschlaggebend.

Mit dem Tagungsmotto „Der Main als Teil der transkontinentalen Wasserstraße Rhein-Main-Donau" wollte der DWSV auf den Main als wichtigen Teil der Verbindung zwischen Nordsee und Schwarzem Meer aufmerksam machen. Dass das Interesse an dem dort voranschreitenden Ausbau sowie an der notwendigen Unterhaltung und Sanierung der alten Schleusenanlagen groß ist, zeigte die erfreuliche Medienpräsenz und Berichterstattung.

In seinem Begrüßungsvortrag „Perspektiven für die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße im zusammenwachsenden Europa" mahnt der Vorsitzende des DWSV, Dr. Roland Fleck eine bessere Verkehrsinfrastruktur für den umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschifffahrt an und weist nachdrücklich darauf hin, dass ohne sachgerechten Ausbau von Main und Donau keine Umweltentlastung ermöglicht und die ökonomische Integration der neuen EU-Staaten entlang der Donau behindert werde.

Dass leistungsfähige Wasserstraßen und deren Ausbau keinen Gegensatz zu Naturschutz und Landschaftspflege darstellen, betont in seiner Rede der im Juli neu in sein Amt eingeführte Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Dipl.-Ing. Thomas Menzel. Sein Bekenntnis zu Nachhaltigkeit und Loyalität lässt auch für den anstehenden Donauausbau hoffen.

Die steigenden Anforderungen an die Wasserstraße Main schildert der Leiter des Wasserstraßen-Neubauamtes Aschaffenburg, Dipl.-Ing. Klaus Schwersenz. In seinem Fachvortrag stellt er anhand von Grafiken und Bildern anschaulich die Entwicklung des Verkehrs auf dem Main, den aktuellen Stand des Ausbaus und der Automatisierung der Schleusen sowie die notwendigen Sanierungsmaßnahmen an den teils mehr als 70 Jahre alten Schleusenkammern dar.

Den Logistikstandort Bayerischer Untermain und die Aktivitäten seiner Kammer auf diesem Sektor stellt der Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg, Dipl.-Vw. Reinhard Engelmann vor. Dabei sind die Leistungsfähigkeit der Main-Donau-Wasserstraße und der Ausbau des Hafens Aschaffenburg zu einem trimodalen Güterverkehrszentrum für die Kammer von großer Bedeutung und werden von ihr nachhaltig unterstützt.

Den Strukturwandel vom einstigen Kohlehafen zum modernen Güterverkehrszentrum mit stetig wachsendem Containerumschlag schildert der Direktor des Hafens Aschaffenburg, Dipl.-Geograph Wolfgang Filippi, in seiner Präsentation „Logistikplattform Hafen Aschaffenburg".

Zur Mitgliederversammlung 2004 standen satzungsgemäß Neuwahlen der Gremien des DWSV an. Mit einem einstimmigen Votum wählt die Mitgliederversammlung den bisherigen Vorsitzenden, Dr. Roland Fleck, für eine weitere Periode zum Vorsitzenden des DWSV.

Die neu gewählten Mitglieder des Vorstandes und des Beirates sind im vorliegenden Mitteilungsblatt im Beitrag „Regularien" aufgeführt.

Im Anschluss an die Mitgliederversammlung fanden die Schiffsbereisung des Hafens Aschaffenburg und die Schifffahrt auf dem Main zur Schleuse Obernau mit fachkundigen Erläuterungen lebhaftes Interesse.

Die Redaktion

Perspektiven für die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße im zusammenwachsenden Europa

Dr. Roland Fleck, Vorsitzender des DWSV

Die Erweiterung der Europäischen Union wirkte sich schon vor der formellen Aufnahme der zehn neuen Staaten am 01. Mai 2004 positiv auf die bayerische Wirtschaftsentwicklung aus:

- die bayerischen Exporte in die 10 neuen Beitrittsstaaten stiegen zwischen 1993 und 2003 von 2,3 Mrd. € um 339% auf 10,2 Mrd. € und
- die bayerischen Importe stiegen im gleichen Zeitraum um 306% von 3,0 Mrd. € auf 12,1 Mrd. .

Dieser stetig wachsende Güteraustausch, insbesondere mit Bayerns Nachbarländern, findet seinen Niederschlag in steigendem Güterverkehr: Die Güterverkehrsleistung in Bayern wird nach Ifo-Institut um 60% auf 139 Mrd. Tonnenkilometer bis 2015 wachsen! Dabei werden in Bayern aktuell 80% der Verkehre auf der Straße abgewickelt, 12% auf der Schiene und nur 7% auf der Wasserstraße (1 % Sonstiges).

Damit dieser für die Umwelt ungünstige Modal Split nachhaltig verändert werden kann, ist der Ausbau des Mains und der Donau unabdingbar, denn:

- das Transportmittel „Binnenschiff" kann – anders als die Bahn – erhebliche infrastrukturelle Kapazitätsreserven aufweisen, um Verkehrsverlagerungen auch kurzfristig zu ermöglichen,
- die Binnenschifffahrt ist ein zuverlässiger Träger langräumiger und internationaler logistischer Transportketten,
- das Binnenschiff ist der umweltfreundlichste Verkehrsträger und
- die Wirtschaftlichkeit des Schiffstransportes ist für lange Strecken belegt.

Die Einsicht der deutschen Bundespolitik in die Wertigkeit der Binnenschifffahrt ist trotz dieser positiven Fakten- und Tatsachenlage nicht ausreichend, genauso unzureichend wie die Handlungen zur Herstellung einer adäquaten Binnenschifffahrtsinfrastruktur für die Verlader und Schifffahrtstreibenden.

Bedingt durch diese mangelnde Einsicht besteht ein grotesker Unterschied zwischen den Infrastrukturinvestitionen bei den Verkehrsträgern Straße und Schiene im Vergleich zur Schifffahrt, der insbesondere im aktuellen Bundesverkehrswegeplan deutlich wird.

Doch die verladenden Unternehmen erwarten in logistischer Hinsicht sehr hohe Qualität: Die logistischen Anforderungen steigen (z.B. Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit), aber gleichzeitig ist die politische sowie öffentliche Wahrnehmung der Binnenschifffahrt und der dazu nötigen Infrastrukturen schlecht. Daraus resultiert eine Diskrepanz zwischen Infrastrukturangebot der Binnenschifffahrt und dem logistischen Bedarf der industriellen Verladerschaft: Das vorhandene Infrastrukturangebot ist nicht geeignet, die Transportbedürfnisse zu befriedigen, daher ist die Nachfrage schlecht.

Die EU-Erweiterung bringt neue Chancen, weil – anders als bei der deutschen Bundespolitik – der Stellenwert der Binnenschifffahrt in den neuen Mitgliedsstaaten hoch ist. Der DWSV wird über die neuen Mitgliedsstaaten den Druck auf die EU-Kommission und die nationalen Regierungen in Richtung eines nachhaltigen Infrastrukturausbaus für die Binnenschifffahrt erhöhen:

1. Die deutsche Bundesregierung muss endlich europäische Verantwortung wahrneh-

men, denn eine nachhaltige Binnenschifffahrtsinfrastruktur ist erfolgskritischer ökonomischer Integrationsfaktor für die Staaten Südosteuropas und schont die Umwelt!

2. Die transeuropäische Gütermobilität ist ideologiefrei, infrastrukturell ungehindert, umweltfreundlich, trimodal in Kombination mit allen Verkehrsträgern, somit gleichberechtigt und interoperabel zu gestalten!
3. Daher sind die Binnenhäfen als erfolgreiche Organisatoren logistischer Gesamtkonzepte zu stärken und innovative Pilotprojekte zu fördern!
4. Die Mobilität von Gütern und Menschen ist die Voraussetzung erfolgreicher marktwirtschaftlicher Prozesse, daher gilt es, nationale Infrastrukturengpässe als Hemmnisse europäischer Wirtschaftsentwicklung sachgerecht abzubauen und so die Nachfrage nach umweltfreundlicher Verkehrsabwicklung in ganz Europa zu erhöhen!

Der DWSV mahnt deshalb: Die Infrastruktur muss stimmen! Ohne sachgerechten Ausbau des Mains und der Donau wird keine Umweltentlastung ermöglicht und die ökonomische Integration der neuen EU-Staaten entlang der Donau behindert!

Aschaffenburgs Verbindung zum Main

Klaus Herzog, Oberbürgermeister der Stadt Aschaffenburg

Viele Jahrhunderte war Aschaffenburg mehr eine Stadt über dem Fluss als eine Stadt am Fluss. Das Schloss Johannisburg, die zweite Residenz der Mainzer Kurerzbischöfe liegt hoch über dem Main und die Stadt bewachte den Mainübergang. Nur eine kleine Fischer-Vorstadt lag direkt am Main und war mit ihm verbunden.

Mit dem Aufkommen leistungsfähiger Dampfschiffe auf dem Main in Form der Kettenschleppschiffe änderte sich dies allmählich. Es entstand der erste kleine Hafen. Heute ist dieser Bereich ein beliebter Freizeithafen für mehrere hundert Freizeitkapitäne aus dem ganzen Rhein-Main-Raum. Auch das letzte Mainkettenschleppschiff liegt hier vor Anker. Die Stadt hat es im letzten Jahr unter Denkmalschutz gestellt, um dieses technische Kulturdenkmal aus der Anfangszeit der industriellen Schifffahrt auf dem Main dauerhaft zu erhalten.

Mit dem Bau des ersten bayerischen Staatshafens vor etwas mehr als hundert Jahren im Stadtteil Leider rückte das Geschehen auf dem Main wieder etwas von der Stadt weg. Der bayerische Staat errichtete für die Massengüter aus dem Westen und Norden des deutschen Reiches einen bis heute leistungsfähigen Logistikschwerpunkt als überregionale Umschlagstelle. Diese Idee ist bis heute tragfähig. Der Aschaffenburger Hafen mit seinen Betrieben ist ein wichtiger Arbeitsplatzstandort und eine weit in den Rhein-Main-Raum nach Westen strahlende Logistikeinrichtung. Dies belegt insbesondere die Entwicklung des Container-Dienstes im Hafengebiet.

Die Stadt Aschaffenburg weiß, was sie an dem Staatshafen hat und wird ihn deshalb auch in Zukunft nach Kräften unterstützen und fördern.

Damit ist der Stellenwert der Schifffahrt in Aschaffenburg umrissen. Die Schifffahrt ist seit vielen Jahrzehnten ein selbstverständlicher Teil des Wirtschaftslebens von Aschaffenburg, von dem wir uns auch in Zukunft kontinuierliche und nachhaltige Impulse für die Stadtentwicklung erhoffen.

Damit dies gelingt, muss aber die Bundeswasserstraße „Main" stetig bedarfsgerecht ausgebaut und erhalten werden. Alle die sich diesem Ziel verantwortlich fühlen, seien es nun die zuständigen staatlichen Stellen, wie das in Aschaffenburg beheimatete Wasserstraßenneubauamt, oder Organisationen wie der Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein haben daher die volle Unterstützung der Stadt Aschaffenburg.

Aus Sicht der Stadt ist der Main aber nicht nur eine europaweit bedeutende Wasserstraße, sondern gerade für die Menschen die hier leben ein selbstverständlicher Erholungs- und Freizeitbereich. Der Mainausbau sollte daher diesen regionalen Freizeitaspekt auch in Zukunft nicht vernachlässigen. Wir als Stadt Aschaffenburg entwickeln jedenfalls unser Mainufer seit mehreren Jahrzehnten Schritt für Schritt zu einem attraktiven, innerstädtischen Erholungsraum weiter. In nächster Zukunft wird die Stadt Aschaffenburg sich verstärkt um den Bereich des Floßhafens, des heutigen Freizeithafens kümmern.

Zum Abschluss möchte ich noch die hohe ökologische Bedeutung der Gewässer und insbesondere des Mains herausstellen. Das Wissen darüber ist inzwischen auch in wei-

ten Kreisen unserer Mitbürgerinnen und Mitbürger verankert. Daher müssen sich alle Gestaltungs- und Ausbaumaßnahmen am Main immer auch der ökologischen Bedeutung stellen. Erfreulicherweise ist das Bewusstsein bei allen Verantwortlichen für den Main in dieser Frage sehr hoch. Wir müssen jedoch daran arbeiten, dass die ökologische Sensibilität auch in der Öffentlichkeit erkannt wird. Hierzu kann gerade eine solche Veranstaltung, wie wir sie heute erleben, beitragen.

Ich wünsche Ihrer Mitgliederversammlung einen guten und erfolgreichen Verlauf und darf mich auch nochmals ausdrücklich dafür bedanken, dass Sie als Tagungsort die Stadt Aschaffenburg gewählt haben.

Wichtige Aufgaben für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Dipl.-Ing. Klaus-Uwe Kiehne
Vizepräsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd

Ich bin der Bitte, bei der heutigen Mitgliederversammlung ein Grußwort zu sprechen, sehr gerne nachgekommen. Denn schließlich fördert der Verein die Information und die Infrastruktur für ein Gewerbe, dem allein im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd ca. 1600 Beschäftigte ihr berufliches Wirken verdanken.

Nach den Ausführungen von Herrn Dr. Fleck zu den Perspektiven für die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße im zusammenwachsenden Europa und den Prognosen, die für den Bundesverkehrswegeplan 2003 für 2015 erstellt wurden, sehe ich eine wachsende Bedeutung unserer 1992 für den durchgehenden Verkehr eröffneten Wasserstraße.
Wachstumsraten für transportiere Gütermengen zwischen 1997 und 2015 von ca. 40 % in Kostheim, ca. 70 % hier in Aschaffenburg, 90 % in Bamberg und über 150 % in Jochenstein unterstreichen die Notwendigkeit einer sicheren und funktionierenden Wasserstraßenverbindung zwischen dem Rhein und den wirtschaftlich aufstrebenden Ländern in Südosteuropa.

Die umweltfreundliche Binnenschifffahrt auf dem Main, dem Main-Donau-Kanal und der Donau kann einen wesentlichen Beitrag zur Aufnahme der zukünftigen Verkehrsmengen leisten und zugleich die Straße direkt und indirekt entlasten. Die indirekte Entlastung bedeutet in diesem Fall die Entlastung der Schiene, um hier freie Kapazitäten zur Entlastung der Straße zu schaffen.

Die Aufgabe der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd ist es, einen sicheren und volkswirtschaftlich günstigen Transport mit dem Binnenschiff auch künftig sicherzustellen und somit die erforderlichen Verkehrsverlagerungen zu ermöglichen, um Verkehrsinfarkte auf der Straße zu vermeiden.

Hierzu unterhalten und betreiben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd mit ihren Wasser- und Schifffahrtsämtern in Aschaffenburg, Schweinfurt, Nürnberg und Regensburg ca. 750 km Wasserstraße von der Mainmündung in den Rhein bis zur österreichischen Grenze in Jochenstein mit 56 Staustufen. Mit welcher Komplexität diese Aufgabe verbunden ist, wird Herr Schwersenz am Beispiel des Mains in seinem Vortrag darstellen.

Zu der Entscheidung, die Mitgliederversammlung 2004 in der schönen Stadt Aschaffenburg am Main mit einer über 1000 jährigen Geschichte durchzuführen, kann ich Ihnen nur gratulieren.
Im Hinblick auf Planungen zur äußeren Neustrukturierung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, bei der in einigen Organisationsmodellen die Zusammenlegung der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Südwest und Süd zu einer Direktion mit zwei Dienstsitzen vorgesehen ist, gibt mir Ihre Standortwahl jedoch zu denken.
Beim Studium der Stadtgeschichte von Aschaffenburg habe ich nämlich erfahren, dass die Erzbischöfe von Mainz Aschaffenburg zu ihrer Zweitresidenz erhoben haben.
Ich hoffe, dass dies kein schlechtes Omen für die WSD Süd ist.

Über die Neustrukturierung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung soll Ende 2004 entschieden werden. Bis dahin wird noch viel Wasser von der Altmühl und Donau in den Main-Donau-Kanal gepumpt.
Ich hoffe jedoch, dass alle meine Kolleginnen und Kollegen von der WSD Süd als

kompetente Ansprechpartner mit einem Präsidenten an der Spitze in Würzburg ihren Dienstsitz behalten.

Aschaffenburg hat für die WSD Süd noch in zweierlei Hinsicht eine besondere Bedeutung.
Erstens: Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist als „Neues Vorhaben" die Vertiefung des Mains von der Mündung bis Aschaffenburg für 3,1 m abgeladene Großmotorgüterschiffe und Schubverbände vorgesehen. Eine hochwirtschaftliche Maßnahme, für die hoffentlich ausreichende Haushaltsmittel rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden.

Zweitens: Abgesehen von der Schleuse Mühlheim haben alle Staustufen von der Mainmündung bis Aschaffenburg 2 Schleusenkammern. Im weiteren Verlauf der transkontinentalen Wasserstraße begegnen wir erst wieder in Kachlet 2 Kammern. Dazwischen fällt und steht die Verbindung mit der Funktionsfähigkeit nur einer einzigen Kammer. Fällt diese für einen längeren Zeitraum aus, so werden sich Transporte auf die Schiene oder die Straße verlagern, oder nicht mehr stattfinden.
Hieraus wird ersichtlich, wie wichtig die Arbeit unserer Handwerker, Techniker und Ingenieure ist, die Bauwerke in dieser sensiblen Kette zu inspizieren und zu pflegen, um jederzeit den Betrieb sicherzustellen.

Als ich im März um dieses Grußwort gebeten wurde, stand noch nicht fest, wer Nachfolger unseres im September letzten Jahres in den Ruhestand getretenen Präsident Paul wird.
Seit 24. Mai dieses Jahres haben wir wieder einen neuen Präsidenten, der sich Ihnen jetzt gerne vorstellen möchte. Ich übergebe das Wort an Herrn Menzel und wünsche der heutigen Veranstaltung einen guten Verlauf.

Leistungsfähige Wasserstraßen sind kein Gegensatz zu Naturschutz und Landschaftspflege

Dipl.-Ing. Thomas Menzel
Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd

Beim intensiven Studium Ihrer Satzung erschließt sich der Blickwinkel des DWSV. Im § 2 (Vereinszweck) verdeutlichen Sie Ihre Überzeugung, dass die Nutzung eines Flusses als leistungsfähige Wasserstraße gerade kein Gegensatz zur Förderung des Naturschutzes und der Landschaftspflege ist. Und da gibt es eine große Übereinstimmung zwischen den Zielen Ihres Vereins und der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd. Unsere „Satzung", das Wasserstraßengesetz, sagt, allerdings erst in § 8 der neuesten Fassung, genau dies.

Die in Ihrer Homepage eingestellte Stellungnahme zu dem Ergebnis der „Vertieften Untersuchungen" spricht eine klare Sprache: Die Varianten D sind für Sie das Maß aller Dinge. Als Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd haben wir einen eindeutigen Auftrag: der Beschluss des Deutschen Bundestages, die Schifffahrtsverhältnisse ausschließlich mit flussregelnden Maßnahmen zu verbessern, ist für uns bindend. Diese Aufgabe erledigen wir loyal, auch nicht dilatorisch, genauso, wie auch der Freistaat Bayern von seinen Behörden Loyalität verlangt. Nur so lebt in meinen Augen unser Gemeinwesen.

Neben der Donau verbessern wir in unserer Region wie bekannt den Main als leistungsfähige Wasserstraße. Zu nennen ist der Mainausbau für 2,70 m abgeladene Schiffe bis Bamberg und die Vertiefung des Untermains bis Aschaffenburg für Verkehre mit 3,10 m Abladung.

Zunehmende Bedeutung in der Umsetzung der Maßnahmen bekommt neben der Schaffung des Baurechts die Haushaltsmittelsituation, also die zur Verfügung stehenden Investitionsmittel. Gestatten Sie mir einen Exkurs zu meiner alten Wirkungsstätte in Magdeburg: die Kanalbrücke über die Elbe als zentrales Bauwerk des Wasserstraßenkreuzes kostet ca. 125 Mio. €. Diese Summe entspricht in der Größenordnung den Zinsen, die allein beim Bund durch seine eingegangenen Verpflichtungen täglich auflaufen. Dabei ist noch kein Cent Schuld getilgt.

Jeden Tag eine Kanalbrücke – dieses Beispiel verdeutlicht mir, um wieviel enger der Handlungsspielraum unserer Gesellschaft mittlerweile geworden ist. Wir gehen nicht davon aus, dass sich die zur Verfügung stehenden Investitionsmittel in den nächsten Jahren erhöhen werden. Im Gegenteil, aktuelle Planungen lassen uns mit einer leichten Reduzierung der Ansätze auf rd. 45 Mio € im Jahr 2006 (2004: 46,5 Mio. €) rechnen.

Wir müssen daher unsere Vorhaben wie folgt reihen:

1. Sicherheitsrelevante Maßnahmen
2. Betriebsrelevante Maßnahmen und bereits eingegangene Verpflichtungen
3. Neue Ausbauvorhaben.

Letztere müssen nicht nur innerhalb der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, sondern auch Verkehrsträger übergreifend priorisiert werden.

Gerade im Zusammenhang mit der Kettenwirkung von Staustufen mit nur einer Schleusenkammer auf unserer Wasserstraßenverbindung Rhein-Main-Donau und den notwendigen Schlussfolgerungen aus dem konkreten Schadensfall an der Schleuse Bamberg sind die Haushaltsmittel neben den bautechnischen Herausforderungen der

Schlüssel für die Zukunft unserer Wasserstraßenverbindung.

Der Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein zeichnet sich durch Beharrlichkeit aus. Nach seiner Gründung hat es 100 Jahre gebraucht, bis er die Eröffnung des Main-Donau-Kanals feiern konnte. Auch sein Name spiegelt die Beharrlichkeit wider: „Schiffahrt" wird hier mit zwei „f" geschrieben.

Als Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd brauchen wir diese Tugend. Wir brauchen Lautsprecher wie Sie. Die Forderungen nach leistungsfähigen Wasserstraßen müssen aus der Region, aus dem Land, unseren Partnern im Verkehrssystem „Logistik – Hafen – Schiff – Wasserstraße" und aus Interessenverbänden wie dem DWSV kommen. Uns als Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd wirft man im Zweifel vor, wir betreiben den Ausbau von Wasserstraßen allein zum Erhalt unserer Arbeitsplätze oder – noch schlimmer – schlicht aus „Wollust". Sie müssen weiter Ihre Stimme erheben. Wir wollen Sie dabei und danach gerne unterstützen; wir haben das „Know-how" zu planen, Baurecht zu erlangen und technische Vorhaben umzusetzen. An dieser Stelle sind auch die gute Zusammenarbeit und der Erfahrungsschatz der RMD zu nennen.

Die Begründung der Notwendigkeit der Vorhaben, das „Wollen" zeigt Wirkung, wenn Sie Ihren Finger heben. Ich freue mich auf eine intensive und nachhaltige Zusammenarbeit.

Steigende Anforderungen an die Wasserstraße Main

Dipl.-Ing. Klaus Schwersenz
Leiter des Wasserstraßen-Neubauamts Aschaffenburg

Seit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals am 25. September 1992 hat der Verkehr auf der Main-Donau-Wasserstraße (Abb. 1) deutlich zugenommen. Dieses Verkehrswachstum ist einerseits auf die Bemühungen der Reedereien und Partikuliere sowie der Häfen zurückzuführen, neue Verkehrsrelationen zu erschließen. Andererseits haben wirtschaftliche und politische Veränderungen, wie die Liberalisierung der Wirtschaft in den Staaten des früheren Ostblocks diese Entwicklung erst ermöglicht. Die gerade erfolgte EU-Osterweiterung lässt eine weitere Steigerung des Schiffsverkehrs erwarten. Im Folgenden soll – nach einem kurzen Blick auf Teilaspekte der Verkehrsentwicklung – aufgezeigt werden, wie von Seiten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung diese positive, von der Bundesregierung unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsverlagerung auf umweltverträglichere Verkehrssysteme gewollte Entwicklung, die z. B auch im Bayerischen Landesentwicklungsprogramm 2003 enthalten ist, durch die Arbeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung weiter zu unterstützten sein wird.

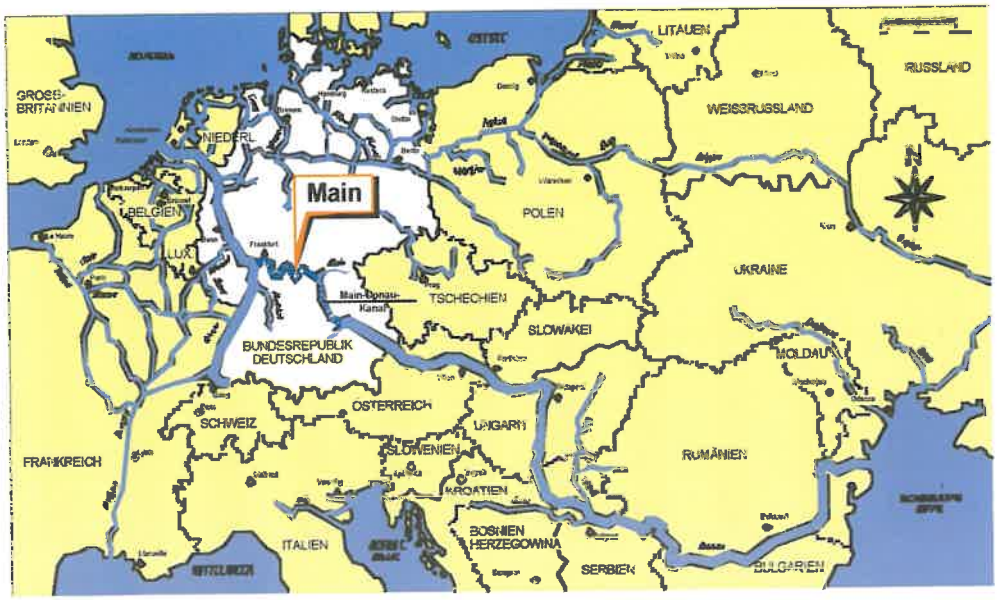


Abb. 1: Der Main im Netz der Wasserstraßen Mitteleuropas

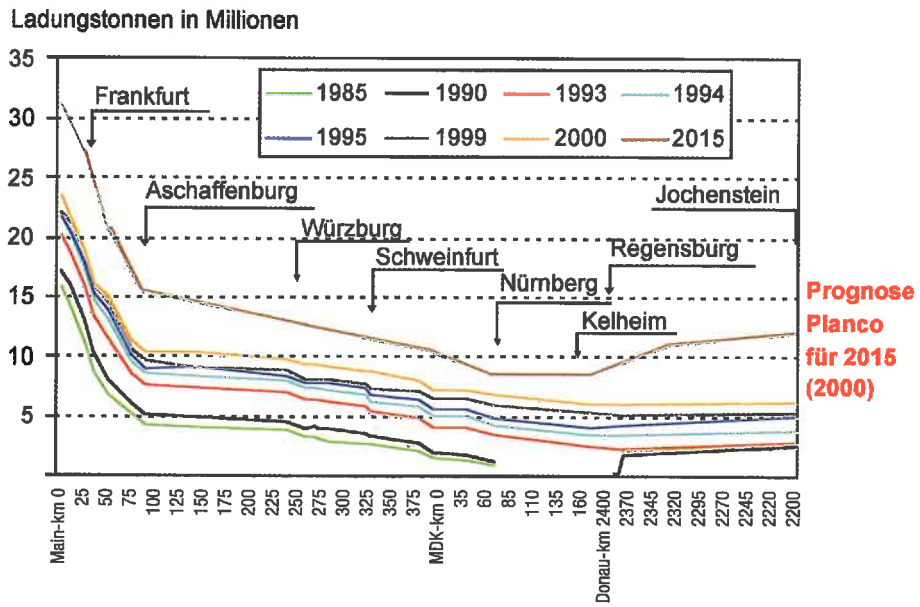


Abb. 2: Verkehrsentwicklung auf der Main-Donau-Wasserstraße 1985 – 2000 und Prognose für 2015

Entwicklung des Verkehrs

Die Verkehrsentwicklung auf der Main-Donau-Wasserstraße (Abb. 2) weist in den verschiedenen Streckenabschnitten unterschiedliche Wachstumsraten auf. Im Bereich des besonders verkehrsreichen Untermains, an der Eingangsschleuse Kostheim betrug die Steigerung 1990 bis 2000 rd. 6 Mio t bzw. rd. 36 %, im Bereich des Obermains,

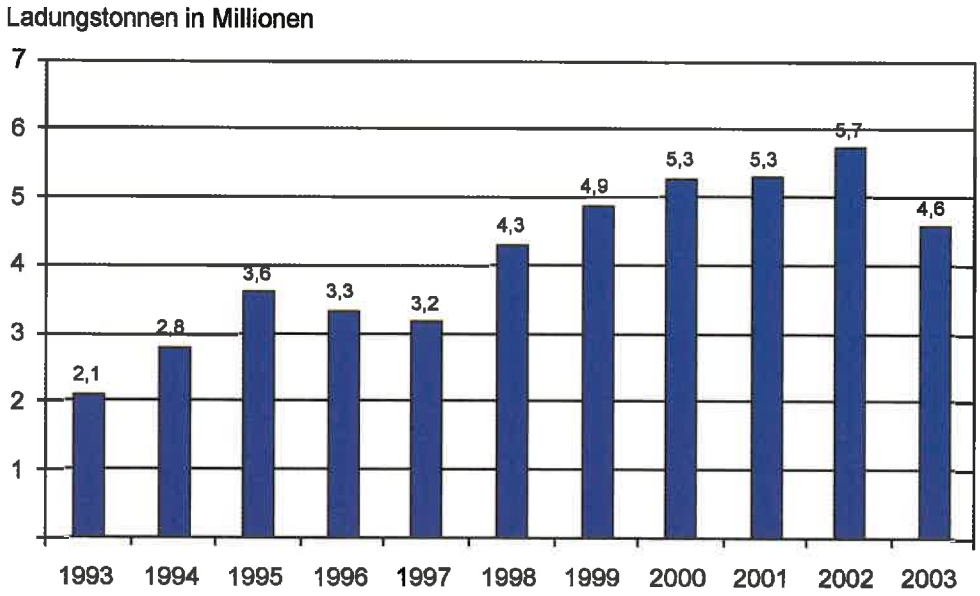


Abb. 3: Entwicklung des Transitverkehrs zwischen Rhein und Donau

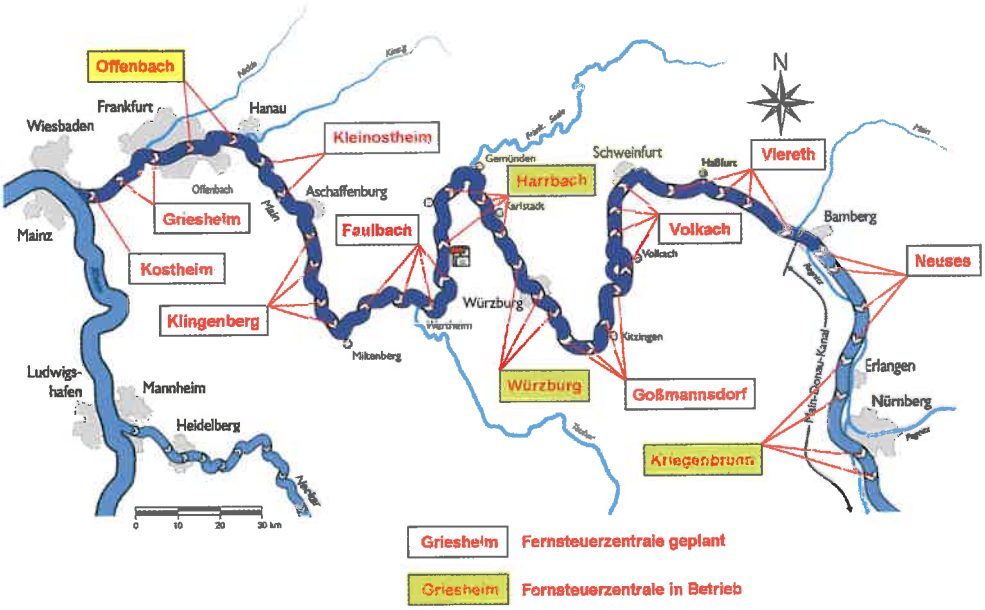


Abb. 4: Fernsteuerung von Schleusen am Main

an der Schleuse Randersacker rd. 5 Mio t bzw. rd. 100 %, am Main-Donau-Kanal beträgt das Transportaufkommen jetzt rd. 6 Mio t. Darüber hinaus ist die Veränderung des Verhältnisses Berg- zu Talverkehr hervorzuheben. Betrug der Anteil des Talverkehrs vor der Eröffnung des Main-Donau-Kanals an der Schleuse Randersacker im Mittel 36 %, so steigt er seit einigen Jahren stetig an und erreichte 2002 45 %. Ein Aspekt, der für die Wirtschaftlichkeit des Schifffahrtsbetriebes von besonderer Bedeutung ist, zeigt er doch, dass der Anteil der Leerfahrten sinkt.

Eine weitere bemerkenswerte Entwicklung ist der stetige Anstieg des Transitverkehrs (Abb. 3). Der Anteil des Transitverkehrs erreichte im Jahr 2002 den bisher höchsten Wert von 5,7 Mio. t. Er ist augenscheinlich der eigentliche Grund für das – gegen den bundesweiten Trend der Binnenschifffahrt – wachsende Verkehrsaufkommen an der Main-Donau-Wasserstraße.

Vergleicht man die tatsächliche Entwicklung des Verkehrs auf der Main-Donau-Wasserstraße mit den Prognosen des Planco-Gutachtens von 2000 so zeigt sich, dass mit einiger Sicherheit die prognostizierten Werte für 2015 erreicht, wenn nicht sogar überschritten werden (Abb. 2).

Was kann die WSV zur weiteren positiven Entwicklung des Verkehrs auf dem Main beitragen?

Betrieb und Unterhaltung der Wasserstraße Main

Der 24 h-Betrieb der Schleusen wurde 1993 eingeführt. Er wird auch trotz des Zwanges der jährlichen Personaleinsparungen fortgesetzt werden. Um ihn auf Dauer sicherzustellen, ist die Umstellung der Schleusenbedienung von örtlicher Steuerung auf Fernsteuerung fortzusetzen (Abb. 4). Voraussetzung ist die Modernisierung der Antriebs- und Steuerungstechnik an den Schleusen. Anschließend werden Fernsteuerzentralen eingerichtet, von denen tags jeweils zwei Schleusen und nachts 3 bzw. 4 Schleusenkammern von einem Schichtleiter bedient werden. Die Fertigstellung des gesamten Systems ist für 2015 geplant.
Ein besonderes Problem stellt die Unterhaltung der Schleusenanlagen dar, die ohne regelmäßige Schleusensperren im Ein- oder

Schleuse Mühlheim

Zwei-Jahresrhythmus nicht möglich ist. Nur so ist eine hohe Verfügbarkeit der Schleusen und damit der gesamten Main-Donau-Wasserstraße zu gewährleisten. Bisher ist es noch nicht gelungen, den auch im Interesse der Schifffahrt günstigsten Rhythmus und den geeigneten Zeitpunkt im Jahr zu finden. Das zeigte sich besonders deutlich im vergangenen Jahr 2003, als im Oktober nach dem trockenen Sommer mit extrem niedrigen Wasserständen an Rhein und Donau, die lange vorbereitete Schleusensperre am Main, Main-Donau-Kanal und Donau stattfand. In der Zeit vom 13. bis 25. Oktober wurden am Main an 15, davon an 9 trockengelegten Schleusen, am MDK an 9 Schleusen und an der trockengelegten Kanalbrücke über die Schwarzach sowie an der Donau an 4 Schleusen dringende Instandsetzungsarbeiten mit einem Auftragsvolumen von 7,7 Mio. € durchgeführt. Zu den 141 Aufträgen an Firmen, die mit rd. 420 Mitarbeitern im Einsatz waren, kamen eine Vielzahl von weiteren Arbeiten, die das WSV-Personal mit rd. 550 eigenen Mitarbeitern erledigte. Diese Zahlen machen deutlich, dass die geplanten Reparaturen und Erneuerungen von Anlagenteilen, wie der Einbau neuer Schleusentore und Torantriebe, eine monatelange Vorbereitungszeit erfordern und deshalb nicht kurzfristig verschoben oder ausgesetzt werden können.

Grundinstandsetzung der Staustufen

Das Alter der Staustufen am Main wird in den kommenden Jahren einen weiter steigenden Unterhaltungsaufwand erfordern (Abb. 5). Beim WNA wurden deshalb zwei Projektgruppen eingerichtet, die sich dem Problem der Grundinstandsetzung der Staustufen bzw. der Schleusenanlagen widmen. Zum einen gilt es für die Gruppe der „alten", rd. 70 Jahre alten Anlagen zwischen Aschaffenburg und Würzburg den Umfang der notwendigen Grundinstandsetzung zu ermitteln. Anschließend werden Konzepte zu entwickeln sein, die unter besonderer Berücksichtigung der Aufrechterhaltung und möglichst geringen Beeinträchtigung des

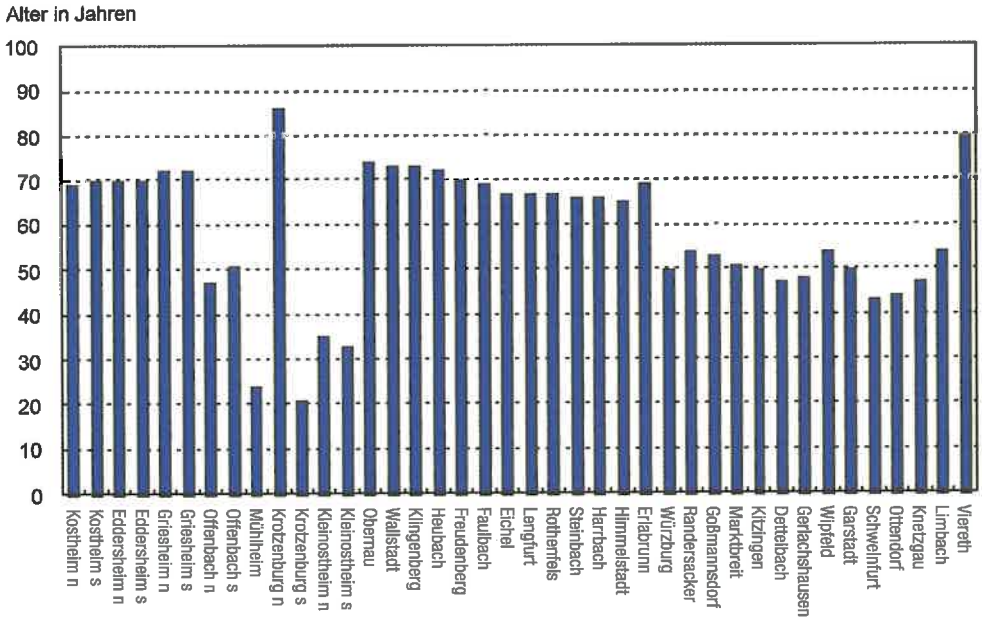


Abb. 5: Alter der Staustufen am Main

Verkehrs wirtschaftliche Methoden der Instandsetzung aufzeigen. Hierbei muss auch sichergestellt werden, dass die erneuerten Bauwerke sowie die neuen elektrotechnischen und maschinentechnischen Anlagen robust und wenig störungsanfällig sind, um weitere oder erneute Unterhaltungsarbeiten für längere Zeit zu vermeiden. Die WSÄ begleiten diese Bemühungen, Schäden an den Bauwerken, an Maschinen- oder Elektroanlagen rechtzeitig zu erkennen, seit Jahren durch intensive Bauwerksinspektionen und das System „Planmäßige Unterhaltung".

Eine zweite Projektgruppe hat im Juni grundsätzliche Überlegungen für die Grundinstandsetzung der Schleuse Obernau abgeschlossen, deren Kammerwände einen besonders schlechten Bauzustand aufweisen. Sie betrachtete die Varianten:

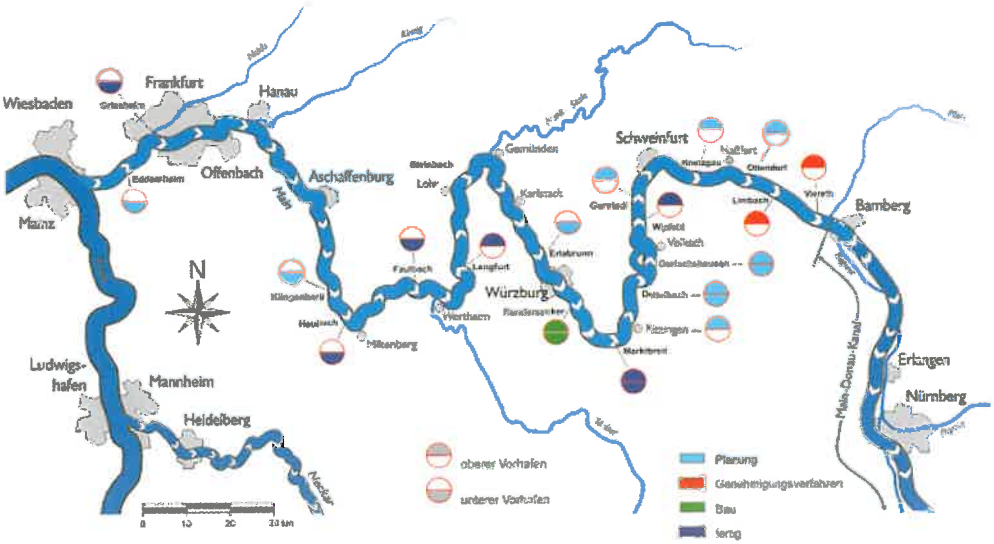


Abb. 6: Bauprogramm für den Ausbau von Schleusenvorhäfen am Main

Abb. 7: Liegestelle im Oberwasser der Staustufe Randersacker

- Grundinstandsetzung der Schleuse unter laufendem Schifffahrtsbetrieb.
- Bau einer neuen, zweiten Schleusenkammer landseits der vorhandenen Kammer.
- Bau einer neuen Schleusenkammer flussseits der vorhandenen Kammer, einschließlich Bau eines neuen Wehres.

Hierbei zeigte sich, dass eine Grundinstandsetzung der Schleusenkammer unter laufenden Verkehr grundsätzlich möglich wäre. Für die Schifffahrt wäre sie mit sehr großen Einschränkungen verbunden, die nicht vertretbar sind. Hinzu kommen unverhältnismäßig hohe Kosten und unkalkulierbare Risiken während der mehrjährigen Bauausführung. Das Ergebnis der Projektgruppe wird in den kommenden Wochen mit dem BMVBW, aber natürlich auch mit der Stadt Aschaffenburg zu erörtern sein.

Ausbau der Vorhäfen und Bau von Liegestellen

Als vor einigen Jahren der Ausbau der Schleusenvorhäfen im Bereich oberhalb von Aschaffenburg begann, galt es die Form der Vorhäfen den Anforderungen der Schubschifffahrt anzupassen. Im Bogen gebaute Vorhäfen waren für die langen, starren Verbände nicht geeignet. Heute ist der desolate bauliche Zustand Grund für den Ausbau. Die gepflasterten Ufer halten den Belastungen durch den Schraubenstrahl der größeren Schiffe, insbesondere aus der Benutzung der Bugstrahlruder nicht stand. Die Böschungen werden, da eine dauerhafte Reparatur nicht möglich ist, durch senkrechte Uferwände in Spundwandbauweise ersetzt (Abb. 6). Dadurch ergeben sich auch bessere Liegemöglichkeiten für auf Schleusung wartende Fahrzeuge.

Der 24 h-Betrieb der Schleusen erfordert zusätzliche Anlagen für den ruhenden Verkehr. Früher war es üblich, in den Schleusenvorhäfen festzumachen, um dort zu übernachten. Das kann heute nicht mehr gestattet werden. Das Einhalten der zulässigen Fahrzeit ist nur möglich, wenn das Stillliegen an geeigneten Einrichtungen außerhalb der Schleusenanlagen erfolgen kann (Abb. 7). Seit einigen Jahren werden hierfür Liegestellen errichtet, die neben einem sicheren Liegen auch den Anspruch an einen unfallsicheren Landgang erfüllen. Bei der Auswahl der Örtlichkeiten werden einerseits Ortsnähe und andererseits die Anforderungen für Schiffe mit gefährlicher Ladung berücksichtigt.

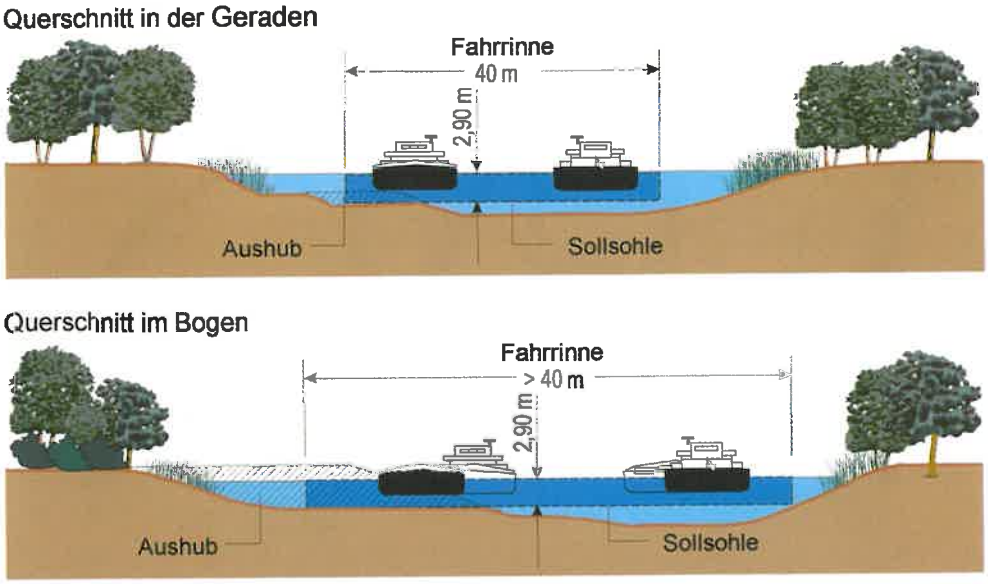
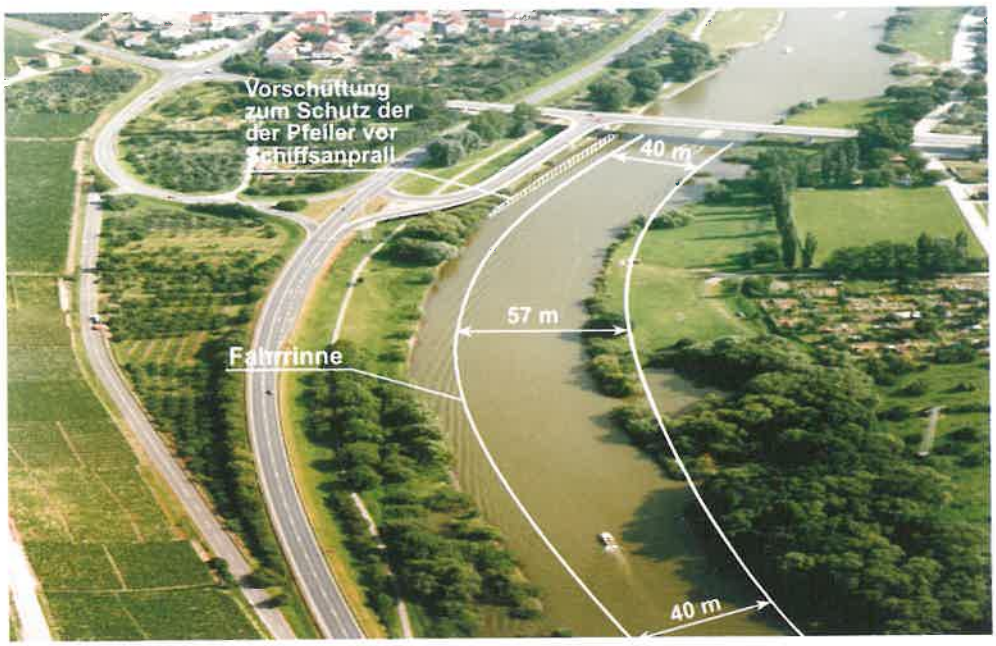


Abb. 8: Verbreitung und Vertiefung der Fahrrinne des Mains

Ausbau der Fahrrinne

Für eine weitere positive Entwicklung des Schiffsverkehrs, vor allem unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit, ist der Ausbau der Fahrrinne des Mains von besonderer Bedeutung (Abb. 8). Die Verbreiterung und Vertiefung der Fahrrinne im Bereich Aschaffenburg – Bamberg ermöglicht der Schifffahrt die Kapazität ihrer Schifffahrt wesentlich besser auszunutzen. Die Vergrößerung der nutzbaren Tiefe von 2,50 auf



Fahrrinnenausbau im Bereich Winterhausen

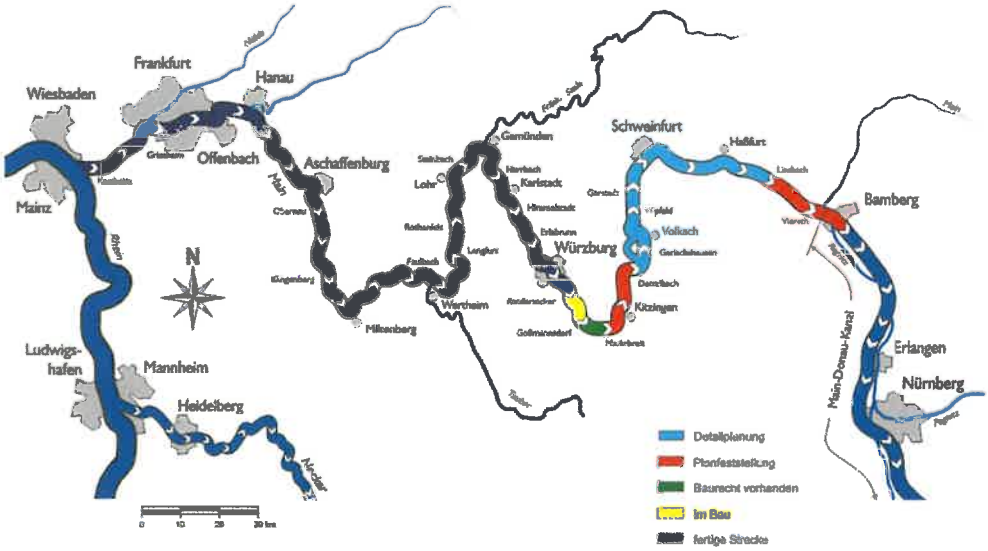


Abb. 9: Fahrrinnenausbau, Stand der Planung, der Planfeststellung und der Bauausführung

2,90 m bedeutet einen Gewinn von 40 cm Abladetiefe, der bei größeren Schiffen rd. 400 to mehr Ladekapazität bringt. Bei etwa gleichen Betriebskosten ergibt sich so eine deutliche Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und eine Verbesserung in der Konkurrenz zu den anderen Verkehrsträgern Bahn und LKW.

Das Planungs- und Bauprogramm läuft wieder auf vollen Touren (Abb. 9). Nachdem zu Beginn des Jahres für alle Bauvorhaben am Main die Hochwasserneutralität nachgewiesen werden konnte, wurden bzw. werden für 2 Planfeststellungsverfahren die Erörterungstermine und für 2 weitere Verfahren die sogenannten „Scoping"-Termine (§5 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz) durchgeführt. Im Jahr 2007 kann das letzte der Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Aschaffenburg – Bamberg stattfinden, so

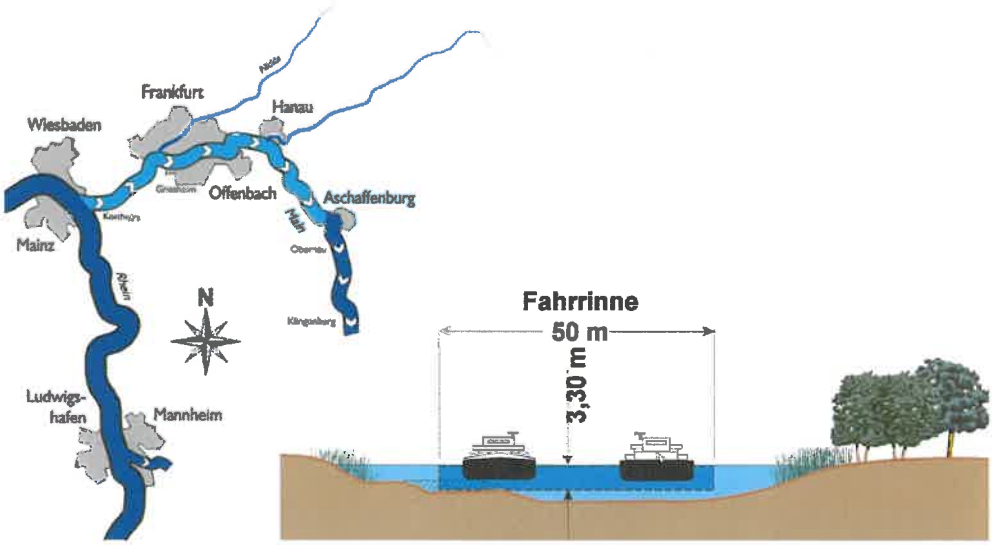


Abb. 10: Weiterer Ausbau der Fahrrinne des Mains im Bereich von der Mündung bis Aschaffenburg auf 3,3 m Fahrrinnentiefe

dass bis spätestens 2010 die Arbeiten beendet sein können, vorausgesetzt, dass immer die erforderlichen Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Im Bundesverkehrswegeplan 2004 ist ein neues wichtiges Projekt für die Bundeswasserstraße Main aufgenommen worden (Abb. 10). Für den besonders verkehrsreichen Abschnitt von der Mündung bis Aschaffenburg ist eine weitere Vertiefung der Fahrrinne von 2,90 auf 3,30 m vorgesehen. Mit den notwendigen Vorarbeiten wurde bereits begonnnen. Der erste Verfahrensschritt, das Scoping-Verfahren für die Mündungsstrecke und die Stauhaltungen Kostheim und Eddersheim wird voraussichtlich 2005 stattfinden.

Schluss

Es konnten in diesem Beitrag nicht alle Anforderungen an die Wasserstraße Main, die sich aus dem steigenden Verkehrsaufkommen und dem damit verbundenen Bedarf der Schifffahrt ergeben, behandelt werden. Weitere Einrichtungen, wie ELWIS (Elektronisches Wasserstraßen Informationssystem) MIB (Melde- und Informationssystem Binnenschifffahrt), NIF (Nautischer Informationsfunk), ARGO (Advanced River Navigation) und MOVES (Modernes Verkehrserfassungssystem) existieren bereits bzw. sind in Vorbereitung. Sie alle werden helfen, den wachsenden Verkehr auf dem Main zu bewältigen sowie die Umweltverträglichkeit und Verkehrssicherheit der Schifffahrt auch in Zukunft zu gewährleisten.

Logistikstandort Bayerischer Untermain

Dipl.-Vw. Reinhard Engelmann
Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg

Zukunftsmarkt Logistik

Seit mehreren Jahren bemüht sich der Bayerische Untermain, sich als bayerischer Logistik-Standort im Rhein-Main-Gebiet zu profilieren. Dies beruht auf der Erkenntnis, dass Logistik wegen der Globalisierung und der Veränderung der Verbrauchergewohnheiten (Internet) ständig an Bedeutung gewinnt. Ein großer Teil der Ansiedlungen am Bayerischen Untermain in den letzten Jahren hat mit Logistik zu tun.

Mit der Strategie, uns als Logistik-Region zu profilieren, sind wir durchaus ein gutes Stück vorangekommen. Besonders kommt an, dass wir hier am Bayerischen Untermain die Zentralität und Internationalität des Rhein-Main-Gebiets mit den sprichwörtlichen bayerischen Standortbedingungen kombinieren können. Wir sind nahe am Puls der Weltwirtschaft und dabei noch einen Tick günstiger als in anderen Teilen von Rhein-Main.

Damit unsere Standortbedingungen weiter konkurrenzfähig bleiben, ist Einsatz an vielen Fronten gefordert. Die IHK ist stets in vorderster Linie dabei, wenn es darum geht, für optimale Rahmenbedingungen – besonders für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur – zu streiten. Besonders liegen uns dabei die Leistungsfähigkeit der Wasserstraße Main-Donau und der Ausbau unseres Hafens zu einem trimodalen Güterverkehrszentrum am Herzen.

Neben dem Einsatz für die Verbesserung der Infrastruktur hat die IHK auch die Federführung für die Standortmarketing-Aktivitäten im Rahmen der „Initiative Bayerischer Untermain" übernommen. In diesem Zusammenhang haben wir 2004 die vierte Auflage unseres Logistikflächen-Atlas erstellt, der die Flächen und Objekte in der Region enthält, die sich für Logistik-Aktivitäten besonders eignen. Dazu gibt es ein Standortprofil in deutsch, englisch und französisch. Dieses Angebot präsentieren wir zusammen mit fünf anderen bayerischen Regionen und dem Bayerischen Wirtschaftsministerium auf Logistik-Fachveranstaltungen (2004 beim Logistics Forum in Duisburg, dem Materialfluss-Kongreß in München und dem Bundeskongreß Logistik in Berlin) sowie bei der Gewerbeimmobilien-Fachmesse Expo Real im Oktober in München.

Die nachfolgenden Grafiken zeigen Entwicklung und Bedeutung des Logistiksektors für den Bayerischen Untermain.

IHK Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg

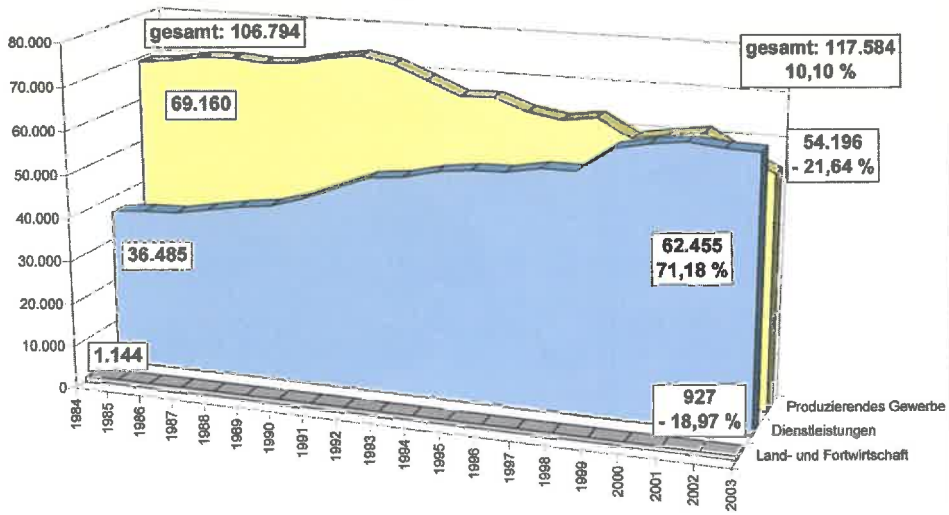
Einige Fakten

- Der Bayerische Untermain ist die kleinste der 18 bayerischen Planungsregionen.
- Sie umfasst die Landkreise Aschaffenburg und Miltenberg und die kreisfreie Stadt Aschaffenburg.
- Auf etwa 1.500 qkm leben 375.369 Einwohner
- 117.584 sozialversicherungspfl. Beschäftigte
- Auspendlerüberschuss von etwa 12.548
- Arbeitslosenquote im Juni 2004: 6,7 %
- Wirtschaftsstruktur (Beschäftigung - 30.06.2003):
  - 46,1 % Produktion
  - 53,1 % Dienstleistung
  - 0,8 % Landwirtschaft

IHK Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg

Strukturwandel

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Bayerischen Untermain

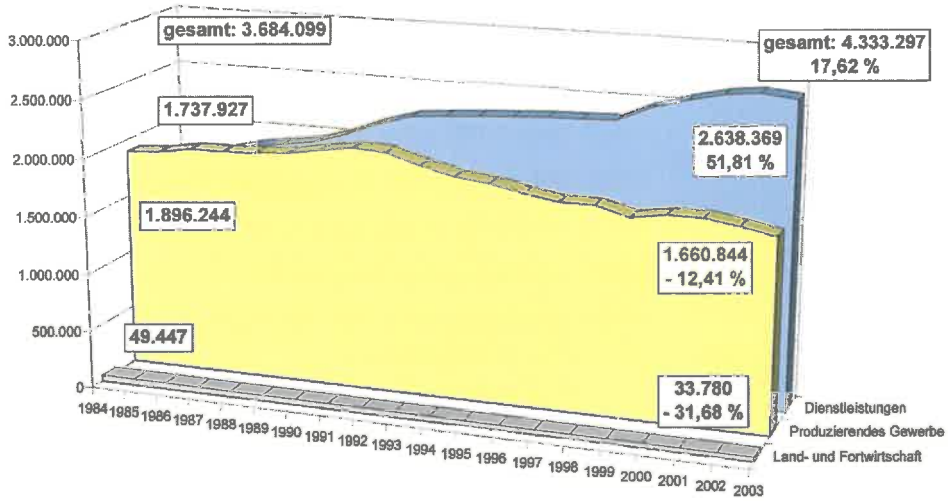


Quelle: Statistische Berichte des Bayerisches Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung A VI 5 - vj 2/03

IHK Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg

Strukturwandel

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Arbeitnehmer in Bayern

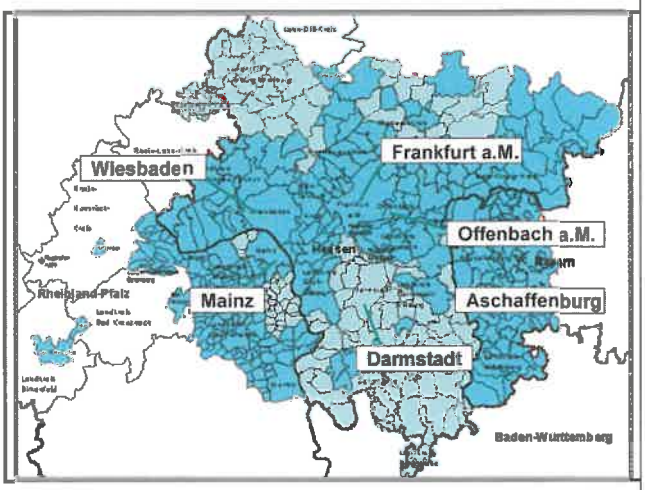


Quelle: Statistische Berichte des Bayerisches Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung A VI 5 - vj 2/03

IHK Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg

Rhein-Main

Fläche	13.374 km²
Einwohner	5,3 Mio.
Sozialvers.pfl. Beschäftigte	1,95 Mio.
Dienstleistungs-beschäftigte	71,7 %
Arbeitslose	198.710
Kaufkraft je Einwohner	18.561 €
Wertschöpfung/ Einwohner	30.236 €



IHK Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg

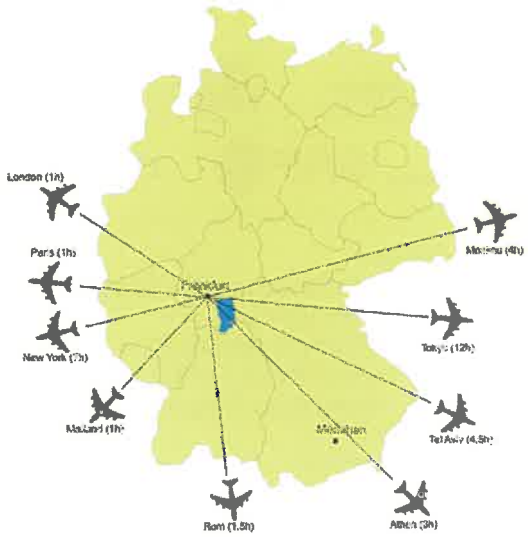
Untermain hat ideale Bedingungen für Logistik-Aktivitäten

- Autobahn
- IC-Regelhalt
- Hafen
- Fraport

Mitgliederversammlung DWSV - Engelmann - 22. Juli 2004

IHK Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg

Untermain hat ideale Bedingungen für Logistik-Aktivitäten



30 Minuten bis zum Flughafen

IHK Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg

Untermain hat ideale Bedingungen für Logistik-Aktivitäten

4 mal wöchentlich Container-Liniendienst nach Rotterdam

Und das Wichtigste:
einen „Nährboden" mit vielen potenten Logistik-Dienstleitern

IHK Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg

Untermain hat ideale Bedingungen für Logistik-Aktivitäten

aber:
Logistik hat ein schlechtes Image
(Biillig-Arbeitsplätze)
(hoher Flächenverbrauch)
(Umweltbelastungen)

deshalb:
Kampagne für die Logistik-Region Bayerischer Untermain:

- Logistikflächen-Katalog 2004
- 5. Logistics Forum Duisburg (März 2004)
- 13. Materialfluss-Kongress in der TU MÜ (März 2004)
- LogistkForum mit Bayern Innovativ am 14. Juli 2004
- Expo Real in München (Oktober 2004)
- 21. Deutscher Logistik-Kongreß in Berlin (Oktober 2004)

Der Hafen Aschaffenburg

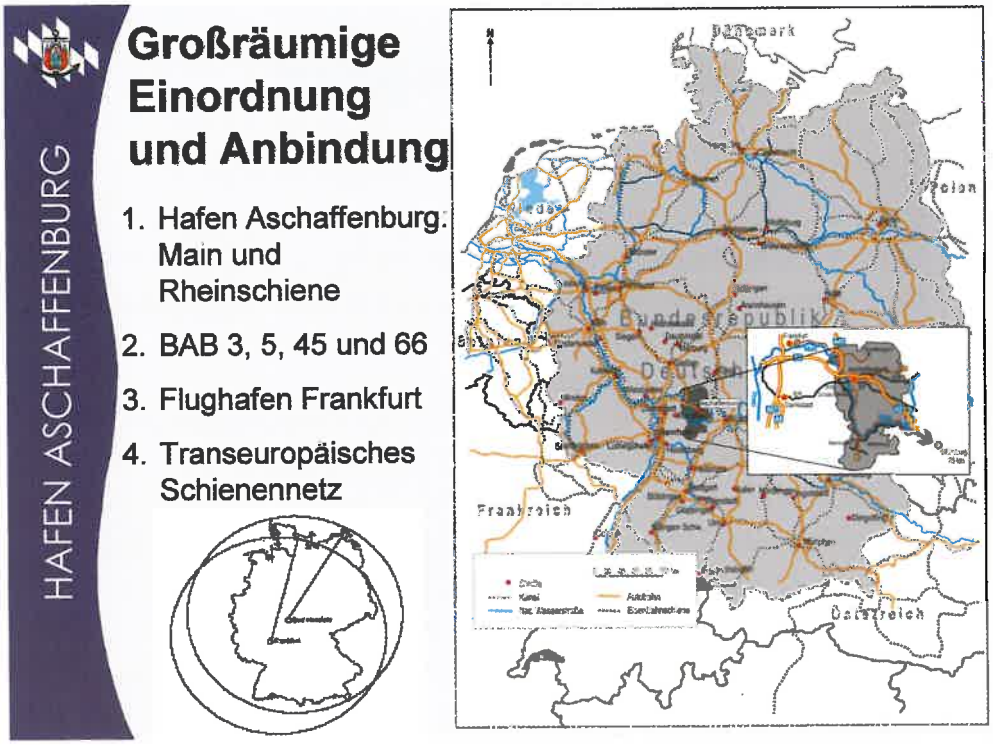
Dipl. Geogr. Wolfgang Filippi
Hafendirektor

Angebote des Hafens

Aschaffenburg liegt inmitten Deutschlands und im Zentrum von Europa. Doch geographische Lage an sich ist noch kein Standortfaktor. Erst eine leistungsfähige Infrastruktur und die Verknüpfung mit den Wirtschaftszentren machen den Standort attraktiv.

Der Hafen Aschaffenburg im Verbund der Bayerischen Landeshäfen als Bayerns Tor zur Rheinschiene und den großen Seehäfen der „ARA-Range" schlägt die Brücke zwischen den etablierten Wirtschaftszentren Westeuropas und den aufstrebenden Volkswirtschaften Südosteuropas. Für diese Schnittstellenfunktion und deren logistische Aufgaben bietet der Hafen eine hoch entwickelte Infrastruktur. Um als ideales Sprungbrett zwischen den Produktions- und Absatzmärkten zu agieren, bietet der Hafen die Plattform zur Koordination der Güterströme und auch des Informationsflusses.

Mit seiner breiten Angebotspalette, die von der Bereitstellung der Grundstücke über die Ver- und Entsorgung bis zum trimodalen Umschlag reicht, bietet der Hafen beste Voraussetzungen für Unternehmen, die eine Verknüpfung dynamischer Wirtschafträume



HAFEN ASCHAFFENBURG

Flächenangebot:

1,5 Mio. m² Gesamtfläche

- 0,5 Mio. m² Verkehrs- und Umschlagsflächen (Straße, Schiene, Hafenbecken)
- 1 Mio. m² Ansiedlungsflächen für Unternehmen,

Infra- und Suprastruktur:

- 7 Krananlagen bis max. 50 t,
- Trimodales Containerterminal für Schiff, Bahn und LKW,
- 5 Verladestellen für Flüssiggüter,
- Schwergutumschlagplatz, Lagerflächen (befestigt und unbefestigt), Tanklager,
- 17 km Schienennetz, ganzzugfähige Ladegleise, Bahnhof, Rangierloks,
- Energieversorgung, Wasser, Abwasser

anstreben. Den ständig steigenden Anforderungen an die Qualität des Verkehrsflusses begegnen wir mit innovativem und effektivem Handeln.

Permanente Weiterentwicklung von Produkten und Konzentration auf Reaktionsfähigkeit, Innovation und Agilität sind mitentscheidend im international geführten Stand-

HAFEN ASCHAFFENBURG

Dienstleistungsangebot

- Vermietung oder Erbpacht von Gewerbeflächen
- Grundstücks- und Gebäudemanagement
- mit Erschließung, Ver- und Entsorgung
- Unterstützung von Ansiedlungen im öffentlich-rechtlichen Bereich und Beratung bei Fördermitteln,
- Kran- und Umschlagleistungen,
- Containerlinienverbindung zu den Seehäfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen mit 4 An- und Abfahrten pro Woche
- Containerservices
- Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsleistungen
- Lagerung
- Standortvermarktung und Öffentlichkeitsarbeit,
- umfassende Logistikangebote zusammen mit Unternehmen im Hafen

ortwettbewerb. Aufgrund der Umsetzung dieser Erfordernisse partizipiert der Hafen an den sich neu generierenden trimodalen Transportketten. Vervollständigt wird dies durch den Beitrag innovativer Logistikangebote der Ansiedler. Die Produkte des Hafens finden zunehmend das Interesse der Nachfrager von Verkehrsleistungen auf dem transeuropäischen Verkehrsweg. Die Containerlinie zu den nordwesteuropäischen Großseehäfen der CCS GmbH & Co. KG, die Stückgutsystemverkehre der Klaus Schäfer Holding GmbH & Co oder die Bulkverkehre der Bavaria AG und Rhenus GmbH & Co. KG mögen hierfür als Beispiel stehen.

Der Hafen Aschaffenburg im Profil

Zur Historie des Hafens

Der Bau des Hafens Aschaffenburg begann gleichzeitig mit der Fortführung der Flussaufwärts-Kanalisierung des Mains in Richtung Aschaffenburg im Jahr 1914. Südwestlich des alten Stadtkerns am linken Ufer bei Flusskilometer 83,3, außerhalb des bebauten Stadtgebietes auf der „Grünen Wiese" gelegen, konnte ohne Einengungen eine weiträumige und funktionale Hafenanlage errichtet werden. Die Inbetriebnahme erfolgte 1921.

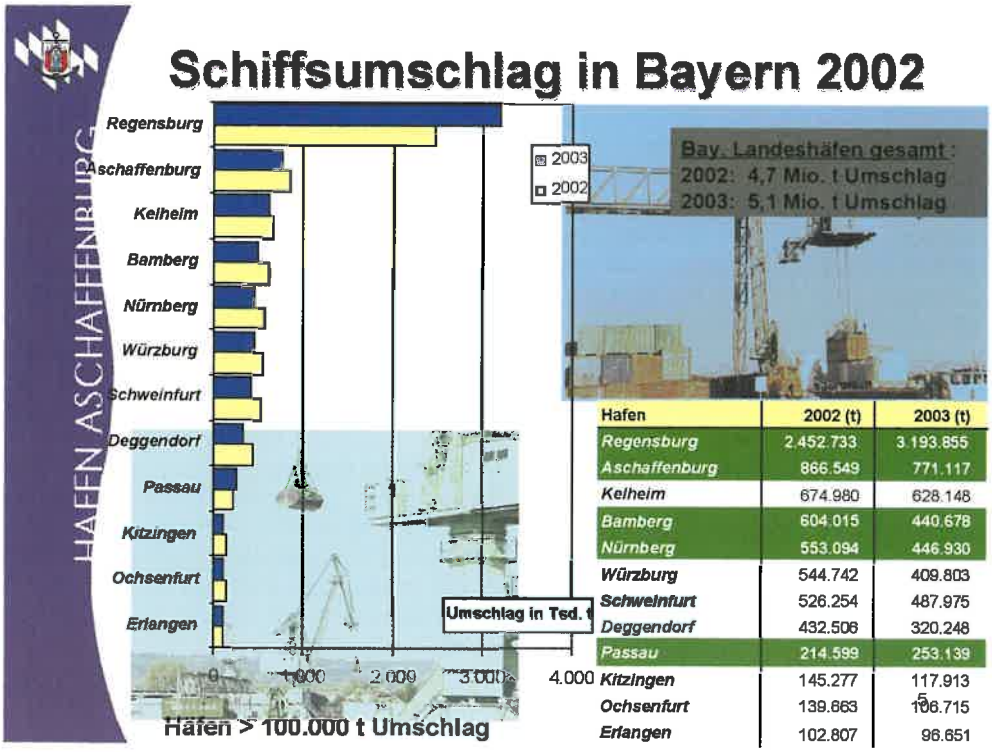
Als Endhafen der ausgebauten Mainstrecke war die Versorgung der Bayerischen Staatsbahn sowie der Haushalte mit Kohle und Koks seine erste Aufgabe. Die Güter erreichten Aschaffenburg mit dem Schiff und wurden von hier aus mit der Bahn weiter transportiert. Schon die ursprüngliche Hafenplanung berücksichtigte Erweiterungen für weitere Hafenbecken und Ansiedlungsflächen. Die Funktion als Endhafen verlor der Hafen Aschaffenburg nach der Weiterführung der Kanalisierung.

Die Anbindung des Würzburger Hafens an die Großschifffahrtsstraße verursachte zunächst ein sinkendes Verkehrsaufkommen in Aschaffenburg. Dies kompensierte man durch die Ansiedlung von verkehrsintensiven Betrieben. Die Errichtung eines Kraftwerks der Bayernwerk AG im Jahr 1951 war in diesem Zusammenhang ein Erfolg, der eine erhebliche Kohleumschlagssteigerung brachte. In Hauptgeschäftszeiten belief sich der durch das Kraftwerk induzierte Umschlag auf cirka 70 Prozent des Gesamtumschlags mit hafeneigenen Krananlagen.
Zuvor bescherte der Zweite Weltkrieg dem Hafen durch die kriegsbedingten Transporte eine Blütezeit. Trotz eines schweren Luftan-

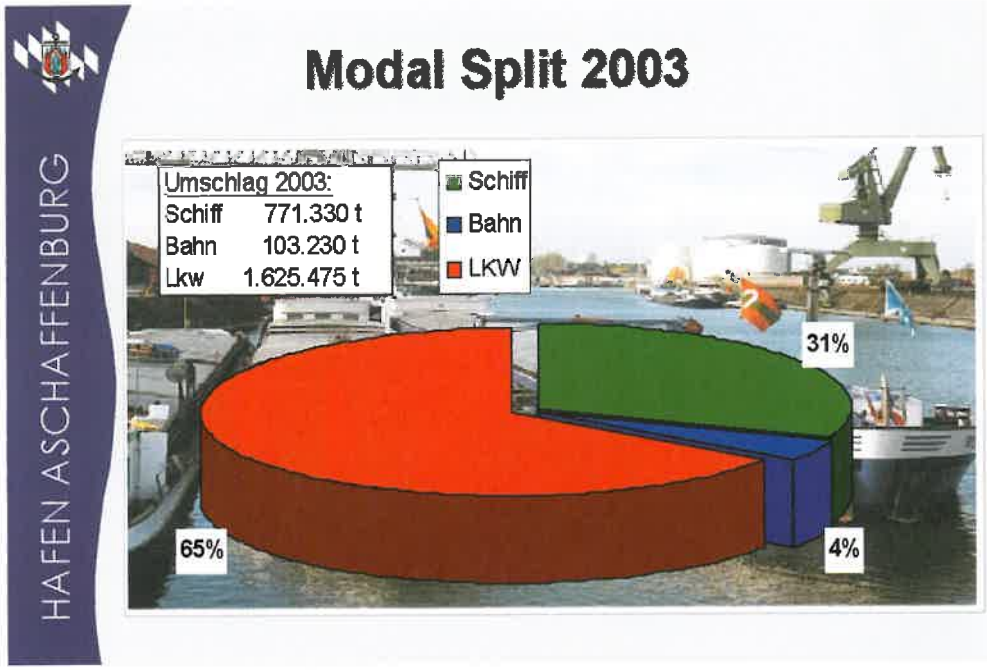
griffs im Jahr 1945 blieb der Hafen kontinuierlich in Betrieb.

Die Bedeutung des Hafens für den Güterverkehr auf der Main-Donau-Achse

Bezogen auf die Umschlagsmengen im Schiffsverkehr ist Aschaffenburg seit jeher hinter dem Hafen Regensburg der größte Hafen in Bayern. Die Umschlagsmengen pendeln seit Jahren zwischen 750 bis 900 Tsd. Tonnen. Nach dem schwächeren Niedrigwasserjahr 2003 steigerte sich in der 1. Hälfte



Hafen	2002 (t)	2003 (t)
Regensburg	2.452.733	3.193.855
Aschaffenburg	866.549	771.117
Kelheim	674.980	628.148
Bamberg	604.015	440.678
Nürnberg	553.094	446.930
Würzburg	544.742	409.803
Schweinfurt	526.254	487.975
Deggendorf	432.508	320.248
Passau	214.599	253.139
Kitzingen	145.277	117.913
Ochsenfurt	139.663	106.715
Erlangen	102.807	96.651

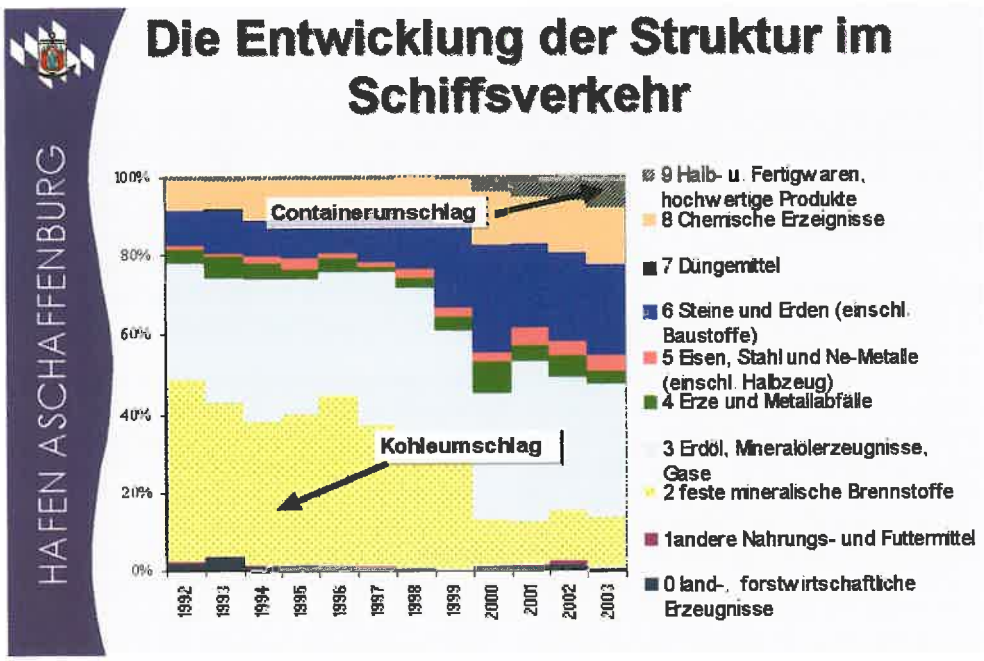


2004 insbesondere der Umschlag mit betriebseigenen Krananlagen. In den Häfen Bayerns wurden 2002 insgesamt 10,1 Mio. Tonnen Schiffsgüter umgeschlagen, davon 46,5 Prozent des Gesamtvolumens (= 4,7 Mio. Tonnen) in den Bayerischen Landeshäfen.

Strukturwandel

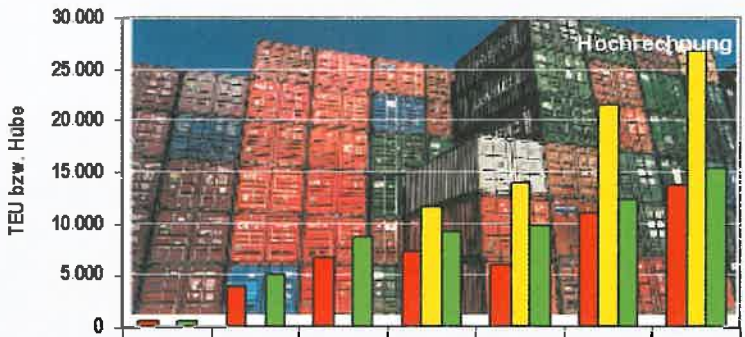
Die Nachricht von der Kaltreservestellung des ersten Blocks des „Bayernwerkes" im Jahre 1997, und die 2000 folgende Stilllegung desselben, waren für den Hafen ein schwerer Schlag. Infolge der Stilllegung des Kraftwerks standen und stehen aber auch wieder gewerbliche Flächen zur Umnutzung und Entwicklung zur Verfügung.

Mit der abnehmenden Bedeutung des Massengutumschlags im Hafen Aschaffenburg



HAFEN ASCHAFFENBURG

Containerverkehr im Hafen Aschaffenburg



	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2006
TEU Schiff	517	3.727	6.736	7.182	6.011	11.010	13.763
TEU KV-Terminal (gesamt)	0	0	0	11.654	13.875	21.467	26.834
Hübe	570	4.984	8.587	9.177	9.731	12.290	15.363

wurden Kapazitäten zur Erschließung neuer Märkte frei. Die weichende „Kohlenhafenfunktion" bot die Chance, den Hafen Aschaffenburg als trimodale Verkehrsdrehscheibe sowie als hochwertigen Infrastrukturbetreiber zu etablieren. Seither steigert sich die Verkehrs- und Logistikfunktion des Hafens fortwährend. 1999 richtete der Bargeoperator und Containercarrier CCS eine Linienverbindung zu den ARA-Häfen sowie eine Niederlassung ein. Die Ansiedlung der Spedition Liesecke erfolgte in 2003 und seit Mai 2004 sind Bauarbeiten zur Errichtung der Betriebsanlagen der Spedition Schloter in vollem Gange.

Wachstumsmärkte

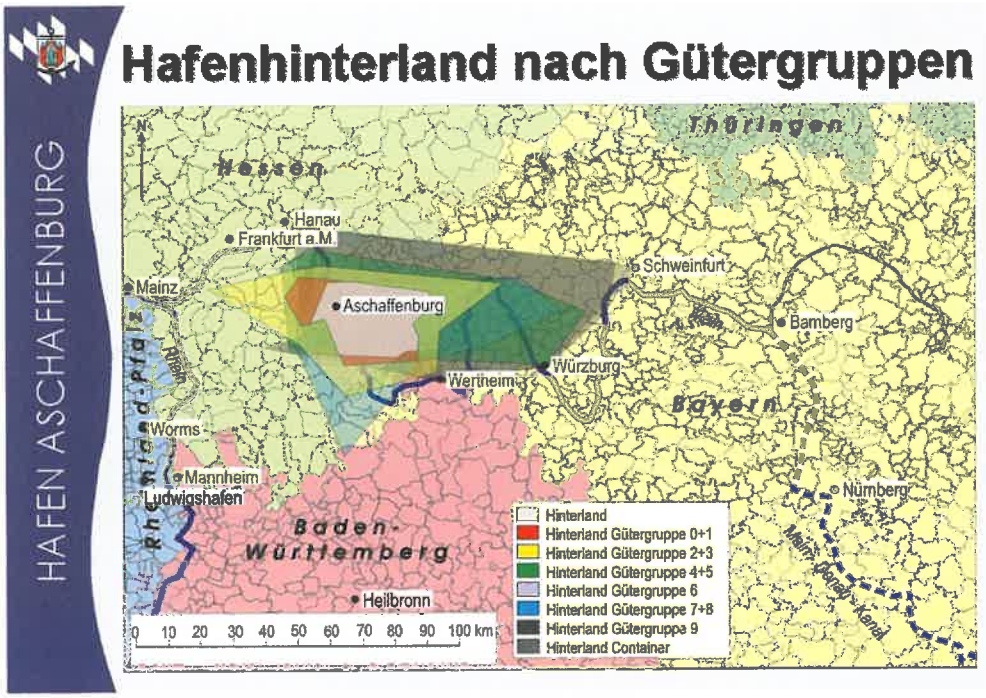
Containerverkehr

Die multifunktionale Krananlage am Kai 5, welche der Hafen kurz vor der Stilllegung des Kraftwerks für den Kohleumschlag anschaffte, wurde kurzerhand in ein Containerterminal umgewidmet: Seit dem ersten vollen Betriebsjahr 2000 hat sich der Containerdurchsatz mehr als verdreifacht. Die Umschlagsleistung des Terminals für den kombinierten Verkehr lag in 2003 bei 13.875 TEU. Hochrechnungen aus den Umschlagsmengen der 1. Jahreshälfte erlauben eine Terminalleistung von 20.000 TEU anzunehmen, wasserseitig rechnet der Hafen mit 11.000 TEU.

Der Hafen hat dabei nicht nur das reine Umschlaggeschäft im Visier, sondern zielt auf das Angebot umfassender Leistungen rund um den Containerverkehr, um die Wertschöpfungstiefe aufzustocken. Dies umfasst auch den Aufbau trimodaler logistischer Knotenpunkte, um die Vernetzung mit den Verkehrsträgern Schiene und Straße voranzutreiben und so Verkehr und Umschlag zu konzentrieren. Die Hafenbahn mit dem 17 km langen Gleisnetz ist ein weiterer Schlüssel zur Entwicklung entsprechender Containerverkehre auf der Schiene. Gegenwärtig arbeitet der Hafen an der Ankopplung an eine Containerschienenlinie zu den deutschen Seehäfen, für die in der Region eine erhebliche Nachfrage besteht.

Chancen sehen wir Binnenhäfen in der kommenden Lkw-Maut: Sie wird den Erfolg der Containertransporte per Binnenschiff und Eisenbahn weiter stimulieren.

Das Angebot von Containerverkehren verändert derzeit die Struktur der umgeschlagenen Güter im Hafen dahingehend, dass der Umschlagsanteil hochwertiger Produkte überproportional ansteigt. Im Kontext des

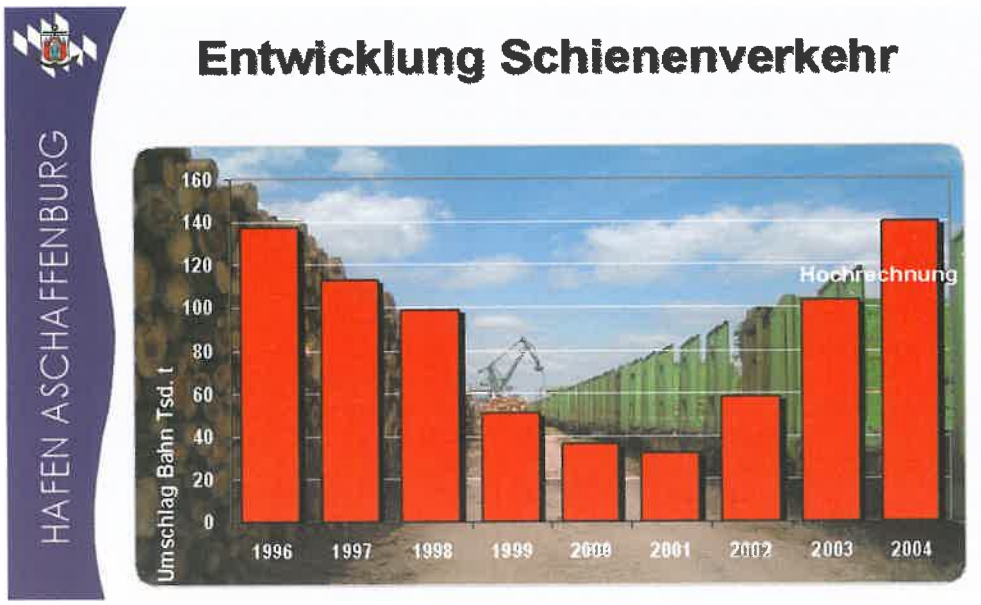


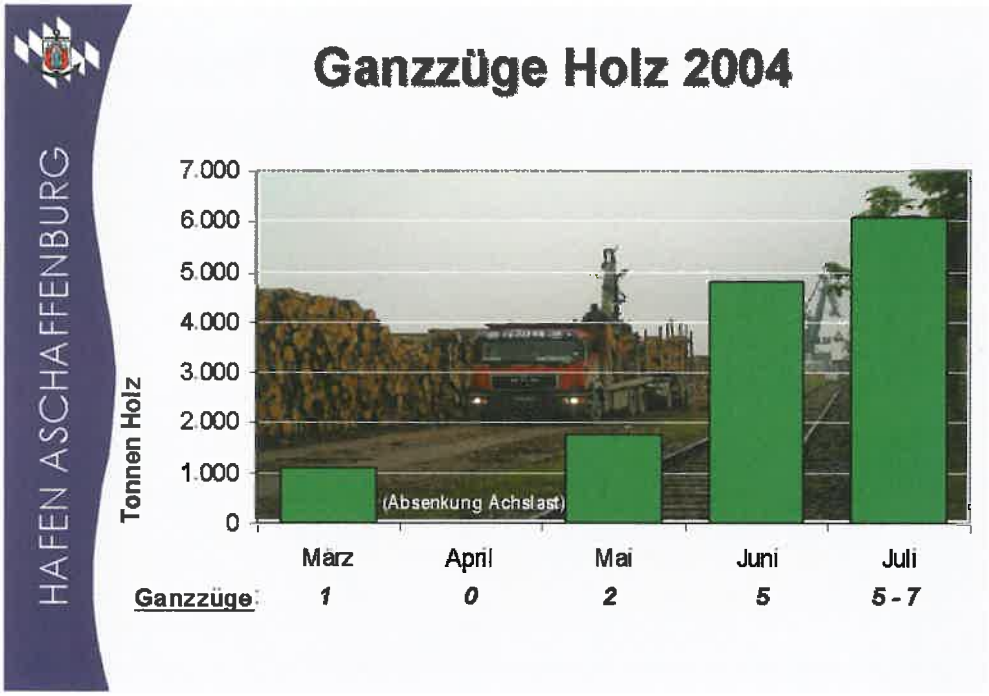
hohen regionalwirtschaftlichen Entwicklungsstands am Bayerischen Untermain betrachtet zeigt dies, dass der Hafen regionale Güterverkehrspotenziale zunehmend besser erschließt.

Mit anhaltenden Steigerungsraten erschließt der Container auch neue Güterarten. Zukünftig werden auch die so genannten Kaufmannsgüter für den Containerverkehr mit dem Binnenschiff weiter an Bedeutung gewinnen – vorrangig im Überseecontainertransport.

Renaissance der Hafenbahn

Der Eisenbahngüterverkehr im Hafen konnte nach seinem Tiefpunkt im Jahr 2001 einer erfreulichen Renaissance zugeführt werden. Seither liegen die jährlichen Wachstumsraten zwischen 60 – 80 Prozent. Als Eisen-





bahnverkehrsunternehmen (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) bietet der Hafen die Möglichkeit zur Abwicklung umfangreicher Bahnverkehre. Aufgrund seiner weiträumigen Eisenbahninfrastruktur eignet sich der Hafen ideal als Gütersammelpunkt und zur Abfertigung von Ganzzügen.

Stimulierend wirkt hierbei die Liberalisierung im deutschen Bahnwesen. Der Akquisitionserfolg bei privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen mehrt sich zusehends. Seit im Februar 2004 die erste private Eisenbahn Ganzzüge beschickte, stieg der Verkehrsanteil von NE-Bahnen in den Folgemonaten auf über 20 Prozent des gesamten Bahnverkehrs im Hafen.

Sichtbar wird der steigende Anteil des Bahnverkehrs am Gesamtumschlag des Hafens in Abbildung 7. Es ist zu erwarten, dass mittelfristig das Niveau des Mittels im Bahnverkehr der 1990er Jahren erreicht wird.

Maßgeschneiderte Logistikdienstleistungen

Um Standortattraktivität und Verkehrskonzentration zu fördern, beobachtet der Hafen genau die Entwicklungen im Hafenhinterland. Chancen bieten sich durch die Anpassung der Dienstleistungsangebote an die spezifischen Anforderungen der regionalen Wirtschaft.

Neben den maßgeschneiderten Dienstleistungen für Industriekunden wird folgend als Beispiel der Bereich der Holzlogistik im Aschaffenburger Hafen erläutert. Zwischen Spessart und Odenwald eignet sich der Hafen hervorragend als Zwischenlager- und Verladestelle für Holz. Mit einer Spezialisierung und Konzentration auf das „Holzgeschäft" erlangte der Hafen überregionale Bedeutung als Schnittstelle in der Logistikkette zwischen Holzproduzenten und Industrie. Konventionelle Holztransporte mit der Bahn wie auch der Export hochwertiger Hölzer in Containern nach Fernost, gehören inzwischen zum Tagesgeschäft. Ergänzt wird der reine Umschlag mit Zusatzdienstleistungen der Lagerhaltung, dem Containerstauen oder auch der Begasung der Hölzer.

Weitere Logistikleistungen werden für regionale Industriekunden praktiziert bzw. zurzeit mit Partnern generiert. Als Beispiel seien hier die Werkshafenfunktion sowie die Just-in-Time-Belieferung der M-REAL-Papierfabrik mit Rohstoffen durch den Hafen erwähnt.

Ziele und Verwirklichung

Mit der Bekräftigung der Maßnahmen zur Optimierung der Transportketten unter Kostengesichtspunkten und ökologischen Aspekten gibt der Hafen wichtige Impulse für die Entwicklung von Handel und produzierendem Gewerbe im Hafen und im Hafenhinterland.

Ziele des Aschaffenburger Hafens sind es, die Bedeutung der Schnittstellenfunktion des Hafens für die Ver- und Entsorgung des Einzugsbereichs mit Gütern sowie die Be-

Hafenromantik

reitstellung von Gewerbeflächen für industrielle und logistische Ansprüche mit hohem Güterverkehrsaufkommen zu fördern - positive Beschäftigungseffekte für die Region inbegriffen.

Als „Trittbrett", im Verbund der Bayerischen Landeshäfen, auf der Rhein-Main-Donau-Achse überregionale Güterverkehrs-, Logistik- und Umschlagsprozesse zu optimieren. Es muss hier angemerkt werden, dass intensive Akquisitionsmaßnahmen vorausgehen müssen. Eine enge Zusammenarbeit und Arbeitsteilung mit im Hafen heimischen Speditions- und Transportunternehmen wie z.B. der Bavaria AG, der Rhenus AG & Co. KG oder CCS GmbH & Co. KG sind Voraussetzung. Der Hafen stellt und bedient Infrastruktur, erbringt Umschlags- und Bahnverkehrsleistungen im Hafengebiet, die Spediteure bringen ihr spezifisches Leistungspaket mit Transportorganisation und -abwicklung ein. Als Beispiel hierfür steht die gemeinsame Akquisition des Hafens mit der CCS im Containergeschäft oder im Bereich der Holzlogistik mit der Bavaria und Rhenus.

Die Umsetzung dieser Ziele erfordert die ständige Weiterentwicklung und Anpassung der Hafeninfra- und suprastruktur, der Bodenordnung wie auch der Prozesse im Hafenbetrieb und im Hafenmanagement an die schnelllebigen Anforderungen der Logistik- und Verkehrswirtschaft, die im Hafen ihren Kernstandort am Bayerischen Untermain entwickelt.

Geschäftsbericht 2003

Auch im abgelaufenen Geschäftsjahr war der sachgerechte Ausbau von Donau und Main Schwerpunkt der Informationsarbeit des DWSV. Die Information von Öffentlichkeit und Entscheidungsträgern über die Bedeutung leistungsfähiger Wasserstraßen für die umweltfreundliche Bewältigung des steigenden Güterverkehrs und die Integration der südosteuropäischen Staaten ist notwendiger denn je und wird vom DWSV und seinen Gremien sowohl auf nationaler wie internationaler Ebene mit unverändertem Einsatz durchgeführt. Der DWSV dankt allen Vorständen und Beiräten für ihren engagierten, ehrenamtlichen Einsatz sowie allen Mitgliedern, ohne deren finanzielle Unterstützung die Bewältigung dieser wichtigen Vereinsarbeit nicht möglich wäre.

In der nachfolgenden Übersicht sind die wichtigsten Aktivitäten des DWSV stichpunktartig aufgeführt:

DWSV-Mitteilungsblätter und Mitgliederbriefe

- Mitteilungsblatt 107/108 „Personenschifffahrt", März 2003 (Resultat: Spenden ca. 700 € und 3 neue Mitgliedschaften), Nachdruck wurde nötig
- Mitteilungsblatt 109 „Die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße als Integrationsfaktor für Südosteuropa", August 2003
- Mitteilungsblatt 106 „110 Jahre DWSV/ 10 Jahre Main-Donau-Kanal", Nachdruck wegen großer Nachfrage
- Mitgliederbriefe
  - Offener Brief an Bundeskanzler Schröder – August 2003
  - Alles im Fluss? Güterverkehr und Binnenschifffahrt – Dezember 2003

Pressemeldungen und Presseaktivitäten

- Logistikinfrastruktur in Nürnberg: Eine multimodale Plattform fur die EU-Osterweiterung
- Die ökonomische Integration Südosteuropas nicht durch logistische Austrocknung der Donau behindern!
- DWSV stemmt sich gegen Stopp der Infrastrukturmaßnahmen im Bundesverkehrswegeplan
- Donauausbau hilft, die ökonomische Integration Südosteuropas zu unterstützen!
- Pressekonferenz Personenschifffahrt, Kelheim

Events und Veranstaltungen

- Vorstandssitzung DWSV, München
- Messevortrag TransportLogistics 2003, München
- Jubiläum AK Schifffahrts-Museum, Regensburg
- Bereisung Kanal und Altmühltal mit französischer Studiengruppe Alliance des Rhodaniens
- Mitgliederversammlung 2003, Regensburg
- Mitarbeit in den Sitzungen des AK Donau-Häfen in Deggendorf
- Interview in der Fernsehreihe des BR3 „Bürger aktiv" in Passau
- (Mit-)Eröffnung der neuen Räumlichkeiten des Wasser- und Schifffahrtsamtes Nürnberg am Main-Donau-Kanal (Sportboothafen)
- Verabschiedung Herrn Präsident Paul, Würzburg
- Mitgliederversammlung und Beirat VBW, Rotterdam

- Kooperation mit EFIP zur Vorbereitung des Symposiums in Passau
- Beiratssitzung Regensburg – „Walhalla in Flammen"
- „Waterways of the future", Vertretung des DWSV in Brüssel / EU-Parlament

Treffen und Gespräche

- Schwerpunkt Ungarn:
  - Prof. Dr. Ferenc Kovács, Staatssekretär im Ministerium fur Wirtschaft und Verkehr der Republik Ungarn (Logistikforum Nürnberg)
  - Frau Generalkonsul Maria Baranyi (regelmäßig)
  - daraus: DWSV-Studie zu ungarischen Güterverkehrszentren, Logistikzentren und Häfen als Übersicht möglicher Kooperationspartner für die Binnenschifffahrt, nicht nur entlang der Donau (Veröffentlichung als Mitteilungsblatt 2004)

Ausblick 2004

- Vortrag und „Streitgespräch" „Alles im Fluss?!", Petra-Kelly-Stiftung, Kolping-Haus Regenburg, 24. 01. 2004
- Formale Aktivitäten:
  - drei Mitteilungsblätter (Mitgliederversammlung 2004, Thema „Ungarische Logistikknoten, Binnenschifffahrtstag der IHK Nürnberg)
  - zwei Mitgliederbriefe
  - Beiratssitzung
- EFIP-Veranstaltung 25./26. März 2004 in Passau
- Gespräch mit dem Ungarischen Wirtschafts- und Verkehrsminister István Csillag anlässlich des „Ungarn-Tages" auf der Hannover-Messe, 21. April 2004 in Hannover
- „Discover Europe25" am 4. Mai 2004 in Nürnberg
- Binnenschifffahrtstag in der IHK Nürnberg fur Mittelfranken, Verkehrsausschuss, 30. 06. 2004
- Bereisung Kanal und Altmühltal mit französischer Studiengruppe Alliance des Rhodaniens am 25. 06. 2004
- Mitgliederversammlung 2004 am 22. 07. 2004 in Aschaffenburg

Dr. Roland Fleck als Vorsitzender des DWSV wiedergewählt

Anlässlich der turnusmäßigen Neuwahlen zu Vorstand und Beirat wurde der bisherige Vorsitzende des Deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV), Dr. Roland Fleck, durch die Mitgliederversammlung 2004 in Aschaffenburg wiedergewählt und für eine zweite Amtsperiode bestellt.

„Ich werde mich auch weiterhin beharrlich für den sachgerechten Ausbau der Wasserstraßen-Infrastruktur einsetzen und danke den Mitgliedern für den eindrucksvollen Vertrauensbeweis. Die neue Amtsperiode fällt in die wichtige Zeit der Raumordungsverfahren, die Basisentscheidungen für den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen bringen wird. Ohne den staugestützten Ausbau der Donau werden die Chancen für Verkehrsverlagerungen auf das Binnenschiff und die umweltfreundliche Verkehrsintegration der neuen EU-Mitgliedstaaten entlang der Donau ganz sicher verspielt!", so der wiedergewählte Bundesvorsitzende in seiner Aschaffenburger Rede.

Dr. Roland Fleck, berufsmäßiger Stadtrat und Wirtschaftsreferent der Stadt Nürnberg, übernahm das Amt von seinem Vorgänger Dr. Wilhelm Doni im Juli 2001.

Neuwahl des Vorstands

Die Mitgliederversammlung 2004 wählte folgende Persönlichkeiten in den Vorstand des DWSV:

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

Willi Gerner
Vorstandsmitglied i.R. der E.ON Energie AG, München

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

Thomas Barth
Vorstandsmitglied der Rhein-Main-Donau AG, Unterföhring

Reg. Bmstr. Werner G. Herboth
Unterschleißheim

Rechtsanwalt Gerhard Hess
Hauptgeschäftsführer des Bayerischen Bauindustrieverbandes, München

Toni Hinterdobler
Hauptgeschäftsführer der Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz, Passau

Heinz Hofmann, Präsident des BdB
Vorstandsvorsitzender der MSG Mainschifffahrts-Genossenschaft eG, Würzburg

Ministerialdirektor a.D. Hanns-Martin Jepsen,
München

Ralf Karpa, Geschäftsführer der HFM
Hafen Frankfurt Management Gesellschaft mbH, Frankfurt a.M:

Walter Keilbart
Hauptgeschäftsführer der IHK Niederbayern in Passau

Dr. Josef Krapf,
Mitglied des Vorstandes der BayWa Aktiengesellschaft, München

Harald Leupold
Geschäftsführer der Hafen Nürnberg-Roth GmbH, Nürnberg

Dipl.-Ing. Thomas Menzel
Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Würzburg

Dipl.-Ing. Wolfgang Paul, Präsident a.D.,
Margetshöchheim

Ministerialdirektor Josef Poxleitner
Leiter der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, München

Dipl.-Volkswirt Georg Raum
Hauptgeschäftsführer der IHK Regensburg

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

Christoph Schmidt
Geschäftsführer der RMD Wasserstraßen GmbH, Unterföhring

Professor Dierk Schröder
Präsident Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V.
Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, Hannover

Dipl.-Ing. Hans-Peter Seidel, Fürth/Bay.

Prof. Dr. Konrad Weckerle, Landshut

Joachim Zimmermann
Geschäftsführer der Bayerischen Landeshafenverwaltung, Regensburg

Aus dem Vorstand sind auf eigenen Wunsch ausgeschieden:
- Reg. Bmstr. Dipl.-Ing. Rüdiger Deutsch, Bayerische Landeshafenverwaltung,
- Kapitän Karl Hillerer, Passau
- Präsident a.D. Julius Kruip, Reichenberg
- Michael Schrey, Direktor der Hafenbetriebe Frankfurt a. Main

Der DWSV dankt den ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern für ihre langjährige engagierte Mitwirkung in diesem Gremium.

Neuwahl des Beirats

Anlässlich der Mitgliederversammlung 2004 wurden folgende Persönlichkeiten in den Beirat des DWSV gewählt:

Hans Angerer
Regierungspräsident von Oberfranken, Bayreuth

Dr. Dr. h.c. Adolf Bauer
Bürgermeister der Stadt Würzburg

Konrad Beugel
Berufsmäßiger Stadtrat
Referent für Wirtschaft und Finanzen der Stadt Erlangen

Dipl.-Ing. Günter Dependahl
Zweigniederlassung München
Siemens AG

RA Gunter Dütemeyer
Geschäftsführer des Vereins für europäische Binnenschifffahrt 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

Eberhard Irlinger
Landrat des Landkreises Erlangen-Höchstadt

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

RA Michael Middendorf
Stellv. Geschäftsführer BayME/vbw, Nürnberg

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

Horst Müller
Referent für Wirtschaft
Stadtentwicklung und Liegenschaften der Stadt Fürth

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

Reinhold Perlak
Oberbürgermeister der Stadt Straubing

Hans Schaidinger
Oberbürgermeister der Stadt Regensburg

Dr. Roland Schönfeld
Vizepräsident der Südosteuropa-Gesellschaft, Leipzig

Handlungsbevollmächtigter Dipl.-Kfm.
Harald Schwarick
HeidelbergCement AG, Heidelberg

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

Albert Zankl
Oberbürgermeister der Stadt Passau

Auf eigenen Wunsch schieden aus dem Beirat aus:

- Frau Gudrun Grieser, Oberbürgermeisterin der Stadt Schweinfurt
- Dr. Wolfgang Hönemann, VTG Lehnkering Reederei GmbH
- Dr. Walter Zitzelsberger, Regierungspräsident von Niederbayern

Der DWSV dankt den ausgeschiedenen Beiratsmitgliedern für ihre langjährige engagierte Mitwirkung in diesem Gremium.

Text-, Bild- und Kartenmaterial mit freundlicher Genehmigung der in den jeweiligen Beiträgen genannten Autoren.

Herausgeber: Deutscher Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg
Druck: Verlagsdruckerei Schmidt, Neustadt/Aisch
ISSN: 1433-1381

Schadenersatz für fehlerhafte, unvollständige oder nicht erfolgte Angaben ist ausgeschlossen.