Deutscher Wasserstraßen-
und Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau e.V.
(DWSV)

Mitteilungsblätter

116

Mitteilungsblätter
Juni 2007
Nummer 116

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@arcor.de
www.schiffahrtsverein.de

Der Standort in Bayern

In Straubing finden Sie einen der größten trimodalen Industrieparks im süddeutschen Raum. Auf 220 ha voll erschlossenen Ansiedlungsflächen betreiben wir den jüngsten Donauhafen, ein Gründerzentrum und einen Bioenergiepark.

Viele unserer Kunden nutzen Straubing als Eingangstor für ihr Osteuropageschäft. Ihre Kernkompetenzen liegen in den Bereichen Logistik, Nachwachsende Rohstoffe und unternehmensnahe Dienstleistungen. Wollen auch Sie die Vorteile unseres Standortes nutzen?

Ihre Ansprechpartner: Andreas Löffert und Stefan Niedermeier

ZVI Straubing-Sand · Hafen Straubing-Sand GmbH · BioCampus Straubing GmbH
Europaring 4 · 94315 Straubing
Tel.: 0 94 21 / 785-150 · info@straubing-sand.de · www.straubing-sand.de

IndustriePark DonauHafen GründerZentrum BioCampus

Inhaltsverzeichnis

Das Potential der Donau nutzen

Vorwort der Redaktion 5

Der Donauausbau – Chance für den Klimaschutz
Dr. Roland Fleck, Vorsitzender des DWSV 8

Der Donauhafen Straubing-Sand mit Industriegebiet
Andreas Löffert
Geschäftsführer der Hafen Straubing-Sand GmbH 11

Der Hafen Straubing als Entwicklungschance für die Region
Alfred Reisinger
Landrat des Landkreises Straubing-Bogen 24

Die Donau – ein historischer Verkehrsweg
Reinhold Perlak
Oberbürgermeister der Stadt Straubing 26

Wirtschaftliche Perspektiven im niederbayerischen Donauraum

Die Donau – ein unverzichtbarer Transportweg
René van der Poel
Geschäftsführer der Campa Süd GmbH & Co. KG 28

Die Donau aus der Sicht eines Hafenansiedlers und Reeders
Frank Mützel
Pers. Haftender Gesellschafter Gebr. Väth KG Reederei und Spedition
Mitgeschäftsführer der Hafenlogistik Straubing 35

Die Donau – Natürlicher Standortvorteil und Chance für Niederbayern
Walter Keilbart
Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Niederbayern
in Passau 38

Die Donau als transeuropäischer Verkehrskorridor
Manfred Weber, MdEP
Europaabgeordneter für Niederbayern in Brüssel 43

Der Donauausbau aus österreichischer Sicht
KommR DI Dr. Siegmar Hanser
Präsident des ÖWSV 48

Regularien

Geschäftsbericht 2006 des DWSV 49
Dr. Roland Fleck als Vorsitzender des DWSV wiedergewählt 51
Neuwahl des Vorstands 52
Neuwahl des Beirats 53

Das Potential der Donau nutzen

Vorwort der Redaktion

Die Mitgliederversammlung 2007 des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV) fand am 27. April 2007 im Innovations- und Gründerzentrum des Hafens Straubing-Sand statt. Der jüngste bayerische Hafen – er feierte 2006 sein 10jähriges Jubiläum – kann eine beachtliche Entwicklung aufweisen und hat sich mit der Ansiedlung innovativer Technologien einen Namen gemacht. Er liegt aber auch im Brennpunkt der Diskussion um den Donauausbau. Denn nur ein Ausbau der Donau nach Variante $C/C_{2,80}$ gewährleistet seine ganzjährige Erreichbarkeit mit dem Schiff.

Unter dem Tagungsmotto „Das Potential der Donau nutzen" diskutierten 80 Fachleute aus Wirtschaft, Politik und Verbänden die positiven ökonomischen und ökologischen Auswirkungen des Donauausbaus. Die im vorliegenden Mitteilungsblatt wiedergegebenen Ausführungen der Referenten unterstreichen die wirtschaftliche Notwendigkeit wie auch die ökologische Vertretbarkeit des Donauausbaus nach Variante $C/C_{2,80}$.

Außerdem standen die satzungsgemäßen Neuwahlen der Gremien des DWSV sowie die Bereisung des Hafens Straubing-Sand mit Besichtigung und fachlicher Erläuterung der Ölmühle der Campa Süd auf dem Programm.

In seiner Begrüßung kritisiert der Vorsitzende des DWSV, Dr. Roland Fleck, den aktuellen politischen Stillstand beim Donauausbau und fordert eine gesamteuropäische Betrachtungsweise zur Beseitigung deutschen Engpasses zwischen Straubing und Vilshofen, der ein europäisches Hemmnis darstellt. Ein weiteres Hinausschieben des Ausbaus nach Variante $C/C_{2,80}$ sei nicht vertretbar. Gleichzeitig stellt er klar, dass mit der Kompromissvariante $C/C_{2,80}$ die Kompromissgrenze für einen wirtschaftlich sinnvollen Donauausbau erreicht ist.

Landrat Alfred Reisinger bringt in seinem Vortrag zum Ausdruck, dass der Landkreis mit seinem Votum für die Variante $C/C_{2,80}$ ein Signal setzen wollte für eine **deutlich spürbare** Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Donau – für die regionale Wirtschaft und für die Wettbewerbsfähigkeit der im Hafen Straubing-Sand angesiedelten Unternehmen.

In seinem Grußwort weist Oberbürgermeister Reinhold Perlak darauf hin, dass die Donau schon in vorgeschichtlicher Zeit als Verkehrsweg genutzt wurde. Die Region Straubing setzt mit ihrer Entscheidung für den Bau des Hafens Straubing vor mehr als zehn Jahren auch auf die Wasserstraße als leistungsfähigen Transportweg. Die Binnenschifffahrt sei der umweltschonendste und effektivste Verkehrsträger und verfüge über ausreichend Kapazitäten. Gerade für die Bewältigung des im Zuge der EU-Osterweiterung enorm gestiegenen Verkehrsaufkommens im Donaukorridor biete die Donau gute Möglichkeiten.

Für René van der Poel, Geschäftsführer der Campa Süd GmbH & Co. KG, ist die Donau als Transportweg die entscheidende Komponente der im Hafen Straubing-Sand angebotenen trimodalen Verkehrsinfrastruktur.

Die zuverlässige Erreichbarkeit des Hafens über die Wasserstraße sei eine der Voraussetzungen für die Investitionsentscheidung der Campa Süd für den Standort Straubing

gewesen. Entsprechend nachdrücklich betont er für sein Unternehmen die zwingende Notwendigkeit, die Donau wenigstens nach Variante $C/C_{2,80}$ auszubauen. Denn unzureichende Wasserstände haben direkte negative Auswirkungen auf die Rohstoffversorgung der Ölmühle und auf die Kostenstruktur des Unternehmens wie er anhand von Schautafeln eindrucksvoll verdeutlicht.

Für Frank Mützel, Gesellschafter der Gebr. Väth Reederei und Spedition und Mitgeschäftsführer der Hafenlogistik Straubing, ist aus Sicht des Reeders und Hafenanliegers eine Ausbauvariante für die Binnenschifffahrt nur dann sinnvoll, wenn eine Fahrt von den ARA-Häfen zum Schwarzen Meer ohne Zwischenleichterung bei einer wirtschaftlichen Abladetiefe gewährleistet wird: Für die Donau als Teil eines Transeuropäischen Verkehrskorridors gilt die gleiche Mindestanforderung der Europäischen Kommission wie für die gesamte Rhein-Main-Donau-Wasserstraße, nämlich die internationale Binnenwasserstraßenklasse IV. Diese sieht als rechtsverbindliche Vorgabe für alle Mitgliedsstaaten eine ganzjährige Befahrbarkeit mit einem Tiefgang von 2,50 – 2,80m vor. An dieser Vorgabe für den gesamten Korridor VII von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer muss sich auch der Donauausbau Straubing-Vilshofen orientieren.

Walter Keilbart, Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Niederbayern in Passau, stellt in seinem Vortrag, den Verkehrsweg Donau als natürlichen Standortvorteil heraus, auf den die Region Niederbayern für eine weitere wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung des Bezirkes keinesfalls verzichten kann.

Manfred Weber, Europaabgeordneter für Niederbayern in Brüssel, erläutert in seinem Festvortrag warum die EU-Kommission die Donau in die Liste derjenigen TEN-Projekte aufgenommen hat, deren Ausbau sie mit beachtlichen Fördermitteln unterstützt. Als transeuropäischer Verkehrskorridor ist die Donau die zentrale Verbindung zwischen dem Hafen Rotterdam und dem Schwarzmeerhafen Constanza und die einzige zentraleuropäische Binnenwasserstraße. Dabei sieht die EU den Engpass Straubing-Vilshofen als so gravierend an, dass sie dessen Beseitigung neben einer 50%igen Förderung der Planungskosten sogar mit einem Beitrag von 20% der Baukosten bei Realisierung unterstützen wolle. Unverständnis äußert MdEP Weber darüber, dass die Bundesregierung noch keinen Antrag in Brüssel gestellt hat, den Donauausbau in das Mehrjahresprogramm der TEN-Projekte aufzunehmen und damit den Verlust dieser Zuschüsse riskiert.

Den aktuellen Stand des Ausbaus der Donau unterhalb von Wien erläutert der Präsident des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins ÖWSV Dr. Siegmar Hanser in seinem Grußwort.

Zur Mitgliederversammlung 2007 standen satzungsgemäß Neuwahlen der Gremien des DWSV an. Mit einem einstimmigen Votum wählte die Mitgliederversammlung den bisherigen Vorsitzenden Dr. Roland Fleck für eine weitere Periode zum Vorsitzenden des DWSV. Als stellvertretende Vorsitzende wurden *Willi Gerner*, Vorstandsmitglied i. R. der E.ON Energie AG, im Amt bestätigt und *Walter Keilbart*, Hauptgeschäftsführer der IHK Niederbayern in Passau, erstmals gewählt.

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

Im Anschluss an die Mitgliederversammlung stellte Geschäftsführer Andreas Löffert in einer Präsentation den Hafen Straubing-Sand vor. Die anschließende Busbereisung des Hafens Straubing-Sand mit Besichtigung der Ölmühle der Campa Süd fand bei den Teilnehmern lebhaftes Interesse.

Die Redaktion

Der Donauausbau – Chance für den Klimaschutz

Dr. Roland Fleck, Vorsitzender des DWSV

Der Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. setzt sich für einen zukunftsorientierten Ausbau des strategischen Engpasses auf der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ein. Daher führt der DWSV nach 1989 und 1994 in diesem Jahr gerne wieder seine Fachtagung und Mitgliederversammlung im geographischen Brennpunkt der kontroversen Diskussion durch. Mein Dank gilt den Vertretern des Hafens Straubing-Sand und des Zweckverbandes für die Gastfreundschaft und den Referenten unserer Tagung, die zu dem vielseitigen und interessanten Programm ihren Beitrag leisten.

Wie das Tagungsprogramm zeigt, steht dabei die Bedeutung des Donauausbaus für die Wirtschaft nicht nur in der Region Niederbayern, sondern auch überregional und auf europäischer Ebene im Vordergrund. Denn gerade aus der Wirtschaft kann die berechtigte Forderung nach einem zügigen und zukunftsorientierten Donauausbau wirkungsvoll vertreten und mit Zahlen und Fakten nachvollziehbar unterlegt werden. Die heutige Fachveranstaltung des DWSV soll hierfür ein Forum bieten. Dies ist gerade in Zeiten offensichtlichen Stillstands und überfälliger politischer Entscheidungen wichtig.

Das Raumordnungsverfahren Straubing – Vilshofen hat ein klares Ergebnis: Nur die Variante $C/C_{2,80}$ mit Maßgaben wird landesplanerisch positiv beurteilt. Für den DWSV ist die Variante $C/C_{2,80}$ ein ökonomisch-ökologischer Kompromiss, der geeignet ist, deutliche Verbesserungen für die Schifffahrt zu erzielen und gleichzeitig die ökologischen Anforderungen zu erfüllen.

Eines muss allerdings auch klar gesagt werden: Mit dieser Kompromissvariante $C/C_{2,80}$ ist die Kompromissgrenze für einen wirtschaftlich sinnvollen Donauausbau erreicht. Ein weiteres Verwässern dieses Kompromisses kann deshalb nicht hingenommen werden.

Um der Bedeutung der Donau als Entwicklungsachse aus regionaler, nationaler und europäischer Sicht gerecht zu werden, muss der Donauausbau mit der Variante $C/C_{2,80}$ so schnell wie möglich kommen. Aus ökonomischer wie aus ökologischer Sicht ist schon zuviel Zeit vertan worden. Das zeigten die Diskussion um die Ausweisung der geplanten Strecke als Weltnatur- bzw. Weltkulturerbe ohne Berücksichtigung der Anrainerinteressen und die neuerlichen Hinterfragungen der Ausbaukosten. All das sind Störfeuer, welche die ideologische Starrheit der Ausbaugegner eindrucksvoll beleuchten. Denn: Verhinderung des Donauausbaus heißt auch, weiterhin den – gerade von den Ausbaugegnern lautstark propagierten – Klimaschutz über den umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschiff verhindern. Das ist nun wirklich nicht glaubwürdig, geschieht wider besseres Wissen und gegen die Faktenlage.

Die Bürgerinnen und Bürger in der Region, aber auch unsere südosteuropäischen Nachbarn, erwarten von der Politik rationale und zukunftsorientierte Entscheidungen. Mit dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens liegt die Basis für solche Entscheidungen vor. Es wäre politisch, wirtschaftlich und ökologisch unverantwortlich, sich diesen Ergebnissen zu verschließen und längst überfällige Entscheidungen weiter zu verzögern. Diesen Appell habe ich mit dem Votum der Mitgliederversammlung im meinem nachfolgend abgedruckten Schreiben an Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee weiter-

gegeben und ihn gebeten, den Donauausbau auf Koalitionsebene zügig weiter zu behandeln:

Es gilt jetzt auf der Basis der vorliegenden Ergebnisse das Potential der Donau für Ökonomie, Ökologie und Klimaschutz durch einen zügigen und sinnvollen Ausbau so schnell wie möglich zu nutzen – zum Wohle der Bürgerinnen und Bürger in der Region und in den südosteuropäischen Donau-Anrainerstaaten!

7. Mai 2007
fl/ei

Sehr geehrter Herr Bundesminister Tiefensee,

als Vorsitzender des DWSV - Deutscher Wasserstrassen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. – erlaube ich mir, Sie im Namen des Vorstandes und der Mitglieder unseres europaweit aktiven Verbandes zum Thema Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen anzusprechen. Ich knüpfe dabei auch an unser im letzten Herbst in Shanghai geführtes, sehr angenehmes Gespräch an.

Anlässlich unserer DWSV-Mitgliederversammlung in Straubing am 27.04.2007 wurde der bundespolitische Stillstand um die Ausbauentscheidung der Donau zwischen Straubing und Vilshofen kritisiert. Trotz des klaren Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens der Regierung von Niederbayern, das seit über einem Jahr vorliegt, werden durch die Blockadehaltung innerhalb der Bundesregierung Chancen verspielt:

Warum melden Sie den Ausbau der Donau in dem bezeichneten Abschnitt nicht für die TEN, den „Europäischen Verkehrswegeplan", für den Zeitraum 2007 bis 2013 an, obgleich dies variantenunabhängig durchgeführt werden kann? Warum lassen Sie sich die Chance entgehen, ca. 100 Millionen Euro – 50 Prozent der Planungs- und 20 Prozent der Baukosten – zu sichern, obgleich eine Anmeldung in Brüssel keine Vorentscheidung für eine der Varianten bedeutet? Solange keine Einigkeit zwischen den Koalitionsfraktionen bezüglich der Ausbauvariante besteht, müsste seitens Ihres Hauses doch zumindest eine „variantenneutrale" Meldung des Projektes nach Brüssel erfolgen können.

Die Chancen der Ratspräsidentschaft der Bundesrepublik Deutschland, bei der sich die Möglichkeit eröffnet, die nationalen Interessen mit den gemeinschaftlichen Zielen der EU-Mitgliedsstaaten zu verbinden und eigene, national wichtige Themen im Rahmen der EU international zu diskutieren und zu entscheiden, ist für dieses Thema bedauerlicherweise vertan: Das Thema Binnenschifffahrt als umweltverträglicher Verkehrsträger spielte leider keinerlei Rolle.

Die daraus zu folgernde Kurzsichtigkeit gegenüber dem Binnenschiff wird in umwelt- und wirtschaftspolitischer Sicht durch ideologische Lichtbrechungen verursacht, deren Basis in Relikten rot-grüner Koalitionspolitik der Vorgängerregierung liegt: Die Entscheidung des Bundestages für den Ausbau der Donau nach Variante A aus dem Jahre 2002. Die SPD auf Bundes- und bayerischer Landesebene ist aufgefordert ihre Aktivitäten zum

Klimaschutz zu überdenken und den Ausbau einer schifffahrtsgerechten Infrastruktur als Teil eines Maßnahmenbündels für die Reduktion negativer Klimaeffekte zu begreifen. Hierfür wollen auch Sie und Ihr Ministerium stehen und sollten auch aktiv dafür werben.

Ihr gemachtes Versprechen in Würzburg vom 05. Oktober 2006 anlässlich des Internationalen Binnenschifffahrtstages und der Verabschiedung von BdB-Präsident Heinz Hofmann, erneut den Bundestag mit dieser Ausbaufrage zu befassen, haben Sie bisher nicht eingehalten.

Es wurde versäumt, die Diskussion der Standpunkte auf rationaler und fachlich fundierter Ebene mit den relevanten Bezugsgruppen zu führen. Ich bitte Sie, die politischen Vertreter endlich an einen Tisch zu bringen und – über sachliche und vorurteilsfreie Information – das Thema kompromiss- und entscheidungsorientiert voranzubringen. Die Fakten dazu liegen längst vor.

Die Donauausbauvariante $C/C_{2,80}$ ist geeignet, weil es sich um eine Kompromissvariante aus flussbaulichen und Staustützungs-Maßnahmen handelt, mit der deutliche Verbesserungen für die Schifffahrt erzielt und gleichzeitig die ökologischen Anforderungen erfüllt werden können. Der Ausbau nach der Variante $C/C_{2,80}$ unterstützt die Klimaschutzbemühungen der Bundesregierung, da der Verkehrsträger Binnenschiff umweltfreundlich agiert, Transportkapazitäten zur Verfügung stellt und damit Potenzial zur Verkehrsverlagerung von der Straße offeriert.

Nur leider werden diese umweltpolitischen Vorzüge des Binnenschiffes offenbar negiert, wie aus der Blockadehaltung in Sachen Infrastrukturausbau an der Donau hervorgeht.

Ich möchte auf diesem Wege das darauf bezogene Unverständnis der Verladerschaft, der Logistik-Wirtschaft und der kommunalen Infrastrukturbetreiber aus der Region Straubing und Vilshofen, das ich während unserer Mitgliederversammlung erhalten habe, an Sie weitergeben. Die Vergabe von Chancen und der damit verbundene Stillstand in den Entscheidungsprozessen zum Ausbau der Donau sind aus wirtschaftlicher und ökologischer Sicht nicht mehr hinnehmbar. Stattdessen soll offenbar der politisch-infrastrukturelle Bremsklotz europäischen Ausmaßes zwischen Straubing und Vilshofen aus politischer Rücksichtnahme weiter gepflegt werden.

Ich bitte Sie dafür zu sorgen, dass das Thema des Donauausbaus auf Basis der Kompromissvariante $C/C_{2,80}$ auf der Tagesordnung der Koalitionsarbeit erscheint, um die Wirtschaft zu fördern und die Umwelt zu entlasten. Dieses möglichst ohne ideologische Scheuklappen, denn der donaubezogene infrastrukturelle Stillstand in Niederbayern kann keinesfalls in Ihrem Sinne sein.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Roland Fleck
Bundesvorsitzender

Der Donauhafen Straubing-Sand mit Industriegebiet

Andreas Löffert, Geschäftsführer der Hafen Straubing-Sand GmbH

Der Standort in Bayern
Straubing-Sand

4 Geschäftsfelder

Der Standort in Bayern
Straubing-Sand

3 Gesellschaften

ZVI Straubing-Sand
Zweckverband Industriegebiet mit Donauhafen Straubing-Sand

Hafen Straubing-Sand GmbH

BioCampus Straubing GmbH

Gemeinsames Projekt der Region Straubing-Bogen

Straubing

Landkreis Straubing-Bogen
Tradition und Zukunft

Gemeinde Alterhofen

Donauhafen Straubing-Sand

Der Standort in Bayern

Industriepark

Straubing-Sand hat sich in den letzten Jahren durch die Ansiedlung zahlreicher international agierender Logistik-Unternehmen zu einem der führenden Logistikstandorte in Bayern entwickelt.

Auf einer Fläche von 218 ha entstand ein verkehrsgünstig gelegener hochwertig erschlossener Industriepark mit trimodaler Anbindung. Der Standort verfügt über eine direkte Hafen- und Bahnanbindung, liegt an den Autobahnen A3 und A92 und ist 60 Autominuten vom Flughafen München entfernt. Straubing verfügt zusätzlich über einen eigenen Regionalflughafen. Die Märkte der osteuropäischen Beitrittsländer liegen nur 80 km entfernt vor der Haustür.

Hochwertig erschlossene und sofort bebaubare Industrie- und Gewerbegrundstücke in flexiblen Größen von S bis XXL stehen baureif zur Verfügung. Aktuell arbeiten über 2100 Menschen in Straubing-Sand.

www.straubing-sand.de

Straubing-Sand IndustriePark

Ansiedlungen 2006

SANITÄR-HEINZE
(Großhandel)

SENNEBOGEN
(Maschinenbau)

1 Heiz® Holzpellets
(NaWaRo)

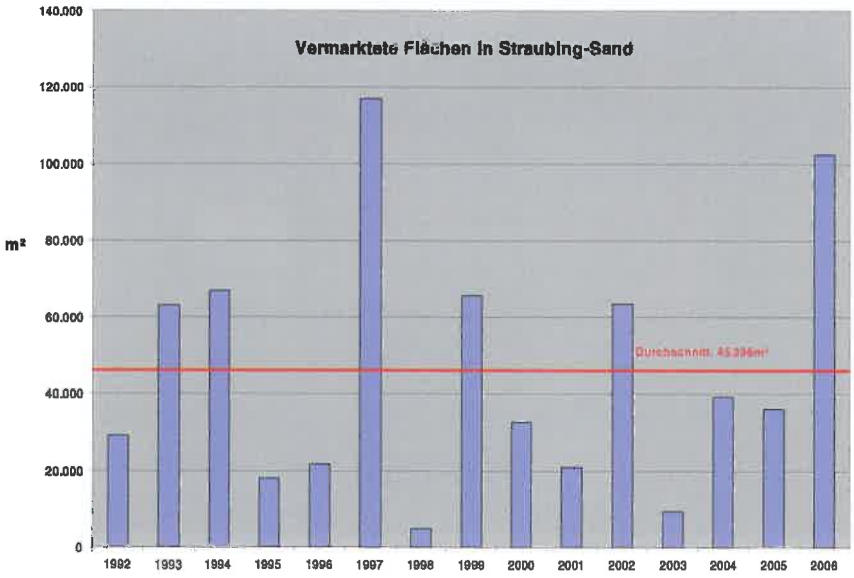
Campa® Süd
(NaWaRo)

bit
(NaWaRo)

3 von 5 Ansiedlungen aus dem Bereich industrieller Verwertung Nachwachsender Rohstoffe (NaWaRo) !

Straubing-Sand IndustriePark

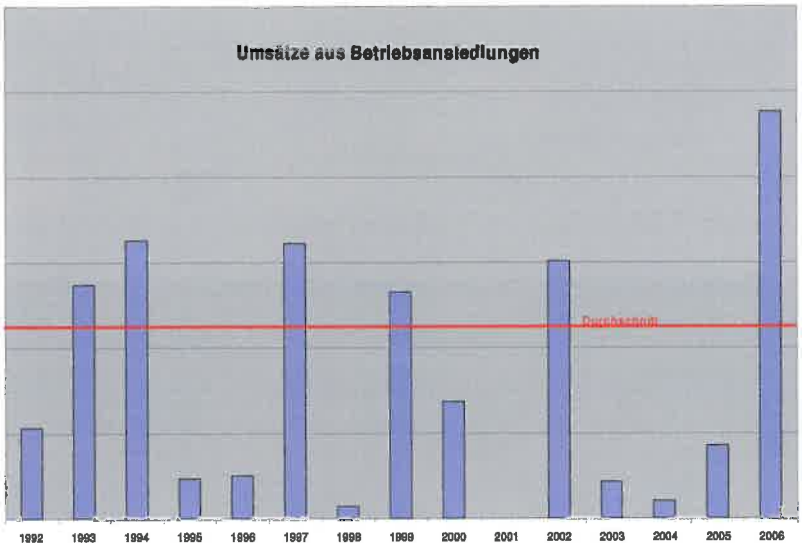
Grundstücksvermarktung



Quelle: Eigene Erhebung
Aufgestellt: HI 07-02 ZVI

Straubing-Sand
IndustriePark

Grundstücksvermarktung



Quelle: Eigene Erhebung
Aufgestellt: H 07-02 ZVI

Straubing-Sand
DonauHafen

Donauhafen

Straubing, der jüngste Donauhafen, steht für modernste Hafentechnik sowie flexible und kundenorientierte Betriebsführung an der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße. Gemeinsam mit den im Hafen ansässigen Logistikunternehmen steht die Hafen Straubing-Sand GmbH als kompetenter Partner für alle Hafendienstleistungen zur Verfügung.

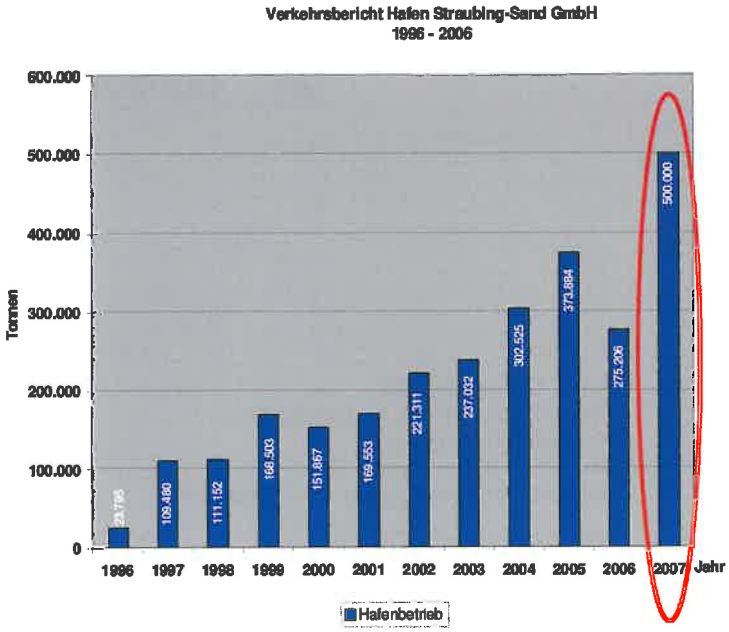
Neben drei leistungsfähigen Kranen ist der Hafen mit den Sondereinrichtungen Roll-on/Roll-off-Anlage und Schwerlastplatte bestens für den Umschlag von Fahrzeugen sowie Projekt- und Anlagengütern gerüstet. Über Straubing werden Anlagen, Schwerlastgüter, Fahrzeuge sowie Ernte- und Baumaschinen verladen, die in die Donauanliegerstaaten Ungarn, Kroatien, Bulgarien und Rumänien verschifft werden. In diesem Break-Bulk-Markt mit seinen großen Potenzialen in Richtung Süd-Ost-Europa hat sich der Hafen Straubing einen Namen als leistungsfähiger Umschlagplatz mit Spezial-Know-how gemacht.

Der Hafen Straubing verfügt über eine Kailänge von 1.050 m. Seit der Eröffnung des Hafens im Jahr 1996 kennen die Umschlagszahlen in Straubing-Sand nur einen Weg – aufwärts.

www.straubing-sand.de

Straubing-Sand DonauHafen

Entwicklung Hafenbetrieb



Ziel 2007:

500.000 t

Der Standort in Bayern Straubing-Sand

Daten und Fakten

- **218 ha Gesamtfläche**
- **145 ha Ansiedlungsfläche**
- **Vermarktete Flächen: 80,5 ha**
- **28 Ansiedlungsbetriebe**
- **rund 2.100 Arbeitsplätze**
- **130 Mio. € öffentliche Investitionen**
- **223 Mio. € private Investitionen gesamt**
- **0,8 Mio. € ZVI-Investitionen in 2006**
- **31,7 Mio. € private Investitionen in 2006**

DonauHafen

Hafen Straubing-Sand

Technik im Detail

▪ Hafen ▪

Lage:	Donau-km 2313.3 rechts
Becken:	Länge 700 m, Breite 90 m, Tiefe 9,90 m, Hafeneinfahrt 65 m breit, Wendebeckendurchmesser 120 m Hafeneinfahrt-Wendebecken-Umschlagbecken
Umschlagufer:	Südkai 625 m, Nordkai 390 m, Westkai (Roll-on/Roll-off-Anlage, Schwerlastplatte)
Ausstattung:	16 Stromtankstellen, jeweils -CEE-Steckdose 5-polig 16 A 400 V -CEE-Steckdose 3-polig 16 A 230 V -Schukosteckdose 3-polig 16 A 230 V Stromentnahme über Codekarte Wassertankstelle: Wasserentnahme über Wertmünzen

▪ Gleisanlagen ▪

Jeweils 2 Ladegleise mit Weichenverbindungen am Nord- und Südkai im Kaistreifen, die von den Kranportalen überspannt werden.

▪ Krananlagen ▪

Anzahl:	3 Krane: Südkai West, Südkai Ost, Nordkai
Typ:	Doppellenker – Wippdrehkrane auf Vollportal
Portal:	Stützweite 11,0 m, Durchfahrtshöhe 5,5 m
Ausladung/	Greifer- und Stückgutbetrieb
Tragfähigkeit:	15 t von 8 m bis 15m 10 t bei max. Ausladung von 27 m
Schwerlastbetrieb:	35 t von 8 bis 15 m 13 t bei max. Ausladung von 27 m
Hakenhubhöhe:	bis 18 m über Kaioberkante bis 9 m unter Kaioberkante

DonauHafen

▪ Greifertypen am Hafen ▪

Südkai:	4 m^3 Schüttgutgreifer mit max. 2,5 t/m^3 Schüttdichte 5 m^3 Schüttgutgreifer mit max. 1,2 t/m^3 Schüttdichte 6 m^3 Schüttgutgreifer mit max. 1,6 t/m^3 Schüttdichte 5 m^3 Feinschüttgutgreifer mit max. 1,5 t/m^3 Schüttdichte Holzgreifer
Nordkai:	5 m^3 Schüttgutgreifer mit max. 1,2 t/m^3 Schüttdichte 9,5 m^3 Schüttgutgreifer mit max. 0,8 t/m^3 Schüttdichte Polypgreifer mit 2 m^3 Polypgreifer mit 2,5 m^3
Traversen:	6 m lang, max. 16 t, Gewicht 1 t 10 m lang, max. 30 t, Gewicht 5 t 6m lang, max. 30t, Gewicht 2,5 t (Auslegertraverse)

▪ Ro-Ro-Anlage ▪

Lage:	Kopframpe am Westkai
Geometrie:	Länge 59,50 m, Breite 23,60 m Längsneigung max. 10%, Querneigung 0%
Eignung:	Alle Straßenfahrzeuge, befahrbar mit Plattformanhängern mit bis zu 14 Achsen und einer Achslast bis zu 30t
Zusatz:	2 bewegliche Stahlkeile, Belastung SLW 30, zur Angleichung an verschiedene Wasserstände (ab 314 m üNN) L=11,00 m, B=5,50 m, H=1,10 m

Auf-/Abstellflächen stehen zur Verfügung.

▪ Schwerlastplatte ▪

Lage:	Westseite Südkai
Ausführung:	Stahlbetonplatte auf Bohr- und Rammpfählen
Geometrie:	Länge 60,00 m, Breite 17,45 m Längsneigung 0 %, Querneigung max. 1,8 %
Stützdruck:	350 t bei 1,80 m * 1,20 m oder 200 t bei 1,00 m * 1,00 m

Auf-/Abstellflächen stehen zur Verfügung.

Hafen Straubing Sand GmbH
Europaring 4 94315 Straubing
Telefon +49(0)9421 / 785-150 Telefax +49(0)9421 / 785-155
info@hafen-straubing.de www.hafen-straubing.de

Innovations- und Gründerzentrum

Gefördert vom Freistaat Bayern entstand in Straubing-Sand ein Innovations- und Gründerzentrum, das jungen Unternehmen kostengünstige und flexible Büro- und Werkstattflächen in einem innovativen und repräsentativen Umfeld bietet. Durch das Serviceangebot des Zentrums sowie die gemeinsame Nutzung von zentralen Räumen und Einrichtungen werden junge Unternehmen gezielt unterstützt.

Das Zentrum ist auch Sitz des Parkmanagements für Straubing-Sand und fungiert als Dreh- und Angelpunkt für wirtschaftliche und kulturelle Aktivitäten am Standort.

www.igz.info

BioCampus für Nachwachsende Rohstoffe

Straubing ist eine führende internationale Kompetenzregion für Nachwachsede Rohstoffe.

Im Kompetenzzentrum für Nachwachsende Rohstoffe Straubing hat die Bayerische Staatsregierung alle Aktivitäten im Bereich der Grundlagenforschung, der angewandten Forschung sowie der Marketing- und Netzwerkarbeit rund um die Nachwachsenden Rohstoffe gebündelt.

Die BioCampus Straubing GmbH entwickelt mit dem Bioenergiepark und dem Technologiegebäude „BioCubator" maßgeschneiderte Flächenangebote für unternehmerische Applikationen zur stofflichen und energetischen Verwertung von Nachwachsenden Rohstoffen.

Mit dem Bau des BioCubators entsteht ein eigenes Unternehmerzentrum für Nachwachsende Rohstoffe.

www.biocampus-straubing.de

Straubing-Sand
GründerZentrum

Offensive Zukunft Bayern

Straubing-Sand
GründerZentrum

Raum für Ideen

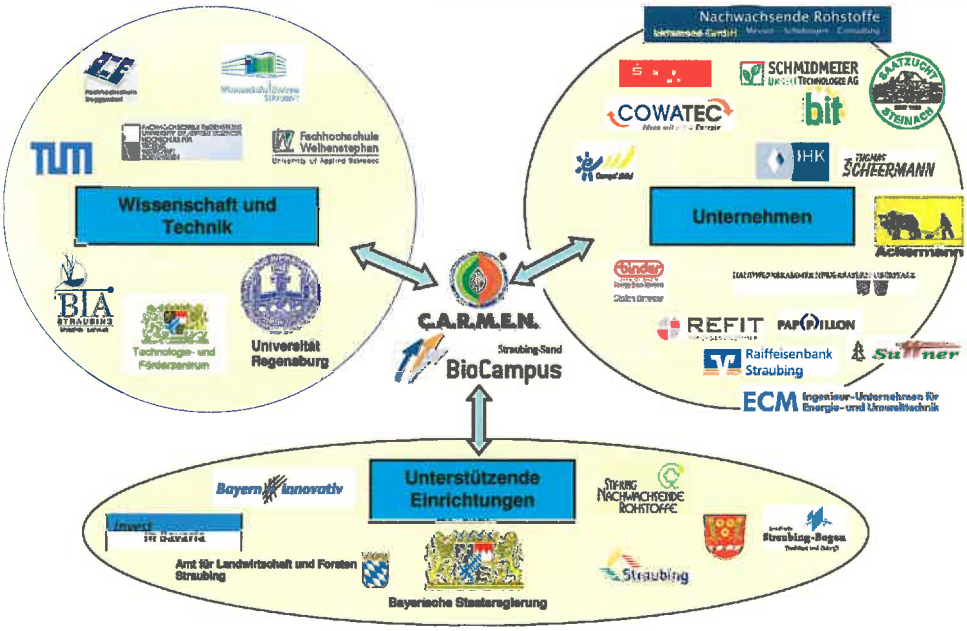
Innovations- und Gründerzentrum

- Starthilfen für junge Unternehmen
- Flexible Büro- und Werkstattflächen in repräsentativem Umfeld
- Gründerspezifisches Serviceangebot, zentrale Infrastruktur
- Impulse für Straubing-Sand und die Region
- Derzeit 25 Unternehmen mit ca. 90 Beschäftigten auf über 2.300 m² Mietfläche
- 90 %ige Auslastung der Mietflächen
- 30 ausgesiedelte Unternehmen mit 120 Beschäftigten

Offensive Zukunft Bayern

Straubing-Sand BioCampus

Region der Nachwachsenden Rohstoffe



Der Standort in Bayern Straubing-Sand

Synergien

Straubing-Sand BioCampus

Straubing-Sand IndustriePark

Straubing-Sand DonauHafen

Straubing-Sand GründerZentrum

- Drei der vier Ansiedlungen im Jahr 2006 aus dem Bereich Nachwachsende Rohstoffe
- Enorme Umschlagvoluminas für Hafen- und Bahnbetrieb (Biomasse)
- Gemeinsame Nutzung von Infrastruktur und Services von IGZ und BioCubator

Straubing-Sand
BioCampus

BioCubator

Unternehmerzentrum für Nachwachsen Rohstoffe

Ostansicht
M=1/200

High-Tech-Offensive Zukunft Bayern

Straubing-Sand
BioCampus

Unternehmerzentrum für Nachwachsende Rohstoffe

Der Hafen Straubing als Entwicklungschance für die Region

Alfred Reisinger
Landrat des Landkreises Straubing-Bogen
Aufsichtsratsvorsitzender der Hafen Straubing-Sand GmbH

Im Namen des Landkreises Straubing-Bogen heiße ich Sie herzlich hier in Straubing-Sand willkommen. Es freut mich, dass der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein für seine diesjährige Mitgliederversammlung das Innovations- und Gründerzentrum hier im Industriegebiet Straubing-Sand wählte – Straubing-Sand mit seinem überaus erfolgreichen Donauhafen.

Der Hafen Straubing als jüngster bayerischer Donauhafen feierte im vergangenen Jahr sein 10-jähriges Bestehen. Die Errichtung eines Hafens an der Europäischen Wasserstraße Donau war für viele der hier politisch Verantwortlichen ein Traum, eine Vision. Während eine Reihe von Hafengegnern einen Hafen als „Fehlinvestition" betrachteten, setzten sich diejenigen politisch verantwortlichen Kräfte durch, die in einem Hafen die Chance einer wirtschaftlichen Weiterentwicklung der gesamten Region Straubing-Bogen sahen und sie behielten recht.

Zwar gingen die Kommunen beachtliche finanzielle Vorleistungen ein (der Freistaat Bayern hat die Hälfte der über 20 Mio. € teuren Kosten mit finanziert). Doch aus heutiger Sicht ist festzustellen:

Dieser Straubinger Hafen hat sich blendend entwickelt und ist zu einer „Erfolgsstory" geworden. Zum einen sind alle Hafengrundstücke am Nord- und Südkai vermarktet und bebaut; verfügbar sind nur noch Grundstücke „in der zweiten Reihe".

Zum anderen kann der Hafen Straubing eine äußerst positive Bilanz vorweisen.
Die Umschlagszahlen sprechen für sich: bei Hafen- und Bahnbetrieb waren es

- im Jahr 1997 128.554 Tonnen,
- 2005 betrug die Umschlagsmenge da- Vierfache, 518.362 Tonnen, davon fast 374.000 Tonnen ausschließlich im Hafenbetrieb
- Im vergangenen Jahr wurden aufgrund witterungsbedingter Einflüsse an der Donau mit Forstperioden, Hoch- und Niedrigwasser rund 100.000 Tonnen weniger über Schiffe umgeschlagen (Minus von 26 %)
- Doch bereits heuer erwarten wir wieder eine massive Steigerung: die 500.000-Tonnen-Marke allein beim Hafen ist durchaus realistisch.

Diese Umschlagssteigerung ergibt sich vor allem durch die Campa Süd GmbH & Co. KG, die derzeit eine Ölmühle mit einer Jahreskapazität von 600.000 Tonnen Rapssaat errichtet. Mitte des Jahres soll die Anlage in Betrieb gehen. Das Unternehmen rechnet mit 500 bis 1.000 Schiffen pro Jahr, das heißt zwei bis drei Schiffe täglich, werden die Ölmühle in Straubing-Sand ansteuern.

Das Industriegebiet Straubing-Sand und der Donauhafen sind für unsere gesamte Region Straubing-Bogen von enormer wirtschaftlicher Bedeutung.
Deshalb bin ich, und das tragen auch die Hafenansiedler an mich heran, mit der schifffahrtsmäßigen Erreichbarkeit unseres Hafens nicht zufrieden. Wir brauchen dringend kalkulierbare Schifffahrtsverhältnisse.

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Industriegebiet plädierte 2005 mit Mehrheit für die Ausbauvariante D_2.
Der Kreistag Straubing-Bogen sprach sich vor zwei Jahren im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zum Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen mehrheitlich für die Variante $C/C_{2,80}$ aus. Und im November

2006 hat der Kreistag diesen Beschluss und das Votum für die Kompromiss-Variante $C/C_{2,80}$ nochmals bekräftigt.

Wir wollten damit ein deutliches Signal setzen, dass wir eine **deutlich spürbare** Verbesserung der Schiffbarkeit auf der Donau brauchen. Für unsere regionale Wirtschaft und für die Unternehmen im Hafen Straubing-Sand.

Der jetzige Zustand ist nicht nur für die durchfahrenden Schiffe sondern auch für unsere angesiedelten Betriebe, die von hier aus wettbewerbsfähig agieren wollen, ein riesiges Problem, eine wichtige Zukunftsfrage für unser Entwicklung.

Ich halte diese Ausbauvariante $C_{2,80}$ für einen durchaus sinnvollen Kompromiss zwischen Ökonomie und Ökologie. Auch die Regierung von Niederbayern stellt zu dieser Variante fest, dass bei diesem Kompromiss „ein Ausgleich der Eingriffe in die Natur noch hergestellt werden kann".

Während das Donauteilstück zwischen Straubing und Vilshofen derzeit nur an **165 Tagen** im Jahr über die für die Schifffahrt optimale Abladetiefe von 250 cm verfügt, wäre bei der Ausbauvariante $C_{2,80}$ eine behinderungsfreie Schifffahrt an **290 Tagen** sichergestellt.

Die Mitgliederversammlung des „Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins" hier in Straubing-Sand sehe ich deshalb auch als Zeichen und als Appell, dass in puncto „Verbesserung der Schifffahrt auf der Donau" von den entscheidenden Stellen endlich gehandelt wird.

Wir haben hier einen exzellenten Logistikstandort im Herzen Europas an einer europäischen Wasserstraße. Wir werden mehr Verkehr hinnehmen müssen (Güterverkehr wird sich um 50 bis 60 Prozent steigern). Da stellt sich die Frage, wollen wir in diesem Verkehr ersticken oder Gütertransporte auf die umweltfreundliche Wasserstraße verlagern, so wie dies die Fa. Campa vorhat?

In Zeiten, in denen man soviel über Klimaschutz und CO_2-Minderung debattiert, kann es doch nicht gleichgültig sein, ob wir weiteren Güterverkehr auf die ohnehin schon überlastete A3 pfropfen oder ob wir Schiffen die Vorfahrt geben.

Wenn man das will, dann muss man jetzt handeln – und zwar parteiübergreifend, zumindest unter verantwortlicher Mitwirkung der großen Parteien in Bund und Land. Dabei geht es keineswegs um einen gigantischen sondern um einen naturverträglichen Ausbau.

Wir haben seit über einem Jahr ein abgeschlossenes Raumordnungsverfahren, das nur eine Ausbauvariante als raumverträglich eingestuft hat, nämlich $C/C_{2,80}$. Wir sehen uns in diesem Ergebnis mit unserem Beschluss bestätigt. Aber jetzt sollte man an die Umsetzung gehen und auch das Geld der EU aus den sogenannten TEN-Mitteln mitnehmen. Bayern und unser Wirtschaftsminister Erwin Huber zeigen in dieser Frage Flagge.
Jetzt ist der Bund gefordert. Geplant, geredet und untersucht ist lange genug!

Es geht um die Weiterentwicklung unserer Region!

Die Donau – ein historischer Verkehrsweg

Reinhold Perlak
Oberbürgermeister der Stadt Straubing
Vorsitzender des Zweckverbandes Industriegebiet
mit Donauhafen Straubing-Sand

Ich freue mich sehr, dass die Mitgliederversammlung 2007 des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. am heutigen Tag in Straubing – hier im Innovations- und Gründerzentrum des Industriegebietes Straubing-Sand – stattfindet und ich darf alle Gäste herzlich Willkommen heißen.

Die Fachtagung steht heute unter dem Motto: „Das Potential der Donau nutzen".

Da ich sicher bin, dass zahlreiche Redner und Referenten heute sowieso die aktuelle Bedeutung der Donau aus regionaler, nationaler und internationaler Sicht darlegen werden, möchte ich mich der Thematik von der geschichtlichen Seite – also von der Historie her – nähern:

Wie Sie sicherlich wissen, befinden Sie sich hier in Straubing auf einem sehr geschichtsträchtigen Boden und dies auch im Hinblick auf die Nutzung der Donau.
Schon in vorgeschichtlicher Zeit wurde die Donau als Verkehrsweg genutzt. Vom Ende der Altsteinzeit und aus der mittleren Steinzeit (ab 10 000 v.Chr.) wurden auf den Sanddünen am südlichen Donauufer im Raum Regensburg und im heutigen Industriegebiet Straubing-Sand Werkzeuge aus Feuerstein entdeckt, die auf ehemalige Lagerplätze schließen lassen.

Konkrete Belege über die Donauschifffahrt liefert die römische Besiedlung, deren Nordgrenze des Einflussbereiches die Donau markierte. Bei Ausschachtungsarbeiten für die Erweiterung unseres Klinikums fand man 1986 die Reste eines römischen Hafens und 1994 konnten sogar zwei Schiffe aus der damaligen Zeit freigelegt und gehoben werden, die etwa aus dem Jahre 100 n. Chr. stammen.
Weitere Quellen belegen, dass auch im Mittelalter eine nicht zu unterschätzende Donauschifffahrt in unserer Region stattfand, deren beherrschende Zentren damals Regensburg und Passau waren.

1912 gründeten Straubinger Geschäftsleute ein Industrie-Propaganda-Büro mit dem Ziel ein Industriezentrum zu errichten. Als Beförderungswege für die in Straubing produzierten Güter verwies eine Studie auf die Bahnlinie Wien-Frankfurt und die Donau, der als Schifffahrtsstraße wachsende Bedeutung zukäme. Das Büro stellte 1916 an den Stadtmagistrat einen Antrag, die Projektarbeitungen für eine Industriebahn sowie den Bau eines Winter- und Umschlaghafens in Angriff zu nehmen. Mehrere große Industriebetriebe interessierten sich für eine Ansiedlung, und die Donau-Main-Rhein Schifffahrtsgesellschaft AG Nürnberg dachte an die Errichtung einer Schiffbauwerft in Straubing. Aufgrund der damaligen wirtschaftlichen Verhältnisse und der Tatsache, dass seitens des Staates keine finanzielle Unterstützung kam, wurde die Hafenplanung endgültig im Jahre 1927 eingestellt.

Im Jahre 1975 wurde dann von der Stadt Straubing und dem Landkreis Straubing-Bogen der Zweckverband Donauhafen Straubing-Sand gegründet mit dem Ziel einen Donauhafen zu errichten, der dann auch im Juni 1995 offiziell eingeweiht wurde.

Seitdem hat sich der Straubinger Hafen trotz aller „Unkenrufe" hervorragend entwickelt. Detaillierte Informationen dazu werden Sie heute Nachmittag um 14.00 Uhr bei der Präsentation des Hafens Straubing-Sand durch

Herrn Geschäftsführer Andreas Löffert erfahren.

Dieser geschichtliche Rückblick soll Ihnen zeigen, dass sich die Region Straubing schon immer mit dem Thema „Das Potential der Donau nutzen" beschäftigt und vor mehr als 10 Jahren eine zukunftsorientierte Entscheidung getroffen hat, nämlich durch den Bau unseres Hafens auch den Transportweg Wasserstraße verstärkt zu nutzen.

Die Binnenschifffahrt ist der umweltschonendste und effektivste Verkehrsträger und verfügt über ausreichend Kapazitäten. Gerade für die Bewältigung des im Zuge der EU-Osterweiterung enorm gestiegenen Verkehrsaufkommens im Donaukorridor bietet die Donau gute Möglichkeiten. Der Donaukorridor ist der am schnellsten wachsende Güterverkehrskorridor und dem haben wir durch unsere verkehrsinfrastrukturellen Maßnahmen Rechnung getragen.

Der Verkehrsweg Wasserstraße funktioniert aber nur, wenn auch die übrigen Verkehrsträger wie Schiene, Straße und Luftverkehr ihre „Zubringerfunktionen" erfüllen. Hier ist z.B. auch die Deutsche Bahn durch eine wesentliche Verbesserung des Zubringergleises zum Industriegebiet Straubing-Sand gefordert und besonders auch die politisch Verantwortlichen durch den Ausbau der Bahnlinie Nürnberg – Wien und durch einen vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße 20. Die einzelnen Verkehrsträger müssen sich verzahnen, erst dann funktioniert das Räderwerk des Transports und der Logistik.

Wir als Stadt Straubing und als Zweckverband Industriegebiet mit Donauhafen Straubing-Sand haben bisher einen erheblichen Beitrag dazu geleistet und werden auch in Zukunft zum Wohle der Wirtschaft und damit auch zum Wohle unserer Region alle erforderlichen und sinnvollen Maßnahmen unterstützen.

Die Donau – ein unverzichtbarer Transportweg

René van der Poel
Geschäftsführer der Campa Süd GmbH & Co.KG

Am 26. April 2007, einen Tag vor der Mitgliederversammlung des DWSV, feierte die Campa Süd Richtfest ihrer Ölmühle im Hafen Straubing-Sand, die Mitte 2007 ihren Betrieb aufnehmen soll. In einem weiteren Ausbauschritt ist der Bau einer Biodieselanlage geplant. Mit der Investition von insgesamt 60 Mio. EURO schafft die Campa Süd 60 direkte Arbeitsplätze am Standort Straubing und 120 indirekte Arbeitsplätze im Logistiksektor.

Bei einer jährlichen Verarbeitung von 600.000 t Rapssaat durch die Ölmühle ist für Geschäftsführer René van der Poel die Ansiedlung an einem leistungsfähigen trimodalen und für die Zulieferung des Rohstoffs geografisch günstig gelegenen Standort ausschlaggebend. Für ihn ist die Donau als Transportweg die entscheidende Komponente der im Hafen Straubing-Sand angebotenen trimodalen Verkehrsinfrastruktur.

Die zuverlässige Erreichbarkeit des Hafens über die Wasserstraße war eine der Voraussetzungen für die Investitionsentscheidung der Campa Süd für den Standort Straubing. Entsprechend nachdrücklich betont er für sein Unternehmen die zwingende Notwendigkeit, die Donau wenigstens nach Variante $C/C_{2,80}$ auszubauen. Denn unzureichende Wasserstände und damit verbundene Umdispositionen beim Transport des Rohstoffs Rapssaat haben direkte negative Auswirkungen sowohl auf die Rohstoffversorgung der Ölmühle als auch auf die Kostenstruktur des Unternehmens.

Dies verdeutlichen die nachfolgenden Schautafeln, die Geschäftsführer René van der Poel anlässlich der diesjährigen Mitgliederversammlung des DWSV präsentierte.

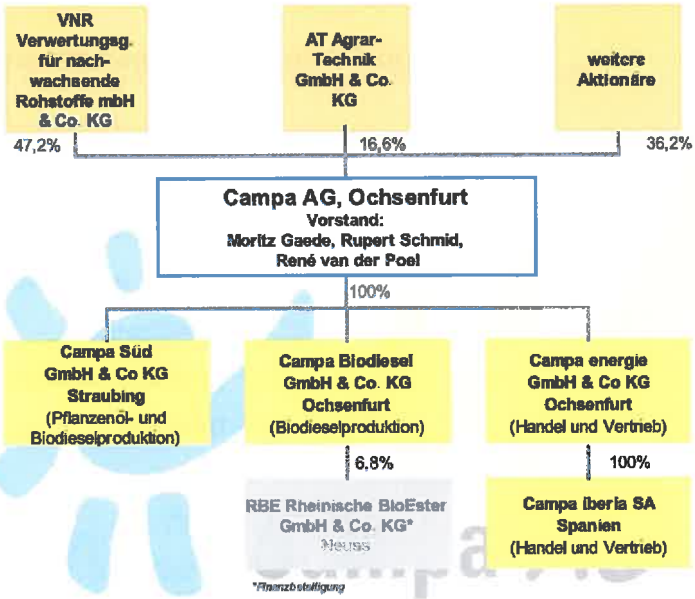
Straubing

27. April 2007

Campa AG

Vorstellung Campa

Gründung Campa AG als Basis für weiteres Wachstum



Vorstellung Campa

Pioniere im Biodieselmarkt

- Produktion von Biodiesel seit 2000
  - Kapazität 140.000 Tonnen/Jahr
- Aufbau Tankstellennetzwerk
  - 150 Tankstellen in Deutschland
  - Expansion innerhalb Europas
    - Spanien
    - Österreich

© 2006 · Campa AG ·

Projekt Straubing

Ein Projekt von Landwirten für Landwirte

⇒ Landwirtschaft ist unser größter Gesellschafter (VNR mit ~48%)

⇒ Landwirtschaft ist unser Rohstoff- Lieferant

⇒ Landwirtschaft ist unser Kunde für

- Futtermittel
- Pflanzenölkraftstoff
- Biodiesel

© 2006 · Campa AG ·

Projekt

Straubing

Kennzahlen

⇒ Ölmühle für die Verarbeitung von Rapssaat
- 600.000 Tonnen

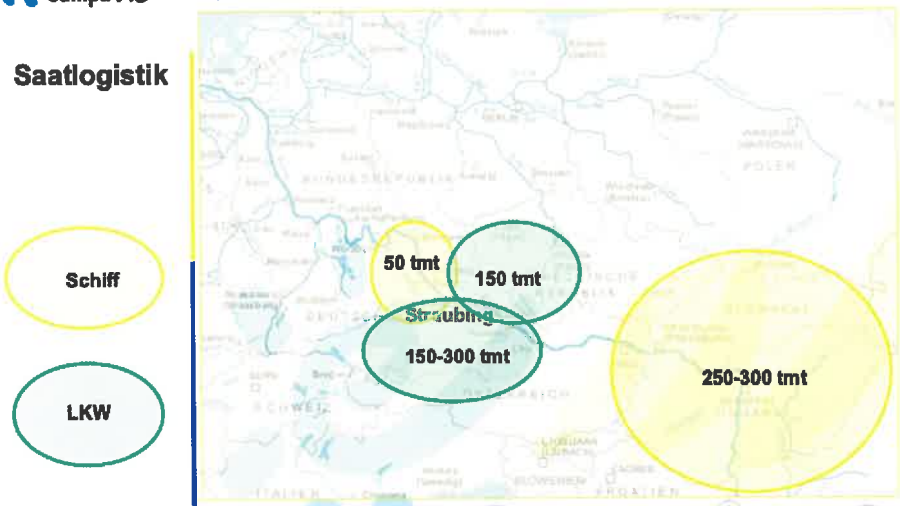
⇒ Ölraffination für die Herstellung von Pflanzenölkraftstoff
- 100.000 Tonnen

⇒ Biodiesel Produktion
- 200.000 Tonnen

⇒ Investitionsvolumen und Personal
- 60 Mio. €
- 60 Arbeitsplätze

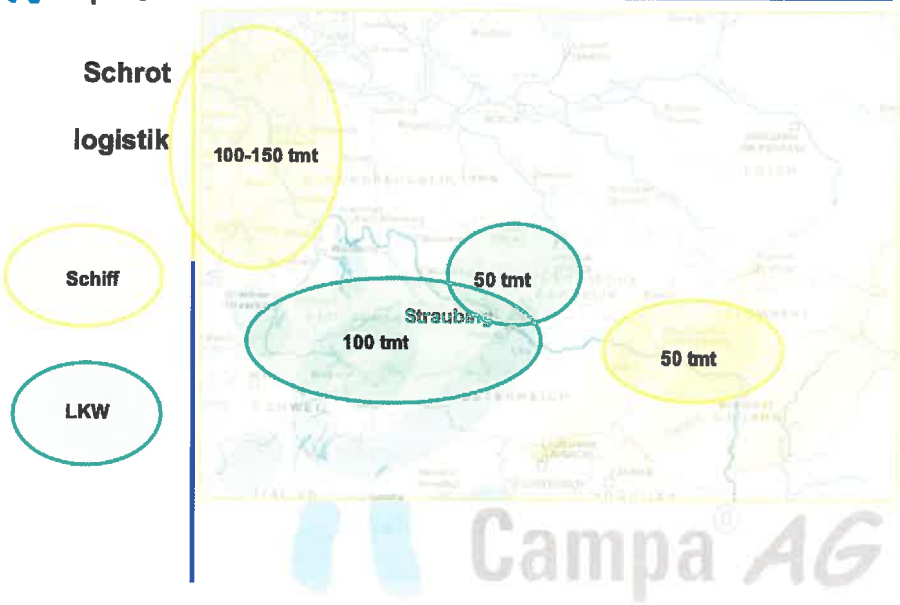
© 2006 · Campa AG ·

Saatlogistik



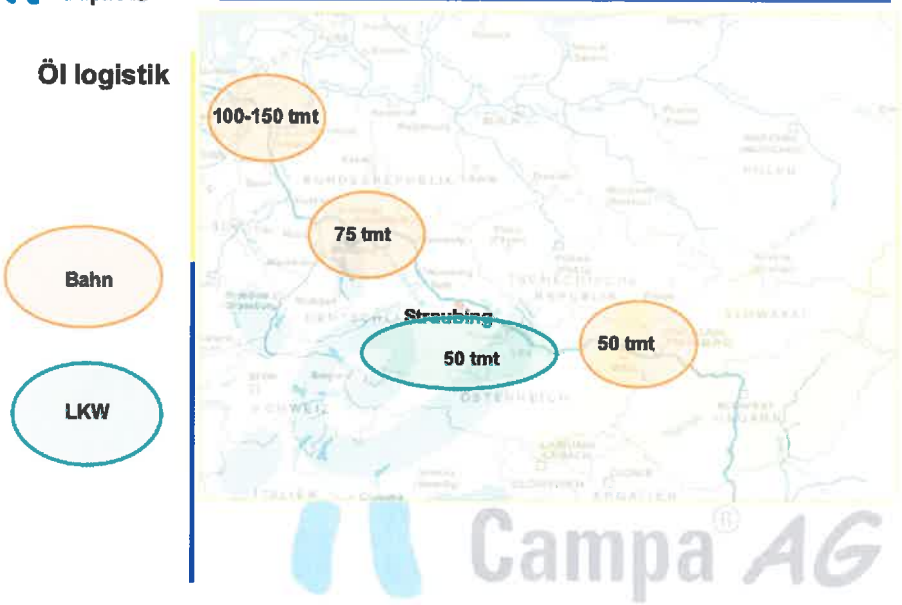
© 2006 · Campa AG ·

Schrot logistik



© 2006 · Campa AG ·

Öl logistik



© 2006 · Campa AG ·

Campa AG

Mengen Übersicht

	Schiff	LKW	Bahn
Saat	300	250	50
Rapsschrot	150	160	50
Rapsöl			75
Sojaschrot	50	100	50
Sojaöl			50
Palmöl		25	50
Biodiesel		160	80
Menge pro Jahr	500	695	405
Anzahl pro Jahr	625	27.800	8.100
Anzahl pro Woche	13	556	162

Menge in 1.000 Tonnen

Campa AG

Campa AG

Folge KWZ für die Ölmühle

Ölmühlerei ist wie Kaffee kochen

- **Kostenstruktur relativ Transparent**

Personal 60 Personen x 50.000 €	3.000.000
Wartung & Instandhaltung	3.000.000
Sonstige Kosten	1.000.000
Gesamt Fixkosten	7.000.000
Pro Tonne Saatverarbeitung	11,67

Campa AG

Campa® AG

Folge

KWZ

für die

Ölmühle

Saatlogistik aus Ungarn

Bahn		LKW		Schiff	
Landwirt	240	Landwirt	240	Landwirt	240
Fracht	10	LKW Fracht	42	Fracht	14
Umschlag	4			Umschlag	6
Frei Zug preis	254			Frei Schiff	260
Zugfracht	40			Schiffsfracht	17
Frachtfrei Straubing	294	Frachtfrei Straubing	282	Frachtfrei Straubing	277
Vorteil Schiff	17		5		

- Schiff günstigster Transportweg Basis normal Wasser
- Schiff kann max 5 €/t Kleinwasserzuschlag bezahlen
  - 5 €/t bedeutet ~30%
  - 30% = Pfelling 310 cm

© 2006 · Campa AG ·

Campa® AG

Fazit

Pfelling cm	KWZ %	KWZ €/t	% der Fixkosten
340	0%	0,00	0%
330	10%	1,70	14%
320	20%	3,40	28%
310	30%	5,10	43%
300	40%	6,80	57%
290	50%	8,50	71%
280	60%	10,20	85%

- Kleinwasserzuschlag ist keine <u>Kleinigkeit</u>
- Wasserstand kann man nicht managen
- Unkalkulierbare Risiken
- Ausbau Donau bringt Verlässlichkeit in der Kalkulation
- Die gleiche Problematik werden wir auch auf dem Rhein bekommen!!!!!

© 2006 · Campa AG ·

Die Donau aus der Sicht eines Hafenansiedlers und Reeders

Frank Mützel
Pers. Haftender Gesellschafter Gebr. Väth KG Reederei und Spedition
Mitgeschäftsführer der Hafenlogistik Straubing

Anfang des Jahres wurde ich angefragt, ob ich auf der Mitgliederversammlung des DWSV hier in Straubing aus Sicht meines Unternehmens ein Statement zur Notwendigkeit des Ausbaus der Donau abgeben möchte. Da ich hier aus der Sicht von zwei Unternehmen – eines Hafenbetriebes und einer Reederei – sprechen kann, bin ich dieser Bitte gern nachgekommen.

Das Motto der Veranstaltung „Das Potential der Donau nutzen" führt unweigerlich zu der Frage nach der Notwendigkeit des Donauausbaus. Das Potential dieser Wasserstraße liegt noch versteckt. Wir sind mit einem fortschreitenden Niedrigwasser konfrontiert, also weit davon entfernt, die Möglichkeiten der Donau in Bezug auf die Abwicklung von Gütertransporten – unsere Kernaufgabe – optimal zu nutzen.

Um das Potential der Wasserstraße Donau optimal nutzen zu können, muss die Wasserstraße in einem optimalen Zustand sein, soll heißen, sie muss ausgebaut sein.

Vereinfacht kann hier sicher die Aussage getroffen werden, dass, was gut für das Binnenschiff ist auch den Hafen fördert.

Die Diskussion Donauausbau – Ja, Nein oder welche Ausbaustufe – wird seit vielen Jahren geführt, häufig polemisch und damit wenig dienlich in der Sache.
Die Zahl der Argumente Pro Donauausbau ist groß mit unterschiedlichen Schwerpunkten. Die Contra-Argumente fokussieren auf eine Zerstörung von Lebensräumen, Überflüssigkeit der Maßnahme und Hochwassergefahr.
Mein Statement wird keine tief schürfenden neuen Erkenntnisse bringen, es spiegelt aber die Einstellung sowohl des Reeders als auch des Hafenansiedlers wider.

Es gibt Fakten, die nicht verleugnet werden können:

- So ist die Donau Teil eines Transeuropäischen Verkehrskorridors, womit nicht mehr allein die nationalen Interessen von Bedeutung sind, sondern der Verkehrsweg von den ARA-Häfen zum Schwarzen Meer als Gesamtes zu betrachten ist.
- Weiterhin stellt die Europäische Kommission als Mindestanforderung für den Ausbau die Standards der internationalen Binnenwasserstraßenklasse IV, d.h. eine ganzjährige Befahrbarkeit mit einem Tiefgang von 2,50 – 2,80m. Dieser Standard wird mit der Ausbauvariante A deutlich verfehlt. Die noch zur Diskussion stehende Variante $C/C_{2,80}$ kann diesen Standard zwar auch nicht ganzjährig sicherstellen, führt aber zu einer deutlichen Verbesserung.

Donauausbau aus Sicht eines Reeders

Das Binnenschiff steht bei Verkehren über eine lange Distanz im Wettbewerb zu den Verkehrsträgern Bahn und LKW. Im Hinblick auf die Transportmenge sind Bahn und LKW kalkulierbar / zuverlässig. Je schlechter die Ausbaustufe der Donau ist, desto unkalkulierbarer / unzuverlässiger ist das Binnenschiff (bei langfristigen Transportverträgen). Hieraus resultiert ein Risiko für den Verlader, wie auch für den Schifffahrtstreibenden (Mengenrisiko für Verlader, gegebenenfalls Kostenrisiko für den Reeder). Dieser Wettbewerbsnachteil bzw. das Risiko können durch eine besser kalkulierbare Wasserstraße zumindest reduziert werden.

Eine Ausbauvariante ist für die Binnenschifffahrt dann sinnvoll, wenn eine Fahrt von den ARA-Häfen zum Schwarzen Meer ohne Zwischenleichterung bei der größtmöglichen Abladetiefe gewährleistet wird. Hier gilt es, sich am Main-Donau-Kanal (MDK) zu orientieren. Der MDK ist für eine Abladetiefe von 2,50m konzipiert, der Rhein ermöglicht bei „normalen" Witterungssituationen eine Abladetiefe von mindestens 2,50m. Folglich sollte der Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen diese Abladetiefe zum Ziel haben.

Erst wenn über einen größtmöglichen Zeitraum innerhalb eines Jahres eine Abladetiefe gewährleistet ist, die eine ökonomisch sinnvolle Auslastung eines Binnenschiffes erlaubt, wird mich ein Verlader als wettbewerbsfähigen und zuverlässigen Transporteur registrieren. Dies ist jedoch zwingende Voraussetzung für die politisch gewünschte Verkehrsverlagerung von der Straße u. a. auf die Wasserstraße. Durch gut ausgebaute Wasserstraßen, die eine witterungsunabhängige effiziente Befahrbarkeit erlauben, kann der Staat dieses selbst gesteckte Ziel unterstützen.

Die Wasserstraße hat im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern noch große Kapazitätsreserven und das Schiff bietet einen vergleichsweise geringen CO_2 – Ausstoß bezogen auf den tkm (LKW: 37g/tkm; 1500t Schiff: 14,2g/tkm). Das Schiff wird also nicht durch Überlastung des Verkehrsweges unkalkulierbar und ist unbestritten ökologisch ein sinnvolles Transportmittel.

Unter dem Aspekt der Effizienz sollte ein Verkehr ohne überflüssigen Wechsel des Verkehrsträgers oder ohne überflüssige Aufteilung auf mehrere Transporteinheiten, die dann nur teilweise ausgelastet sind, durchführbar sein. Dies setzt jedoch voraus, dass für einen Transport von den ARA-Häfen zum Schwarzen Meer eine betriebswirtschaftlich sinnvolle Abladetiefe durchgehend sichergestellt werden kann.

Donauausbau aus Sicht eines Umschlags- und Lagerbetriebes

Ein Hafen ist idealer Weise die Schnittstelle von Wasser, Straße und Schiene. Diese Aufgabe kann er am besten erfüllen, wenn er eine gut ausgebaute Infrastruktur verbindet, was auch und im Besonderen eine gut ausgebaute Wasserstraße bedeutet. Eine gut ausgebaute Wasserstraße gewährleistet für die im Hafen Straubing ansässigen Umschlagsbetriebe eine Auslastung und für die Produktionsstätten im Hafen und seinem Einzugsgebiet die Möglichkeit, die Anlieferung der zu verarbeitenden Stoffe und den Abtransport der Endprodukte mit dem ökologischsten Verkehrsträger, dem Binnenschiff, durchzuführen.

Der Hafen Straubing und damit die einzelnen Ansiedlungen sind doch, nachdem ein ausreichendes Transportvolumen für die Region identifiziert wurde, vor dem Hintergrund entstanden, dass, wie auch von der Politik gewünscht, Transporte umweltverträglich über die Wasserstraße abgewickelt werden. Realistisch betrachtet kann diese Transportverlagerung auf die Wasserstraße aber nur erfolgen, wenn ein zuverlässiger und effizienter Transport gewährleistet ist. Und mit dieser Transportverlagerung wird eine sinnvolle Auslastung des Hafens und der dort ansässigen Umschlagsbetriebe erreicht. Der Hafen erfüllt keinen Selbstzweck, sondern ist Teil von Logistikketten, in denen

er u. a. die Funktionen Umschlag und Lagerung erfüllt. Der Hafen Straubing darf nicht zu einem Leichterhafen degradiert werden. Je besser die Ausbaustufe der Wasserstraße ist, desto besser kann der Hafen die Funktion „wasserseitiger" Umschlag erfüllen, denn der ist ja abhängig von Schiffstransporten.

Abschließen möchte ich mein Statement zur Notwendigkeit des Donauausbaus mit dem Fazit der Tagung des Lenkungskreises des Paneuropäischen Transportkorridors VII – Donau vom 23.02.07

Deutschland hat nicht das Recht mit seiner Donaustrecke Straubing-Vilshofen die Entwicklung einer wichtigen Verkehrstrasse in Europa zu behindern!

Die Donau – Natürlicher Standortvorteil und Chance für Niederbayern

Walter Keilbart
Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Niederbayern in Passau

Als ich vor mehr als 20 Jahren meine berufliche Tätigkeit bei der Industrie- und Handelskammer für Niederbayern in Passau begann, übernahm ich von meinem Vorgänger bereits eine umfängliche Akte zum Schifffahrtsverkehr auf der Donau. Damals war bedauerlicherweise der Main-Donau-Kanal noch längst nicht vollendet, aber es war auch gar keine Rede vom Hafen Straubing-Sand, in dem wir heute dankenswerterweise diese Veranstaltung abhalten können. Lassen Sie mich deshalb am Anfang meiner Ausführungen folgende Feststellung treffen:

Seit mehr als einem Jahr besteht eine belastbare Grundlage für die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens zum Donau-Ausbau. Ungeachtet dessen dümpeln die notwendigen politischen Gespräche in Berlin vor sich hin; der Bundesverkehrsminister sieht offenkundig keine Veranlassung, sich ernsthaft mit diesem Problem auseinander zu setzen. Solange aber die Beseitigung des Nadelöhrs zwischen Straubing und Vilshofen nicht angegangen wird, bleibt die Wirtschaft in Niederbayern der Verlierer. Und dies in zweifacher Hinsicht. Denn es fehlen sowohl weitere Perspektiven für die Entwicklung der Donauhäfen in Passau, Deggendorf, Straubing und Kelheim als auch die notwendigen Entlastungseffekte beim Verkehr in unserer Transitregion. Die Gegebenheiten im Modal Split sind leider so, dass die Transportpotentiale auf der Bahn fast gänzlich ausgeschöpft sind und die Belastung unserer Autobahn A 3 durch den Güterverkehr eigentlich dringend einen dreistreifigen Fahrbahnausbau notwendig macht.

Niederbayern ist eine Wirtschaftsregion, die immer noch erhebliche Strukturdefizite aufweist und hinsichtlich der die Wirtschaft bestimmenden volkswirtschaftlichen Größen hinter dem Landes- und Bundesdurchschnitt zurückliegt. Weitere Verbesserungen der Wirtschaftsstruktur und der wirtschaftsbezogenen Infrastruktur sind deshalb von eminenter Wichtigkeit. Mit der Erweiterung der Europäischen Union nach Ost und Südosten erhalten insbesondere die überregionalen Verkehrstrassen für das geografisch von einer Randlage in eine Drehscheibenfunktion gelangte Niederbayern eine neue und gegenüber der Vergangenheit sogar noch größere Bedeutung. Von den derzeit zur Verfügung stehenden Verkehrswegen erfüllt leider keiner die Voraussetzungen für den auch in Zukunft weiter stark zunehmenden Verkehr, so dass dadurch die weitere Entwicklung Niederbayerns gefährdet bzw. zumindest limitiert wird. Der Verkehrsweg Donau stellt für Niederbayern einen der ohnehin wenigen natürlichen Standortvorteile der Region dar. Ihn gerade im niederbayerischen Teil nicht leistungsfähig genug bzw. weniger leistungsfähig als in den anderen Teilen der Schifffahrtsstrasse zur Verfügung zu haben, ist ein gravierendes Manko. Hier deutliche Verbesserungen zu erreichen würde die Standortbedingungen Niederbayerns entscheidend verbessern und damit notwendige Voraussetzungen für eine weitere wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung des Bezirkes schaffen.

Mit Öffnung der Märkte in den neuen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union und den Reformländern Mittel- und Südosteuropas ist es im Rahmen einer fortschreitenden internationalen Arbeitsteilung zu einem rasanten Anstieg des Handelsvolumens gekommen, das es transporttechnisch zu bewältigen gilt.

Niederbayern liegt an einer Nahtstelle des beständig zunehmenden Güteraustausches, der derzeit bekanntlich weit überwiegend über die Straße abgewickelt wird. Die Wirtschaft in Niederbayern hat ebenfalls in bedeutendem Umfang Geschäftsbeziehungen in die neuen Märkte aufgebaut und nutzt die sich ergebenden Chancen. Gleichzeitig ist die Region durch den zunehmenden Transitverkehr bereits jetzt erheblich belastet. Gelegentlich wird offenkundig vergessen, dass der ehemalige Autobahngrenzübergang in Suben seit jeher höhere Abfertigungszahlen als die Autobahngrenzstelle Kiefersfelden zu verzeichnen hatte. Mit der gerade jetzt eingetretenen weiteren Vergrößerung der europäischen Union mit den Ländern Rumänien und Bulgarien wird erneut ein intensives Anwachsen der Güterströme verbunden sein.

Für die niederbayerischen Donauhäfen bedeutet diese Entwicklung eine erhebliche Herausforderung und zugleich Chance, verstärkt in die Transportabläufe eingebunden zu werden. Die Häfen Deggendorf und Straubing liegen aber unmittelbar in dem von Niedrigwasser betroffenen Donauabschnitt, während die Anfahrt zu den Häfen Regensburg und Kelheim aus östlicher bzw. bei Passau aus westlicher Richtung deutlich eingeschränkt ist. Ungeachtet der unmittelbaren Effekte durch eine Stärkung der Umschlagstätigkeit wird die erfolgreiche Ansiedlung von weiteren Unternehmen mit binnenschiffsaffinen Gütern künftig letztlich von einer dauerhaften und verlässlichen Erreichbarkeit aller bayerischen Häfen abhängen. Die Beseitigung der Einschränkungen für die Schifffahrt ist daher unerlässlich.

Die Bedeutung der Binnenschifffahrtsstraße Donau nimmt als Teil der transeuropäischen Rhein-Main-Donau-Schifffahrtsverbindung nicht nur in Blickrichtung auf die Märkte in den osteuropäischen Nachbarstaaten beständig zu. Insbesondere die zunehmenden Kapazitätsengpässe bei den übrigen Verkehrsträgern, die zunehmende Belastung des gewerblichen Güterkraftverkehrs durch zusätzliche Abgaben, wie die Lkw-Maut, lassen das kostengünstige und zudem umweltfreundliche Binnenschiff zunehmend an Attraktivität gewinnen. Nicht zuletzt deshalb hat auch die Europäische Union den Ausbau der Donau als vorrangiges Projekt im Rahmen des Transeuropäischen Netzes (TEN) eingestuft und die durchgängige Befahrbarkeit mit Binnenschiffen und einem Mindesttiefgang von 2,50 m gefordert.

Zum Thema der TEN-Strecken will ich mir weitere Ausführungen ersparen, denn dazu wird ja nachfolgend Herr Manfred Weber als Mitglied des Europäischen Parlaments entsprechende Ausführungen machen. Aber – ganz ungeachtet der Fragen der finanziellen Förderung des Vorhabens – geht es in der Tat um ein Länder verbindendes Verkehrsprojekt, das gerade unsere Region in besonderer Weise am zunehmenden Integrationsprozess zwischen den Mitgliedsstaaten der EU teilhaben lässt.

Moderne Binnenschiffe sind in der Lage, den heutigen, hohen Anforderungen an Transport- und Logistikabläufe zu genügen. Container und Stückgutverkehre ergänzen zunehmend die traditionelle Beförderung von Massengütern per Binnenschiff. Die spezialisierten Häfen in Niederbayern sind technologisch auf diese Entwicklung eingestellt. Selbst just-in-time Belieferungen sind mit dem Binnenschiff möglich – ausreichende Planungssicherheit bei den Was-

serverhältnissen vorausgesetzt. Beispielhaft sei auch der prosperierende Ro/Ro-Verkehr zwischen Passau und Vidin genannt, dessen Katamarane in der Lage sind, mit einem Leistungseinsatz von gerade 2.500 PS die Ladung von 49 Lkw zu übernehmen, die ansonsten wenigstens mit der 5 bis 6-fachen Energie und damit entsprechenden Schadstoffemissionen bewegt werden müssten. Unter ökologischen, aber zunehmend auch ökonomischen Gesichtspunkten ist das Binnenschiff, sofern es system- und verkehrstechnisch zum Einsatz kommen kann, konkurrenzlos.

Das Verkehrsaufkommen auf der deutschen Donau hat sich in den vergangenen Jahren bereits beachtlich erhöht. Vor 1992 und damit vor Fertigstellung des Main-Donau-Kanals lagen die Verkehrszahlen bei etwa 3 Mio. t pro Jahr.

Im Jahr 2005 ist mit 9,0 Mio t ein um 600.000 to. (= 7,0 %) besseres Ergebnis gegenüber dem letzten Rekordjahr 2004 erreicht worden. Dies ist das bisher höchste Verkehrsaufkommen welches jemals auf der deutschen Donau erreicht wurde und entspricht im Übrigen einem Aufkommen von rund 400.000 Lkw, die eben nicht auf unseren Straßen fahren.

Die Kapazitäten sind jedoch bei weitem nicht ausgeschöpft, die Wasserstraße könnte als Alternative durchaus weitere Anteile des Straßengüterverkehrs – noch dazu äußerst wirtschaftlich und umweltfreundlich – übernehmen. Da wir in Niederbayern quasi an einem Nadelöhr zu den Hauptverkehrsverbindungen nach Osteuropa liegen, könnte uns das Binnenschiff also deutlich entlasten.

Im Abschnitt Straubing-Vilshofen erreichen derzeit einspurige Fahrzeuge bei Niedrigwasser nur eine durchschnittliche Abladetiefe von ca. 1,60 m. Dies gilt nach den erstellten Untersuchungen durchschnittlich an 165 Tagen im Jahr und führt dazu, dass Binnenschiffe diese Strecke nur mit einem Teil ihrer üblichen Ladung passieren können. Bei einem Standardbinnenschiff ist von einer üblichen Abladetiefe (Eintauchtiefe) von 2,50 m auszugehen. Dies erfordert eine Wassertiefe von rund 2,80 m, da aus fahrdynamischen Gründen wenigstens 30 cm Flottwasser unter dem Kiel notwendig sind. Modellrechnungen zeigen, dass – um eine um 10 cm geringere Abladetiefe kompensieren zu können – ein Schiff je nach Typ auf ca. 100 t Ladung verzichten muss. Erreichbare Abladetiefen von 1,60 m führen dazu, dass Schiffe an nahezu der Hälfte eines Jahres rund 900 t Ladekapazität bzw. je nach Schiffstyp ein Drittel bis zur Hälfte ihrer Tragfähigkeit nicht nutzen können.
Die betroffene Strecke weist aber noch ein weiteres Problemfeld auf. Die Breite der Fahrrinne in der Ausbaustrecke beträgt über weite Strecken nur ca. 70 m, zwischen Winzer und Isarmündung sogar nur 40 m. Damit ist i.d.R. Begegnungsverkehr von 2 Schiffen nicht möglich. Havarien sind im betroffenen Abschnitt rund dreimal häufiger zu registrieren als in sonstigen Flussabschnitten. Durchschnittlich ereignen sich jährlich ca. 60 Havarien im Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen.

Die Transportzeiten von Binnenschiffen sind im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern, systembedingt relativ länger. Die bekannt unwägbaren Bedingungen des Wasserstandes der Donau zwischen Straubing und Vilshofen wirken sich daher auf die gesamte

Logistikkette, in die das Binnenschiff integriert ist, negativ aus. Entweder ist die Beladung des Schiffes bereits bei Abfahrt auf zu erwartende Untiefen abzustellen oder es besteht die Gefahr, dass bei eintretender Niedrigwassersituation eine Teilentladung (Leichterung) der Schiffe erforderlich wird. Beide Maßnahmen beeinflussen negativ die Wirtschaftlichkeit des Gesamttransportes und führen zu Laufzeitüberschreitungen. Insgesamt wird damit die Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffes im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern entscheidend geschwächt.

Nur wenn eine deutliche Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse eintritt, können auch die niederbayerischen Donauhäfen und wirtschaftlichen Nebenbetriebe, die ansässigen Verlader und Niederbayern als Standort insgesamt, verbunden mit der Qualität einer Logistikdrehscheibe zu den erstarkenden Märkten, erheblich profitieren.
Insofern ist die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Donau eine Angelegenheit von nationaler und internationaler Dimension, aber auch von erheblicher regional-wirtschaftlicher Bedeutung. Die zahlreichen Firmen – insbesondere auch an den Hafenstandorten – brauchen endlich ein mehr an Planungssicherheit. Dies gilt um so mehr für potenzielle Investoren. Die bereits gute Entwicklung in den Häfen und im Hafenumland könnte also noch deutlich prosperierender erfolgen.

Interessant ist in diesem Zusammenhang auch das **Kosten-Nutzen Verhältnis** für den von uns dringend geforderten Ausbau (IHK – Berechnungen)

Nach den Einschätzungen der Gutachter im Rahmen des Raumordnungsverfahrens werden sich die Kosten für die Ausbauvariante A auf rund 364 Mio. €, bei den Varianten C und $C_{2,80}$ auf 485 /bzw. 495 Mio. € und bei der Variante D_2 auf rund 673 Mio. € belaufen. Legt man als Maßstab für die Wirksamkeit der eingesetzten Mittel lediglich die erreichbaren Durchschnittswerte der Befahrbarkeit der Donau für einspurige Fahrzeuge zu Grunde, ergibt sich folgendes Bild:

	Mitteleinsatz in Mio. €	Erreichte Abladetiefe von 2,50 m Basis 365 Tage = 100	Basispunkte der Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand	Mitteleinsatz je erreichtem zusätzlichen Basispunkt / %-Punkt der Verbesserung
Ist-Zustand	–	45 %	0	0
Variante A	364	51 %	6	60,7 Mio. €
Variante C	485	60 %	15	32,3 Mio. €
Variante $C_{2,80}$	495	79 %	24	20,6 Mio. €
Variante D_2	673	100 %	55	12,2 Mio. €

Vereinfacht dargestellt: Nimmt man die uneingeschränkte Leistungsfähigkeit der Donau mit 100 %, so erreichen wir derzeit einen Leistungsgrad von 45 %. Die Variante A würde eine Verbesserung um 6 % Punkte auf 51 % der Leistungspotenziale der Donau bringen, wobei jeder Prozentpunkt der Verbesserung Kosten von rund 60 Mio. € mit sich bringen würde.

Die Variante $C_{2,80}$ würde immerhin einen Leistungsgrad von 79 % erreichen, wobei die Kosten pro Prozentpunkt der Leistungssteigerung nur rund 1/3 – nämlich rund 20 Mio. € betragen.

Die alleinige Darstellung des Mitteleinsatzes für die Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen ist für sich genommen aber noch nicht ausreichend, um das Kosten/Nutzen-Verhältnis der geplanten Maßnahme ausreichend zu definieren. Vielmehr steigt die Akzeptanz des Schiffsverkehrs mit zunehmender Verlässlichkeit überproportional an. Insofern liegt der Gesamtnutzen der eingesetzten Mittel bei einer möglichst optimalen Gestaltbarkeit der Logistikabläufe noch deutlich über der angestellten, vereinfachten Darstellung.

Wenn man sich die dargestellten Fakten vor Augen hält und dann rekapituliert, dass bei einer erst kürzlich im Bayerischen Landtag durchgeführten Anhörung zur Aufnahme des Donautales als Weltnaturerbe die Begrifflichkeiten „Denkmalschutz und Mystik" im Vordergrund standen, zweifelt jeder Verständige an der Ernsthaftigkeit der Auseinandersetzung. Vielmehr muss man den Eindruck haben, dass die Entwicklung einer leistungsfähigen Donauverbindung zu einer Glaubensfrage geworden ist, der mit rationalen Überlegungen nicht mehr beigekommen werden kann. Trotz dieser Erkenntnis – die einen resignieren lassen könnte – werden wir nicht müde werden, uns im Interesse der Sache und der regionalen Wirtschaft in Niederbayern für eine sinnvolle Lösung einzusetzen. Wir können schlichtweg nicht akzeptieren, dass andere Wirtschaftsräume, die ohnehin mit besseren Standortbedingungen ausgestattet sind, auch bei der einzig natürlichen Verkehrsachse, die Niederbayern besitzt, besser agieren können. In einer von Herrn Prof. Weiger, dem Vorsitzenden des Bundes Naturschutz herausgegebenen Publikation vor 20 Jahren, lautete es: „Niederbayern ist eine wirtschaftlich nachrangige und unterentwickelte Region...". Das kann und darf im landesweiten Vergleich so nicht bleiben, weshalb der staugestützte Donau-Ausbau im Interesse einer weiteren zukunftsfähigen Wirtschaftsentwicklung unverzichtbar ist.

Die Donau als transeuropäischer Verkehrskorridor

Manfred Weber, MdEP
Europaabgeordneter für Niederbayern in Brüssel

Dem Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. gilt es Dank zu sagen, dass er mit seiner Fachtagung und Mitgliederversammlung in Straubing einmal verdeutlicht, dass die Diskussion um den Donauausbau kein rein regionales Thema ist, an dem sich zwei Seiten reiben und vielleicht in einigen Jahren oder Jahrzehnten zu einer Einigung kommen können. Wir sprechen beim Donauausbau vielmehr von einem Projekt mit europäischer Tragweite, schließlich handelt es sich bei den 70 Kilometern zwischen Straubing und Vilshofen um eine einspurige Fahrbahn auf einer europaweiten Wasserstraße zwischen Rotterdam und Schwarzem Meer. Die europäischen Nachbarn blicken deshalb zu Recht mit Sorge auf den Streit, ob, und wenn ja, wie denn die Donau zwischen Straubing und Vilshofen ausgebaut werden soll. Europa wächst zusammen, deshalb rückt dieser Abschnitt vermehrt in den Mittelpunkt europäischen Interesses!

Transeuropäische Verkehrsnetze

Die Donau ist Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, in dem die Europäische Union 30 Maßnahmen definiert hat, die schnell und mit großer finanzieller Unterstützung ausgebaut werden sollen. Fünf dieser Maßnahmen tangieren dabei Bayern, unter anderem eben der Donauausbau. Die EU rechnet mit 252 Milliarden Euro Gesamtkosten, was in etwa 0,16% des EU-BIP entsprechen würde. Dem gegenüber erwarten die Experten durch den Ausbau ein zusätzliches Wirtschaftswachstum um 0,23% BIP. Würde die EU nicht die Koordination der Verkehrsbaumaßnahmen anstreben und sich nicht auf die 30 Projekte konzentrieren, geht die EU-Kommission von 600 Milliarden Euro an Investitionskosten aus, mit wesentlich geringerer Effektivität.

Den Ausbau der TEN-Projekte unterstützt die Kommission auf verschiedene Weise. Sie beteiligt sich zum Beispiel bei der Förderung von Vorbereitungsstudien mit maximal 50 Prozent. Bei der Ausführung der Bauarbeiten würde sie maximal zehn Prozent beisteuern. Allerdings würde sie seit 2004 in außergewöhnlichen Fällen bis zu 20 Prozent der Kosten übernehmen. Beim Donauausbau handelt es sich um ein derartig wichtiges und außergewöhnliches Projekt, und so stellte der EU-Verkehrskommissar Jacques Barrot bei seinem Besuch im Juli 2005 in Niederwinkling eine Förderung von bis zu 20 Prozent in Aussicht!
In der aktuellen Förderperiode 2007 bis 2013 stellt die EU 20,35 Milliarden Euro zur Verfügung, was pro Jahr in etwa drei Milliarden Euro beträgt. Ferner wird mit großem Interesse die Finanzierung über so genannte PPP-Möglichkeiten, also die Beteiligung privater Investoren geprüft.

Nach Abschluss aller Maßnahmen ergibt sich ein Verkehrsnetz mit 89.500 Kilometern Straße, 94.000 Kilometern Schiene (davon 20.000 km Hochgeschwindigkeit) und 11.250 Kilometern Binnenwasserstraße.

Das TEN-Projekt 18 (Binnenwasserstraße Rhein/Maas-Main-Donau)

Wie bei vielen europäischen Themen stellt sich auch in diesem Fall die Frage, warum plant die EU ein TEN-Projekt 18? Bei den einbezogenen Wasserstraßen handelt es sich um die zentrale Verbindung zwischen dem Hafen Rotterdam und dem Schwarzmeerhafen Constanza und die einzige zentraleuropäische Binnenwasserstraße. Dadurch können die neuen EU-Mitgliedstaaten an Rotterdam angebunden werden. Außerdem bietet sie eine umweltfreundliche Alter-

native zu den schon heute überlasteten Straßenverkehrsachsen nach Osteuropa. Das größte Problem besteht aber darin, dass einzelne Abschnitte unter Schiffbarkeitsproblemen leiden. Die EU hat als Ziel ganz klar definiert: Ein Mindesttiefgang von 2,5 Metern ist erforderlich, um sie für Schiffe bis zu 3000 Tonnen befahrbar zu machen.

Und: Bei einer Steigerung der Gesamtkapazität um 30 Prozent könnte einerseits jährlich 5 Milliarden Tonnenkilometer Fracht von der Straße auf die Schiene verlagert werden! Gleichzeitig würden die Transportkosten pro Tonne um 20 bis 30 Prozent gesenkt werden.

Wo muss gebaut werden

Belgien: Maas-Zufluss zum Rhein: 140 km, hier soll ein Mindesttiefgang von 3,5 Meter für die Schiffe erreicht werden
Österreich: Strecke Wien-Bratislava 47 km, Verbesserung der Schiffbarkeit
Ungarn: 358 km
Rumänien und Bulgarien: Abbau von Verkehrsengpässen (insgesamt 927 km)
Deutschland: Straubing-Vilshofen (wird von der Kommission als vordringlichste Maßnahme eingestuft)

Der Abschnitt Straubing-Vilshofen

Die strittigen Themen, die vor Ort diskutiert werden, sind allgemein bekannt, die verschiedenen Sichtweisen der Parteien und Verbände und Organisationen ebenfalls. Ich möchte nur feststellen, dass es im Grundsatz gar nicht mehr um das „ob" eines Ausbaus geht, sondern um das „wie"! Ich möchte mich deshalb rein auf die europäische Sicht beschränken.

Streitpunkt Varianten

Die Kommission hat sich und wird sich nicht auf eine Variante festlegen. Das ist Aufgabe der nationalen Politik und Verwaltung, und das ist im Interesse des Subsidiaritätsgedankens auch gut und so richtig. Das steht in allen Schreiben der Kommission an regionale Mandatsträger.
Die Kommission stellt aber im zweiten Absatz der entsprechenden Schreiben eindeutig fest, dass „die Frage, ob der Ausbau mit EU-Geldern gefördert wird, eine zweite und ganz andere Frage" sei. So sei die Finanzierung des Ausbaus an die technischen Kriterien der TEN-Leitlinien gebunden. Bezüglich dieser Mindestanforderungen an das Binnenwasserstraßennetz im Rahmen der TEN-Projekte verweisen die Leitlinien vom 23. Juli 1996 auf die internationale Binnenwasserstraßeklasse IV, die als Ausbauparameter einen Tiefgang von 2,5 bis 2,8 Meter vorsieht.

Wer diese Zeilen sachlich nüchtern und nicht durch eine Parteibrille getrübt liest, wird feststellen müssen, dass die EU einen Donauausbau nur mit Geld unterstützt, sofern damit diese Ausbauziele erreicht werden. Und mit einem Ausbau nach Variante A ist das nicht möglich, sondern höchstens mit Variante $C/C_{2,80}$!

Ich verurteile deshalb die gezielte Desinformation einiger politischer Gruppierungen, allen voran einzelner SPD-Bundes- und Landtagsabgeordneter aus Niederbayern, die damit die Bürger vor Ort verwirren. Da wird in diversen Pressemitteilungen aus Schreiben zusammenhanglos zitiert und die eigene Ideologie hineininterpretiert, dass die eigene Anhängerschaft befriedet und der Bürger verunsichert ist!

Ohne überheblich klingen zu wollen: Verkehrskommissar Barrot war in Niederbayern und hat mit mir dieses Thema durchdiskutiert. Ich habe in Brüssel mit den entsprechenden Kommissionsbeamten gesprochen, die eine Finanzierung des Donauausbaus und die umweltrechtlichen Fragen bearbeiten. Diese Beamten unterstreichen das, was in oben zitierten Schreiben steht. Dann sollten sich die SPD-Damen und -Herren bitte einmal die Mühe machen und mit den Beamten der Kommission in Brüssel sprechen. Ich habe eine SPD-Bundestagsabgeordnete aus Niederbayern eingeladen, nach Brüssel zu kommen und die Gespräche vor Ort zu führen. Leider blieb mein Schreiben vom Dezember 2006 bis dato unbeantwortet!

Im Übrigen darf ich ergänzen: Die Haltung der Kommission wurde mir erst vor zwei Wochen in einem ausführlichen Gespräch mit Herrn Generaldirektor Ruete bestätigt.

Streitpunkt FFH

Auch in diesem Fall hat die Kommission eine klare Aussage getroffen. So antwortet mir der EU-Umweltkommissar Stavros Dimas im Mai 2006 auf eine entsprechende Anfrage, dass der Donauabschnitt Straubing-Vilshofen durch die FFH-Richtlinie, Vogelschutzrichtlinie und die Wasserrahmenrichtlinie geschützt ist. „Dies bedeutet jedoch kein generelles Verbot von Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung der Schiffbarkeit. In Artikel 6 der FFH-Richtlinie werden die für solche Pläne und Projekte geltenden Verfahren und Bedingungen festgelegt, für deren Einhaltung die Mitgliedstaaten zuständig sind."

Ferner schreibt Dimas, dass die Kommission den gesamten Prozess sorgfältig verfolgen und besonders darauf achten wird, dass allen Prioritäten der Gemeinschaft (also Umwelt und Wirtschaft) angemessen Rechnung getragen wird. Dazu gehören auch Umweltverträglichkeitsprüfungen und die Prüfung nach FFH-RL Art. 6 und letztlich eine Entscheidung, die alle Kommissare zu treffen haben.

Erlauben Sie mir aber auch, einen Hinweis aus meiner Zeit als Mitglied des bayerischen Landtags: Wir hatten damals eine Debatte geführt, ob wir die Öberauer Schleife, die im Zuge des Staustufenbaus in Straubing von der Donau abgetrennt wurde, im Falle eines Hochwassers als Polder nutzen können. Ich vertrat die Auffassung, wenn wir von Landwirten verlangen, Ackerland in Extremsituationen zu fluten, dann sollten wir auch diese Schleife nutzen dürfen. Doch dann wurde uns von Naturschutzverbänden vorgehalten, wir dürften dieses Biotop, in dem sich über die Jahre hinweg neue biologisch wertvolle Lebensräume entwickelt haben, nicht als Polder missbrauchen, da dadurch Lebewesen bedroht würden. Wir mussten erkennen, dass durch einen schweren Eingriff in die Flussökologie beim Bau der Straubinger Staustufe die Grundlage für ein neues Ökosystem geschaffen wurde!

Streitpunkt Beantragung TEN-Zuschüsse

Im September vergangenen Jahres hat mir die Kommission bestätigt, dass die Bundesregierung noch keinen Antrag in Brüssel gestellt hat, den Donauausbau in das Mehrjahresprogramm der TEN-Projekte aufzunehmen. Spätester Zeitpunkt war damals Dezember 2006, zwischenzeitlich wurde die Meldefrist verlängert.

Als ich diese Meldung in den Medien öffentlich angemahnt habe, zeigte sich das Bundesverkehrsministerium in einer Stellungnahme gegenüber dem Straubinger Tagblatt verwundert und sagte, Anträge könnten erst im April 2007 gestellt werden. Diese Aussage ist insofern verwunderlich, da die Kommission bestätigt hatte, dass bereits andere TEN-Maßnahmen von Deutschland gemeldet wurden – nur nicht der Donauausbau.

Ich habe mich dann an Herrn Bundesminister Tiefensee gewandt mit der Bitte, den Donauausbau so schnell wie möglich anzumelden. Die Antwort von SPD-Staatssekretärin Roth: „Es besteht noch Klärungsbedarf über das Projekt, insbesondere die Beurteilung der unterschiedlichen Ausbauvarianten." Diese Aussage ist schlichtweg falsch, da die Meldung variantenunabhängig geschehen kann.

Auch die Argumentation der niederbayerischen SPD-MdB, allen voran Bruni Irber, wonach eine spätere Meldung für das Projekt sogar besser wäre, ist nicht nachvollziehbar, denn die Kommission bindet in ihrem Mehrjahresprogramm rund 80 Prozent der Mittel, lediglich 20 Prozent sollen für später gemeldete Maßnahmen zurückgehalten werden. Es ist davon auszugehen, dass bedingt durch den reduzierten Restbetrag und die Zahl der Anträge, deutlich geringere Förderbeiträge möglich sein werden.

Über das deutsche Verhalten schüttelt die Kommission nur noch den Kopf, da diese Chance auf EU-Förderung vertan wird. Wir sprechen von rund 100 Millionen Euro, die in unsere Region fließen würden. Andere Regionen werden sich hingegen freuen. Denn Finanzmittel, die durch uns nicht abgerufen werden, werden dort sehnlichst erwartet.

Deshalb wäre es wichtig, dass wir in der Region endlich mit einer Stimme sprechen und uns hinter die wissenschaftlich, wirtschaftlich und ökologisch sinnvollste Variante, nämlich die Variante C2,80 stellen. Die Wirtschaft, die einen Ausbau nach Variante D2 wollte, hat sich bewegt in Richtung sanfteren Ausbau. Jetzt wäre es an der Zeit, dass sich auch die andere Seite in Richtung wirtschaftlichen Ausbau bewegt.

Bei der ganzen Diskussion um den Donausausbau möchte ich abschließend noch auf ein anderes Thema hinweisen, das die Menschen in der Region bewegt: Der Donauausbau bringt den lange ersehnten Hochwasserschutz für die Anrainer mit sich. Die Menschen verstehen nicht, wie die Politik ewig streitet und sich die Auseinandersetzungen über Jahre hinziehen, während sie regelmäßig befürchten müssen, dass ihr Hab und Gut absäuft.

Vielleicht zeichnet sich innerhalb der bayerischen Parteienlandschaft aber bereits ein Umdenken ab, hat sich doch die SPD-regierte Stadt Nürnberg im Interesse der Entwicklung ihres Hafens und der dort ansässigen Unternehmen dafür ausgesprochen, die Donau staugestützt auszubauen.

Wie geht es weiter

Die Kommission setzt in den nächsten Wochen einen EU-Koordinator für das TEN-Projekt 18 ein, der als unabhängiger Mittler das Projekt vorantreiben soll. Mir ist es wichtig, dass dieser Koordinator einen seiner ersten Termine hier in der Region macht, um alle Parteien und Organisationen an

einen Tisch zu holen und neutral die Sichtweise der Europäischen Kommission zu diesem Projekt zu erläutern und eine regionale Einigung herbeizuführen.
Mit diesem Vorgehen macht die Kommission deutlich, dass es sich bei unseren 70 umstrittenen Kilometern Donau nicht um ein regionales Thema handelt, sondern um eine europäische Maßnahme. Deshalb ist es jetzt wichtig, dass wir endlich gemeinsam dieses Projekt Donauausbau verfolgen und unterstützen, um in gewisser Weise auch der europäischen Verantwortung gerecht zu werden!

Der Donauausbau aus österreichischer Sicht

KommR DI Dr. Siegmar Hanser
Präsident des ÖWSV

Als Präsident des Österreichischen Wasserstraßen – und Schifffahrtsvereines ÖWSV ist es mir eine Ehre aber auch ein besonderes Vergnügen unserem Schwesterverein, dem Deutschen Wasserstraßen – und Schifffahrtsverein DWSV anlässlich seiner Mitgliederversammlung die herzlichsten Grüße aus Österreich zu überbringen.

Eine Ehre auch deshalb, weil wir im gemeinsamen Bemühen um die Errichtung und Fertigstellung der Rhein – Main – Donau Wasserstraße vor nunmehr 15 Jahren, die Österreich aber auch große Teile Bayerns, den Zugang zu den Weltmeeren auf dem Wasser ermöglichte, bereits eine Jahrzehnte lange partnerschaftliche Kooperation pflegen.

Unser gemeinsames Bemühen soll sich nunmehr verstärkt Richtung EU Erweiterung die Donau abwärts nach Südosten richten. In diesem Zusammenhang hat der DWSV angeregt, auch die Kontakte nach Ungarn zu vertiefen. Und so findet die kommende Mitgliederversammlung des ÖWSV am 11. Mai 2007 unter Teilnahme von Regierungsvertretern Bayerns, Ungarns und Österreichs und dem DWSV auf dem Schiff von Krems/Dürnstein zum im Bau befindlichen Bioethanolwerk der AGRANA in Pischelsdorf, statt. Dabei wird im Rahmen einer Podiumsdiskussion über die Bedeutung der Wasserstraße Donau für die Menschen und die Wirtschaft in dieser Region aus der Sicht der drei beteiligten Länder diskutiert.

In diesem Zusammenhang freut es mich, Ihnen mitteilen zu dürfen, dass es nach langwierigen Diskussionen mit den beteiligten Gruppierungen aller „Couleur" der Vorgängerregierung in Österreich gelungen ist, einen „Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt" mit einem Maßnahmenkatalog zu verabschieden, der von der neuen Koalitionsregierung in das Regierungsprogramm aufgenommen wurde und – das ist das besondere – dessen Umsetzung mit der Bereitstellung der für das Jahr 2006 vorgesehenen Geldmittel für den Ausbau der Donau östlich von Wien in diesen Tagen in Angriff genommen wird.

Dies war nur möglich, weil ein Konsens sowohl aller politischer Gruppierungen als auch der lokalen Bevölkerung ideologieübergreifend im Sinne der Sache und zum Wohle Aller erreicht werden konnte. Voraussetzung dafür war und ist die „Gesprächs – und Zuhörbereitschaft" aller an diesem Thema Beteiligten. Dies setzt auch das gegenseitige Interesse voraus, den anderen verstehen zu wollen.

Mit der Fertigstellung der flussbaulichen Maßnahmen östlich von Wien ist in einigen Jahren die sichere Befahrbarkeit der Donau mit einer Abladetiefe von 2,5m an 300 Tagen im Jahr gewährleistet.
Eine ähnliche Vorgehensweise wünschen wir uns, die wir die Bedeutung der Donau als unsere Lebensader kennen, von der Kommunal- und Bundespolitik in der Bundesrepublik Deutschland, in Bayern und in den an der Donau gelegenen Landkreisen und Gemeinden, um den Engpass Straubing-Vilshofen in absehbarer Zeit zu beseitigen.

Auch wir sind seitens des ÖWSV gerne weiterhin bereit, nicht nur mit Worten sondern auch mit Taten – wie gemeinsamen Informationsveranstaltungen etc. – dazu beizutragen, dass die Wasserstraße Rhein – Main – Donau zum Wohle unserer Länder und unserer Menschen auf ihrer gesamten Länge von 3500 km verkehrsgerecht und umweltfreundlich ausgebaut wird.

Regularien

Geschäftsbericht 2006 des DWSV

Im abgelaufenen Geschäftsjahr waren der sachgerechte Ausbau von Donau und Main Schwerpunkt der Informationsarbeit des DWSV. Insbesondere die Sachlage bei dem heiklen Thema Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen erforderte die sorgfältige Beobachtung politischer Entwicklungen und eine darauf abgestimmte differenzierte Öffentlichkeitsarbeit sowohl mit offensiver Pressearbeit als auch mit zahlreichen Einzelgesprächen mit Mandats- und Entscheidungsträgern.

Da seit Abschluss des Raumordnungsverfahrens im März 2006 trotz des klaren Ergebnisses – Variante $C/C_{2,80}$ – beim Donauausbau bedauerlicherweise Stillstand herrscht, ist die Information von Öffentlichkeit und Entscheidungsträgern über die Bedeutung leistungsfähiger Wasserstraßen im allgemeinen – und über den Donauausbau im besonderen – und die daraus resultierenden positiven Auswirkungen für die Wirtschaft, den Klima- und Umweltschutz sowie die Integration der südosteuropäischen Staaten notwendiger denn je. Diese Informationsarbeit wird vom DWSV und seinen Gremien sowohl auf nationaler wie internationaler Ebene mit unverändertem Einsatz geleistet.

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

- Mitgliederbriefe
  - Raumordnungsverfahren Donauausbau Straubing-Vilshofen abgeschlossen
  - Positive Verkehrsbilanz der Main-Donau-Wasserstraße für 2005
  - DWSV-Mitglieder zu Gast beim Internationalen Binnenschifffahrtstag Mai 2006
  - Jahresrückblick auf die Arbeit des DWSV – Dezember 2006
- Mitteilungsblatt Nr. 115 „Raumordnungsverfahren Donauausbau“
  Aufbereitung und Visualisierung des Ergebnisses in enger Anlehnung an die Landesplanerische Beurteilung – November 2006

Pressemeldungen und Presseaktivitäten

- Raumordnungsverfahren Donauausbau Straubing-Vilshofen abgeschlossen: Klare Absage an flussbauliche Variante A wegen erheblicher Defizite bei der Bedarfsgerechtigkeit
- Donauausbau Straubing-Vilshofen: Variante $C/C_{2,80}$ ist realistisch umsetzbar und kompromissfähig
- Bundesverkehrsminister Tiefensee will Bundestag erneut mit dem Donauausbau befassen – Dr. Roland Fleck hofft auf Konsensmöglichkeit
- Raumordnungsverfahren Donauausbau Straubing-Vilshofen:
  Visualisierung der Ergebnisse im neuen Mitteilungsblatt
  Donauausbau Straubing-Vilshofen: SPD-Landtagsfraktion sollte richtig lesen lernen!
- Fleck setzt klares Zeichen gegen Weltnaturerbe-Ausweisung der Donaustrecke Straubing-Vilshofen

Events und Veranstaltungen

- Vorstandssitzung DWSV, München
- Mitarbeit in der Projektgruppe zur Verbesserung der Anlegestelle für Kreuzfahrtschiffe in Nürnberg
- Teilnahme an der EU-Konferenz Binnenschifffahrt in Wien
- Besuch der ITB zum Meinungsaustausch und zur Kontaktpflege zu Kreuzfahrtgesellschaften
- Sitzung AK Deutsche + Österreichische Donauhäfen Deggendorf mit redaktionellem Beitrag für die „Donaunachrichten"
- Teilnahme an der Tagung der DWhG in Regensburg „die Donau in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft", daraus resultierend neue Kooperation mit DWhG Deutsche Wasserhistorische Gesellschaft
- Teilnahme an der Schiffstaufe Koppelverband MS Heinz Hofmann, Würzburg
- Teilnahme DWSV bei der Einweihung der Fernsteuerzentrale Hilpoltstein und Tag der offenen Tür (Info-Material
- DWSV-Teilnahme an Verabschiedung Präsident Pohlmann WSD Ost in Magdeburg und Amtseinführung Präsident Menzel
- Teilnahme DWSV am Südosteuropa-Kolloquium „Kroatien auf dem Weg in die EU" in Bamberg – neue Kontakte zu südosteuropäischen Nachbarn zur Bildung von Allianzen für Donauausbau
- Pressegespräch Bay. Staatsanzeiger wegen Schifffahrtsanlegestelle Nürnberg
- Internationaler Binnenschifffahrtstag Würzburg
  Mitgliederversammlung DWSV und Fachexkursion auf dem Main mit Fachvortrag von BDir Schwersenz, WNA Aschaffenburg
- Teilnahme Dr. Fleck Parlamentarischer Abend in Berlin „Investitionen für die Zukunft – Investitionen in unsere Flüsse und Kanäle"

Ausblick 2007

- Verabschiedung Präsident Menzel – Amtseinführung Präsident Aster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd 23.01.2007
- Präsentation DWSV bei Korridor VII Meeting der EU in Nürnberg 23.02.2007
- DWSV als Experte bei der Anhörung im Bayerischen Landtag zur Anmeldung des Donautals zum Weltkultur- und Weltnaturerbe am 28.02.2007
- Mitgliederbrief
  - Mitgliederversammlung 2007 in Straubing
  - Verwirrspiel um EU-Förderung für Donauausbau
  - Das Donautal als UNESCO-Weltnaturerbe? – März 2007
- Vorstandssitzung DWSV in München 01.03.2007
- Teilnahme Arbeitskreis deutsche+österreichische Donauhäfen
- Mitgliederversammlung 2007 im Hafen Straubing-Sand am 27.04.2007
  „Das Potential der Donau nutzen"
- Teilnahme am 2. Österreichischen Wasserstraßentag in Krems
- Messe TransportLogistics 2007, München
- Formale Aktitiväten:
  zwei Mitteilungsblätter (Mitgliederversammlung sowie Thema mit aktuellem Bezug)
  zwei Mitgliederbriefe
  Vorstandssitzung und Beiratssitzung im Oktober 2007

Dr. Roland Fleck als Vorsitzender des DWSV wiedergewählt

Zur Mitgliederversammlung am 27.04.2007 im Hafen Straubing-Sand standen satzungsgemäß Neuwahlen der Gremien des DWSV an. Mit einem einstimmigen Votum wählt die Mitgliederversammlung den bisherigen Vorsitzenden Dr. Roland Fleck (Bild Mitte) für eine weitere Periode zum Vorsitzenden des DWSV.
„Ich werde mich auch weiterhin beharrlich für den sachgerechten Ausbau der Wasserstraßen-Infrastruktur einsetzen und danke den Mitgliedern für den eindrucksvollen Vertrauensbeweis," so der für eine dritte Amtsperiode wiedergewählte Bundesvorsitzende nach seiner Wahl.

Als stellvertretende Vorsitzende wurden *Willi Gerner* (rechts im Bild), Vorstandsmitglied i. R. der E.ON Energie AG, im Amt bestätigt. Herr Gerner engaglert sich seit 1995 im Ehrenamt des Stellvertretenden Vorsitzenden für die Ziele des DWSV.

Walter Keilbart, Hauptgeschäftsführer der IHK Niederbayern in Passau (links im Bild), wurde zum weiteren Stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Herr Keilbart, der seit 2001 dem Vorstand des DWSV angehört, tritt damit die Nachfolge des im Frühjahr 2005 verstorbenen Staatsministers a.D. Alfred Dick im Ehrenamt des Stellvertretenden Vorsitzenden des DWSV an.

Die Mitgliederversammlung 2007 wählte folgende Persönlichkeiten in den Vorstand des DWSV für die Jahre 2007, 2008 und 2009:

Neuwahl des Vorstandes

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

Walter Keilbart
Hauptgeschäftsführer der IHK Niederbayern
in Passau

Weitere Vorstandsmitglieder:
Dipl.-Ing. Detlef Aster
Präsident der Wasser- und
Schifffahrtsdirektion Süd
Würzburg

Thomas Barth
Vorstandsmitglied der Rhein-Main-Donau AG
München

Dipl.-Ing. Alfred Baumeister
Geschäftsführer der RMD Wasserstraßen GmbH
München

Dr. Jürgen Helmes
Hauptgeschäftsführer der IHK Regensburg
Regensburg

Reg. Bmstr. Werner G. Herboth
Unterschleißheim

Rechtsanwalt Gerhard Hess
Hauptgeschäftsführer des Bayerischen
Bauindustrieverbandes
München

Toni Hinterdobler
Hauptgeschäftsführer der Handwerkskammer
Niederbayern-Oberpfalz
Passau

Dipl.-Wirtsch.-Ing. Klaus Hohberger
Prokurist der MSG Mainschiffahrts-
Genossenschaft eG
Würzburg

Dr. Gunther Jaegers, Präsident des BdB
Geschäftsführender Gesellschafter
der Reederei Jaegers GmbH
Duisburg

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

M.R. (Rinus) de Korte, Präsident der EBU
Europäische Binnenschiffahrts Union
Centraal Bureau voor de Rijn- en
Binnenvaart (CBRB)
NL-4691 TA Tholen

Harald Leupold
Geschäftsführer der Hafen
Nürnberg-Roth GmbH
Nürnberg

Präsident Dipl.-Ing. Thomas Menzel
Mitglied des Präsidiums des VBW
Magdeburg

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

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

Dr. Dieter Riesterer
Hauptgeschäftsführer der IHK Nürnberg
für Mittelfranken
Nürnberg

Christoph Schmidt
Geschäftsführer der RMD
Wasserstraßen GmbH
München

Max Sigl
Leiter der OE Logistik der BayWa AG
München

Prof. Dr. Konrad Weckerle
Landshut

Friedrich Weigert
Geschäftsführer der
Kühne+Nagel Euroshípping GmbH
Regensburg

Joachim Zimmermann
Geschäftsführer der
Bayernhafen GmbH & Co. KG
Regensburg

Aus dem Vorstand sind auf eigenen Wunsch ausgeschieden:

- *Heinz Hofmann,* Vorstandsvorsitzender der MSG Mainschiffahrts-Genossenschaft EG, Würzburg
- *Dr. Josef Krapf,* Mitglied des Vorstands der BayWa AG, München
- *Prof. Dierk Schröder,* Hannover

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

Neuwahl des Beirats

Anlässlich der Mitgliederversammlung 2007 wurden folgende Persönlichkeiten in den Beirat des DWSV für die Jahre 2007, 2008 und 2009 gewählt:

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

Dieter Berlinghof, Prok.
Rhenus Port Logistics, Regionalleitung Inland Ports Süd, Nürnberg

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

Wolfgang Schleemilch
Geschäftsleiter der Region Nordbayern der Siemens AG, Nürnberg

Anna Eder
Oberbürgermeisterin der Stadt Deggendorf

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

Richard Erdmann
Erster Bürgermeister der Stadt Roth

Dr. Hubert Faltermeier
Landrat des Landkreises Kelheim

Eberhard Irlinger
Landrat des Landkreises Erlangen-Höchstadt

Ministerialrat Dipl.-Wirtsch.-Ing. Horst Kleemeier
Bayerisches Staatsministerium
für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie,München

RA Michael Middendorf
Stv. Geschäftsführer BayME/vbw, Nürnberg

Hubert Mierka
Mierka Donauhafen Krems

Horst Müller
Referent für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Liegenschaften der Stadt Fürth

Frank Mützel
Sprecher der Geschäftsführung Gebr. Väth – Reederei – Spedition, Würzburg

Reinhold Perlak
Oberbürgermeister der Stadt Straubing

Alfred Reisinger
Landrat des Landkreises Straubing-Bogen

Hans Schaidinger
Oberbürgermeister der Stadt Regensburg

Dr. Roland Schönfeld
Vizepräsident der Südosteuropa-Gesellschaft, Leipzig

Dipl.-Kfm. Harald Schwarick
HeidelbergCement AG, Heidelberg

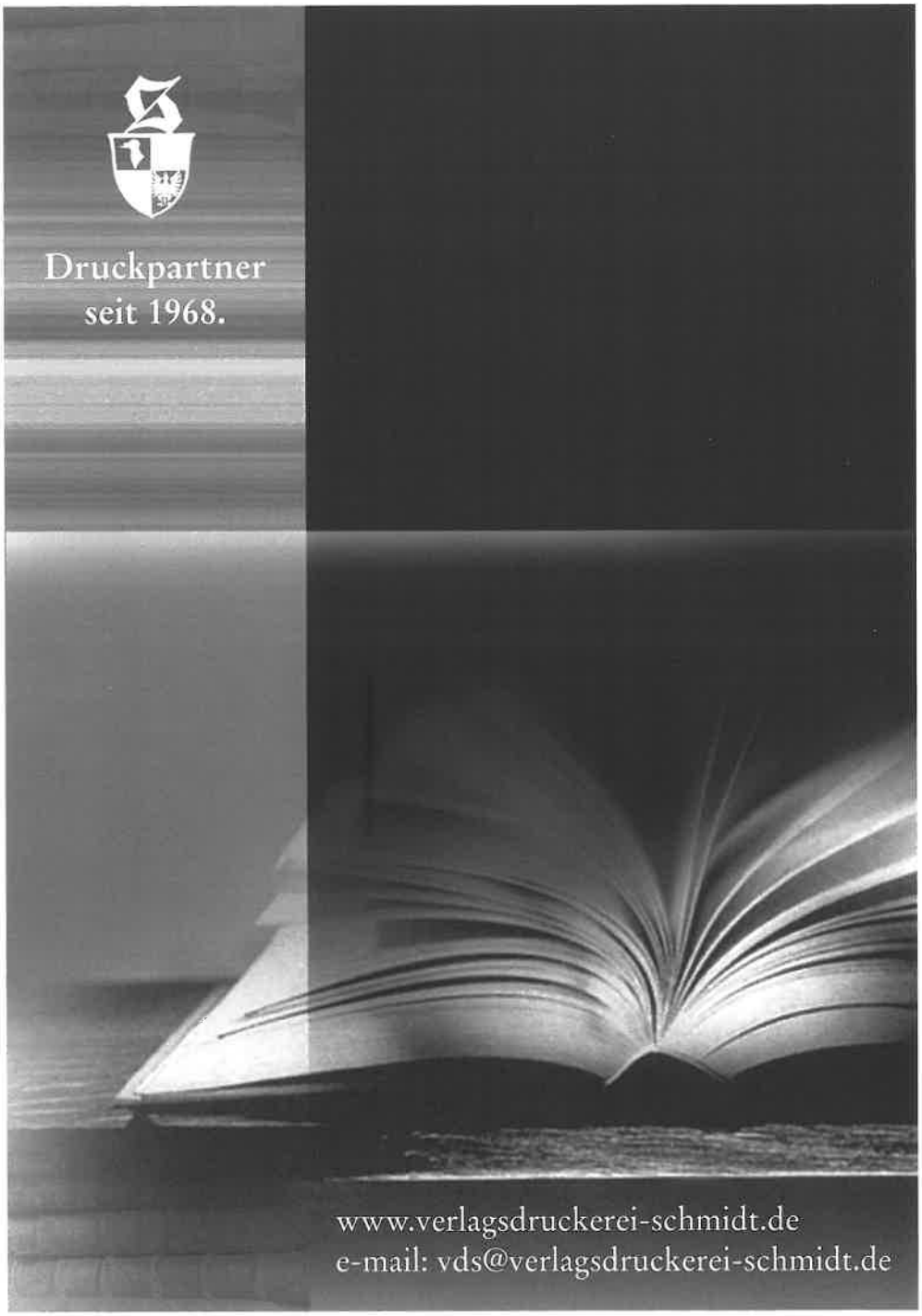
Dipl.-Kfm. Erich Staake
Sprecher des Vorstandes der duisport Duisburger Hafen AG

Albert Zankl
Oberbürgermeister der Stadt Passau

Auf eigenen Wunsch schieden aus dem Beirat aus:

- *Hans Angerer,* Regierungspräsident a.D. von Oberfranken, Bayreuth
- *RA Gunter Dütemeyer,* Geschäftsführer des VBW, Duisburg
- *Dipl.-Ing. Günter Dependahl,* Ottobrunn
- *Marc Mützel,* Gebr. Väth, Veitshöchheim

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


Druckpartner
seit 1968.
www.verlagsdruckerei-schmidt.de
e-mail: vds@verlagsdruckerei-schmidt.de

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
Redaktion: Ingrid Staufer-Hauck, DWSV-Geschäftsstelle
Druck: VDS Verlagsdruckerei Schmidt, Neustadt a. d. Aisch
ISSN: 1433-1381

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