Deutscher Kanal-
und
Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau

24

Mitteilungsblätter

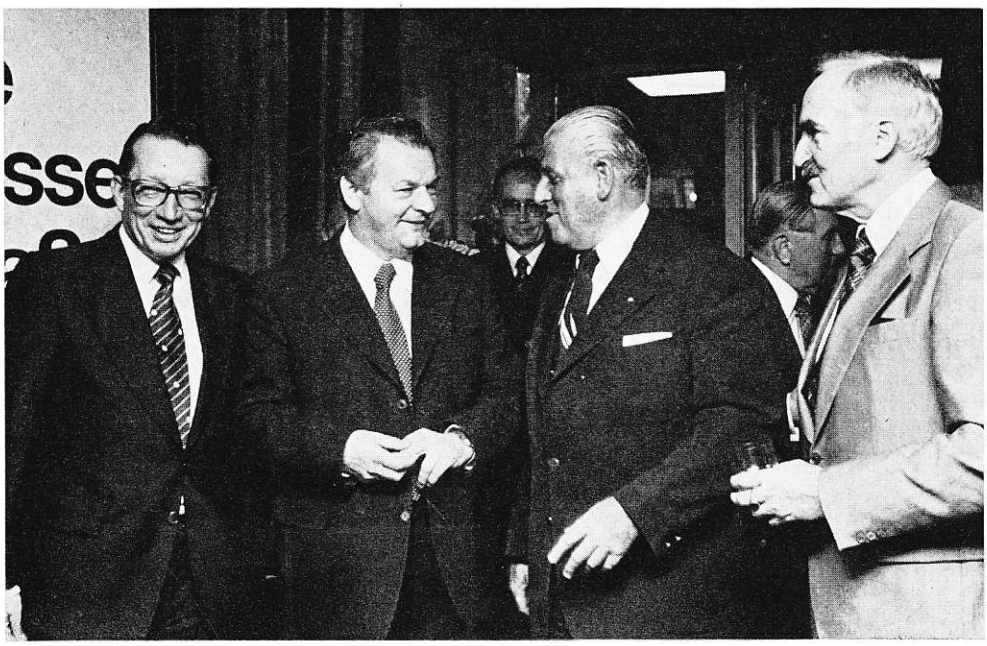
Mitteilungsblätter
Juli 1977
Nummer 24

Deutscher Kanal-
und Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau e.V.
Nürnberg
Geschäftsstelle:
Marienplatz 4
8500 Nürnberg
Telefon: 0911/226646

Parlamentarischer Abend in Bonn

Repräsentanten der Politik und der Wirtschaft gaben sich ein Stelldichein in der Bayerischen Vertretung

Ein Parlamentarischer Abend führte Repräsentanten aus Politik und Wirtschaft in der Bayerischen Vertretung in Bonn zusammen.
Die prominenten Gäste waren einer Einladung des Deutschen Kanal- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau eV und der Rhein-Main-Donau AG gefolgt, um sich am 25. Mai dieses Jahres über die Bedeutung des Europakanals und der Wasserstraße zwischen Nordsee und Schwarzem Meer informieren zu lassen.
Mit dem Parlamentarischen Abend in der Bundeshauptstadt setzte der Kanalverein seine Bemühungen fort, eine breite Öffentlichkeit über die fertiggestellte Kanalstrecke zwischen Bamberg und Nürnberg und die Bauarbeiten an der Reststrecke zwischen Nürnberg und Kelheim zu informieren. Der Bayerische Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr, Anton Jaumann, konnte für den verhinderten Hausherrn, den Bayerischen Staatsminister für Bundesangelegenheiten, Dr. Franz Heubl (er mußte an einer Sitzung des Landtages in München teilnehmen) zahlreiche Gäste begrüßen, darunter den Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Dr. Dieter Haack, den Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen, MdB Karl-Heinz Lemmrich und seinen Stellvertreter MdB Hans Batz. Der Vorsitzende des



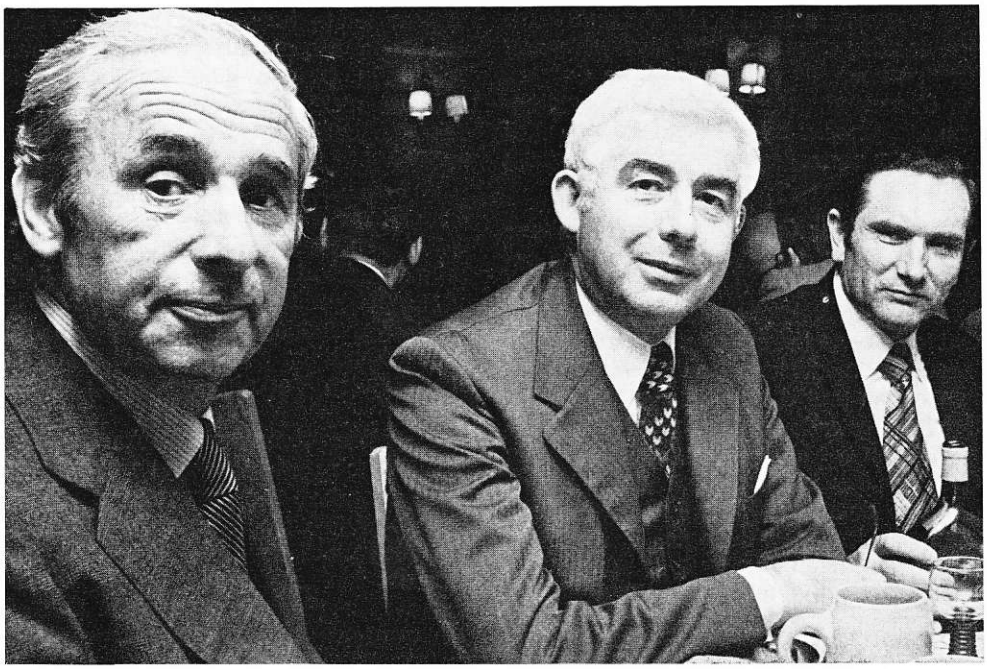
Die Referenten des Parlamentarischen Abends (von links nach rechts): Ministerialdirektor Dr. Friedrich Eder, Bayern Wirtschaftsminister Anton Jaumann, Oberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter, Ministerialdirektor Dipl.-Ing. Burkart Rümelin.

Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau eV, Nürnbergs Oberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter, hieß als Gastgeber die Repräsentanten aus Politik und Wirtschaft ebenfalls herzlich willkommen.

In vier Vorträgen gaben Bayerns Wirtschaftsminister Jaumann, Oberbürgermeister Dr. Urschlechter und die ordentlichen Vorstandsmitglieder der Rhein-Main-Donau AG die Ministerialdirektoren Dr. Eder und Dipl.-Ing. Rümelin, den Gästen einen Einblick in das Kanalprojekt und einen Überblick über den gegenwärtigen Stand der Arbeiten. Wir veröffentlichen die Referate in ihrem vollen Wortlaut in diesem Heft.

Die Rhein-Main-Donau AG hatte im Foyer der Bayerischen Vertretung in Bonn eine eindrucksvolle Informationsschau aufgebaut, die den Europakanal in vielfältigem Licht darstellte. Der offiziellen Vortragsveranstaltung schloß sich ein geselliges Beisammensein an, das den Gästen aus den verschiedenen Bereichen die Möglichkeit zu zwangslosen Gesprächen bot.

Die Redaktion



Der Vorsitzende des Bundestagsausschussses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen, MdB Karl-Heinz Lemmrich (Mitte) im Gespräch mit den beiden stellvertretenden Vorsitzenden des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau eV, Direktor Dipl.-Chem. Rainer Lienau (links) und Ministerialdirektor Alfred Bayer.

Die Bedeutung der Wasserstraße für Wirtschaft und Verkehr

Vortrag des Bayerischen Staatsministers für Wirtschaft und Verkehr, Anton Jaumann, beim Parlamentarischen Abend

Wenn wir Sie heute in die Bayerische Vertretung in Bonn eingeladen haben, um Sie — wieder einmal — über das Thema „Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße" zu informieren, so geschieht dies nicht, weil wir etwa Sorge haben müßten, daß die Fertigstellung der Wasserstraße in irgendeiner Weise gefährdet sein könnte. Die Verträge mit dem Bund und die wiederholten Zusagen der Bundesregierung geben uns eine hinreichende Sicherheit, daß die Wasserstraße bis Mitte der 80er Jahre (anstelle des ursprünglichen Termins von 1981) bis Straubing durchgehend befahrbar sein wird und daß der Ausbau der Donau von Straubing bis Vilshofen 8 Jahre später, also etwa bis 1993, abgeschlossen werden kann. Der Bund wird, davon sind wir überzeugt, seine vereinbarten Leistungen fristgerecht bringen und Bayern wird ebenfalls vertragsgerecht seinen Beitrag leisten.

Angesichts der Größe des Bauvorhabens und der Höhe der Investitionen sowie angesichts der Länge der Bauzeit erscheint es indes notwendig, immer wieder auf die wirtschafts- und strukturpolitischen Gründe hinzuweisen, die den Baubeschluß getragen haben und die die Fertigstellung der Schiffahrtsstraße nach wie vor rechtfertigen. Denn wir haben es erlebt, daß diese Gründe allzu leicht aus dem Gedächtnis und aus dem Blickfeld verschwinden und daß alte längst widerlegte Zweifel und Bedenken von neuem vorgetragen werden. Lassen Sie mich deshalb nochmals zusammengefaßt die Gründe für den Bau der Schiffahrtsstraße vortragen, aus denen sich die besondere wirtschaftliche Bedeutung dieses Verkehrsweges für Bayern ergibt.

Ich möchte die These vorausschicken, daß die Verkehrserschließung eines Landes, jedenfalls für den lebenswichtigen Bereich des Massengutverkehrs, nur dann als befriedigend angesehen werden kann, wenn für die Transportbedürfnisse der Wirtschaft auch ausreichende Schiffahrtswege angeboten werden können. Da jeder Verkehrsweg je nach den gestellten Transportaufgaben seine spezifischen Vor- und Nachteile hat, sollte der Wirtschaft jedenfalls in den Hauptverkehrsrichtungen jeweils Schiene, Straße und Wasserstraße zur Verfügung stehen. Die Wirtschaft kann dann den jeweils günstigsten, d. h. auch preisgünstigsten, Verkehrsweg für die zu erfüllende Aufgabe wählen.

Bayern ist in bezug auf Wasserstraßen von Natur aus nicht begünstigt. Nur zwei schiffbare Ströme sind vorhanden, die aber im nicht ausgebauten Zustand nur sehr eingeschränkt leistungsfähig waren, nämlich Main und Donau. Der Gedanke lag nahe — ich will hier auf die geschichtliche Entwicklung nicht weiter eingehen — die beiden Ströme für die Schiffahrt auszubauen, sie dabei gleichzeitig zur Energiegewinnung zu nutzen und sie durch einen Verbindungskanal zu einem das ganze Land für die Binnenschiffahrt erschließenden Verkehrssystem zu verbinden.

Der gleiche verkehrspolitische Gedanke findet sich entsprechend überall in Deutschland und in Europa: Die vorhandenen natürlichen Wasserwege werden ausgebaut und ausgedehnt, um die Vorteile der Binnenschiffahrt immer größeren Gebieten zugänglich zu machen. Schließlich werden ganze Stromsysteme miteinander verbunden, um diesen Effekt zu erreichen. Der Unterschied zur Situation in Bayern ist nur, daß diese weitgespannten Projekte — ich möchte nur als Beispiel den Mittellandkanal in seiner Relation zum Rhein und zur Elbe erwähnen — ander-

wärts längst verwirklicht sind, während wir immer noch etwa 8 Jahre auf die Fertigstellung der durchgehenden Schiffahrtsverbindung zwischen dem Rhein und der Donau zu warten haben und weitere 8 Jahre für den endgültigen Ausbau der Donau.

Der Bau der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße bedeutet demnach für Bayern die Gleichstellung mit den übrigen Ländern der Bundesrepublik, wo längst eine ausreichende Erschließung durch Wasserstraßen gegeben ist. Die Kosten für den Bau der Schiffahrtsstraße müsen als Aufwand angesehen werden, der erforderlich ist, um auch in Bayern gleichwertige Lebensverhältnisse wie im übrigen Bundesgebiet herzustellen.

Die Notwendigkeit einer gleichmäßigen Erschließung des ganzen Bundesgebiets durch Wasserstraßen ergibt sich aus der Natur und den Erfordernissen des Verkehrsmarktes. Auch der Verkehrsmarkt beruht in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft auf dem Prinzip des Wettbewerbs, d. h. er kann auch auf dem grundlegend wichtigen Sektor des Massengutverkehrs nur funktionieren, wenn

Die Gäste in gemütlicher Runde: Bayerns Wirtschaftsminister Anton Jaumann spricht im Bierkeller der Bayerischen Vertretung in Bonn über die Bedeutung des Europakanals.

mindestens zwei Anbieter von Verkehrsleistungen vorhanden sind. Da der Kraftwagen hier im Weitstreckenverkehr regelmäßig nicht in Betracht kommt, bedarf es neben der Erschließung durch die Eisenbahn auch der Erschließung durch die Wasserstraße.

Dies um so mehr, als Wasserstraßen und Binnenschiffahrt von ihren technischen Gegebenheiten her besonders geeignet für den Transport von Massengütern sind, wie z. B. Erzen, Getreide, Baustoffen usw. Diese Güter müssen einerseits in großen Mengen befördert werden, vertragen aber andererseits nur eine geringe Frachtbelastung je Tonne. Diesem Erfordernis kann das Binnenschiff durch seinen großen Transportraum und seine wirtschaftliche Be- und Entladung in optimaler Weise Rechnung tragen.

Schon das sog. Europaschiff von 1350 t Tragfähigkeit, wohl der verbreiteste moderne Schiffstyp, entspricht einem Güterzug von 120 Achsen. Schubeinheiten können mit einem minimalen Aufwand an Personal und Liegezeiten ein vielfaches dieser Mengen befördern. Infolge des verhältnismäßig geringen Aufwands bei der Durchführung ihrer Transportaufgaben, kann die Binnenschiffahrt der Wirtschaft für die Beförderung von Massengütern echte Preisvorteile bieten. Voraussetzung ist nur, daß die längere Transportdauer in Kauf genommen werden kann.

Der über lange Zeiträume hinweg konstante Anteil der Binnenschiffahrt am gesamten Verkehrsaufkommen in der Bundesrepublik Deutschland und die sehr hohe Transportleistung — auf Binnenschiffen werden rd. 70 % des Güteraufkommens der Eisenbahn befördert — beweist, daß die Binnenschiffahrt tatsächlich für einen großen Teil unserer verladenden Wirtschaft ein optimaler und in vielen Bereichen sicherlich ein unentbehrlicher Verkehrsträger ist. Auch der zum Teil scharfe Wettbewerb der Eisenbahn gegenüber der Binnenschiffahrt konnte hieran nichts ändern.

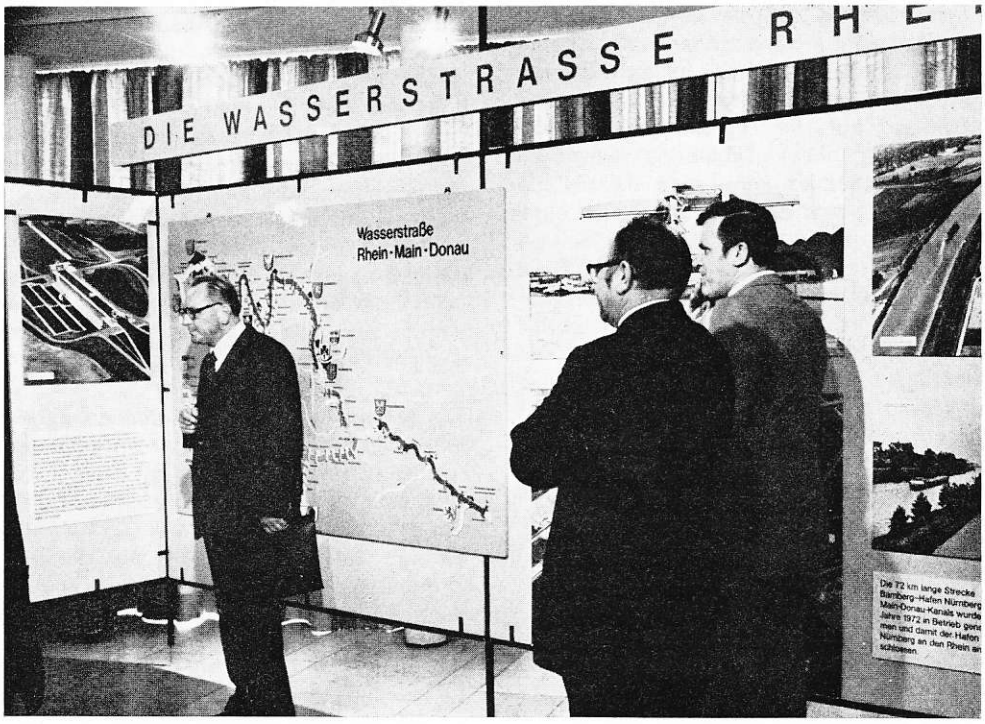
Für die Wettbewerbssituation zwischen Binnenschiffahrt und Eisenbahn ist es bezeichnend, daß sich der Anteil der Binnenschiffahrt an den in der Bundesrepublik insgesamt erbrachten Verkehrsleistungen (t/km) seit 1950 praktisch nicht verändert hat. Trotz des Wettbewerbs der Bundesbahn lag er konstant bei 26 %. Wenn sich im Gegensatz dazu der Anteil an den Verkehrsleistungen bei der Deutschen Bundesbahn im gleichen Zeitraum von 66 % auf 36 % verringert, der Anteil des Güterkraftverkehrs dagegen von 10 % auf 27 % gesteigert hat, so rechtfertigt dies den Schluß, daß die Verkehrsverluste der Bundesbahn in diesem Zeitraum nicht von der Binnenschiffahrt, sondern vom Güterkraftverkehr verursacht wurden. Es wäre deshalb durchaus gerechtfertigt, wenn sich die Deutsche Bundesbahn in Zukunft bei ihren Wettbewerbsbemühungen mehr auf den Güterkraftverkehr und weniger auf die Binnenschiffahrt konzentrieren würde.

Die Binnenschiffahrt ist im übrigen ein wichtiger Verkehrsträger bei der Herstellung von Verkehrsverbindungen zwischen den Industriegebieten des Binnenlandes und den Seehäfen, in denen der Güterverkehr den unmittelbaren Anschluß an die Hochseeschiffahrt findet. Rohstoffe und Industrieprodukte gelangen aus den Seeschiffen ohne Zwischenlagerung in den Laderaum der Binnenschiffe und mit diesen unmittelbar zum Verbraucher. Wo Werkshäfen vorhanden sind oder die Industrie im Hafen angesiedelt ist, erfolgt der Umschlag oft direkt zwischen Schiff und Werksanlage. Behälterverkehr und

Transport mit Behälterschiffen oder Schwimmcontainern erhöht die Kostengünstigkeit dieses Transportsystems.

Oft zitiertes Beispiel für intensiven Umschlag von Seeschiffen auf Binnenschiffe und umgekehrt ist Rotterdam, der größte Hafen der Welt und der Seehafen des Rheinverkehrs. Die gleiche Verbindungsfunktion erfüllen auch die deutschen Nordseehäfen, die über das norddeutsche Kanalnetz mit den Industriegebieten des Binnenlandes im Binnenschiffsverkehr verbunden sind. Die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit von Seehäfen und Binnenschiffahrt trägt entscheidend zur Attraktivität dieses Verkehrssystems für die verladende Wirtschaft bei, und zwar im Export ebenso wie im Import von Rohstoffen und Industriegütern aus Übersee.

Die Bedeutung der Binnenschiffahrt im Rahmen des Gesamtverkehrs beruht auch wesentlich darauf, daß sie sich stets intensiv bemüht hat, die Effizienz ihres Verkehrsmittels durch Rationalisierung und technische Verbesserung weiter zu erhöhen. Ich darf hier nur den Ausbau der Schubschiffahrt und der Tankschiffahrt erwähnen, ferner die Continue-Fahrt, Auto-



Interessierte Besucher in der Informationsschau: Mit Bildtafeln und großen Zeichnungen gibt die Rhein-Main-Donau AG einen Eindruck von der Wasserstraße.

matisierung des Schiffsbetriebs, Funksprechverkehr und die Maßnahmen zur Erhöhung der Umlaufgeschwindigkeit der Schiffe bei gleichzeitiger Verringerung des Personalaufwands.

Das alles hat hohe Investitionen erfordert und Investitionen werden auch weiterhin notwendig sein, um die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt zu erhalten und zu steigern. Den Vorteil hieraus hat die an den Verkehrsleistungen interessierte Wirtschaft, nicht zuletzt auch an den fertiggestellten Teilen der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße.

Der verkehrswirtschaftliche Nutzen der Wasserstraßen für die verladende Wirtschaft schlägt sich sekundär in der Bildung wirtschaftlicher Zentren in den Binnenhäfen nieder, die ihrerseits wieder befruchtend auf die regionalwirtschaftliche Entwicklung ihres Umlandes einwirken. Erfahrungsgemäß kann man davon ausgehen, daß sich der Einzugsbereich eines Hafens je nach Größe und landseitiger Verkehrserschließung auf 50 bis 100 km erstreckt. D. h., daß die Vorteile der Binnenschiffahrt noch bis zu dieser Entfernung von der Wasserstraße trotz des notwendigen Zu- und Ablaufs der Güter von und zu den Häfen wirksam sind. Die Wirtschaft erhält dadurch — insbesondere bei einem Wasserstraßenneubau — die Möglichkeit, ihre Investitionen zu dezentralisieren, weil mehr geeignete Standorte außerhalb der industriellen Ballungszentren zur Verfügung gestellt werden können. Dieser Effekt der Wasserstraßen ist sowohl gesamtwirtschaftlich als auch strukturpolitisch von außerordentlicher Wichtigkeit.

Wenn Bayern seit nunmehr über 50 Jahren den Bau und die Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung betreibt, so bedeutet dies nichts anderes, als daß wir die eben von mir dargelegten verkehrswirtschaftlichen und strukturpolitischen Vorteile der Wasserstraßen auch für unser Land fordern. Es handelt sich hier nicht um einen bloßen „wir-auch"-Standpunkt, sondern um einen begründeten Anspruch auf Gleichstellung mit dem übrigen Bundesgebiet, das von wenigen Ausnahmen abgesehen, längst eine angemessene Verkehrserschließung durch Wasserstraßen besitzt.

Die überdurchschnittliche Belastung der bayerischen Wirtschaft mit Transportkosten — besonders in Südbayern — kann nicht nur als eine Folge der Entfernung von den Bezugs- und Absatzmärkten gesehen werden, sondern diese Belastung beruht auch wesentlich auf dem Fehlen eines mit der Eisenbahn in Wettbewerb stehenden Schiffahrtsweges. Erst wenn die Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße von Nürnberg herkommend die Donau erreicht haben wird, wird der südliche Teil unseres Landes über die Güternahverkehrsbereiche der Häfen Regensburg und Kelheim sowie der anderen Häfen an der Donau aus seiner bisherigen verkehrswirtschaftlichen Benachteiligung freikommen.

Das Argument, daß die Deutsche Bundesbahn dadurch aber einen entsprechenden Verlust haben werde, schlägt meiner Ansicht nach aus zwei Gründen nicht durch: Einmal wird durch die Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße in Bayern nur die Verkehrssituation hergestellt, die — wie erwähnt — im übrigen Bundesgebiet bereits realisiert ist. Es erscheint nicht unbillig, daß sich die Deutsche Bundesbahn in Bayern im Interesse der Gesamtwirtschaft mit der gleichen Verkehrsteilung abfinden muß, wie in den übrigen Ländern der Bundesrepublik.

Zum anderen aber wird die Schiffahrtsstraße durch ihre Auswirkungen auf die Wirtschaftsstruktur auf längere Sicht zu einer Erhöhung des Güteraufkommens führen, von der auch die anderen Verkehrsträger, und hier insbesondere die Deutsche Bundesbahn, ihre Vorteile ziehen wird.
Meines Erachtens sollte das Verhältnis zwischen Bundesbahn und Binnenschifffahrt überhaupt nicht so sehr in einem Gegeneinander als vielmehr in einem vernünftigen Miteinander gesehen werden. Die Wirtschaft wird, wenn sie die Wahl hat, immer den für sie jeweils günstigsten Verkehrsträger für ihre Transporte wählen, und das bedeutet, daß schließlich jeder Verkehrsträger seine angemessene Beteiligung am Verkehrsmarkt finden wird.
Bau und Vollendung der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße ist auch deshalb für Bayern eine verkehrs- und wirtschaftspolitische Notwendigkeit, weil erst durch

Der Vorsitzende des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau eV und Bayerns Wirtschaftsminister im Gespräch mit Politikern und Wirtschaftsvertretern: Oberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter (rechts) und Staatsminister Anton Jaumann (links) in geselliger Runde mit MdB Konrad Porzner und anderen Gästen.

diese Schiffahrtsstraße der vollwertige Anschluß unseres Landes an die Wirtschaftszentren des Rheinstromgebietes hergestellt wird: Erst durch diese Schiffahrtsstraße erhält Bayern die Möglichkeit des Einsatzes aller drei Hauptverkehrsträger des Güterverkehrs in dieser für die Entwicklung seiner Wirtschaft so wichtigen Verkehrsrelation. Der Anschluß an den Rheinverkehr eröffnet der bayerischen Wirtschaft außerdem den direkten Schiffsverkehr zu den Nordseehäfen und zum westdeutschen Kanalgebiet. Welche große Bedeutung für die Wirtschaft gerade der direkten Binnenschiffahrtsverbindung zu den Seehäfen zukommt, habe ich schon eingangs erwähnt.

In der Relation Frankfurt/Main-Regensburg verläuft seit mehr als 1000 Jahren einer der wichtigsten Handelswege des südlichen Mitteleuropa. Dieser Weg ist für Bayern durch die Entwicklung nach dem 2. Weltkrieg, der zur Zonengrenzziehung und zur Schaffung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft geführt hat, noch weitaus wichtiger geworden als er es jemals war. Er muß deshalb durch die drei Verkehrsträger Straße, Wasserstraße und Eisenbahn bedient werden. Das ist mit eine wesentliche Voraussetzung für die weitere Entwicklung der bayerischen Wirtschaft. Denn wenn man die Donau in die Betrachtung einbezieht, so wird der größte Teil Bayerns über die Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße Einzugsgebiet des Rheinverkehrs und der mit dem Rhein verbundenen Schiffahrts- und Industriegebiete werden.

Mit dem Weg zum Rhein wird auch dem Donauschiffsverkehr der Weg nach Nordwesten eröffnet, ebenso wie die Rheinschiffahrt dann über Passau hinaus Verkehre nach Südosteuropa durchführen kann. Regensburg wird nicht mehr der traditionelle Endpunkt der Donauschiffahrt sein, wenn auch der Hafen als Umschlagplatz für Südbayern und für den gebrochenen Verkehr zu den Nordseehäfen seine Bedeutung behalten wird. Die Verbindung und Verknüpfung der starken internationalen Schiffahrt im Rheinstromgebiet mit der internationalen Donauschiffahrt ist ein wesentliches Moment für die Prognose des künftigen Verkehrsaufkommens auf der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße.

Das Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung hat in einem Gutachten aus dem Jahre 1971 festgestellt, daß die internationale Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße entscheidend von der künftigen wirtschaftlichen Entwicklung und von der gegenseitigen Verflechtung der Wirtschaft im Rheinstromgebiet und an der Donau bestimmt werden wird. Die Schiffahrtsstraße wird zwar nach ihrer Vollendung Volkswirtschaften miteinander verbinden, die sich nach Struktur und Entwicklungsstand teilweise erheblich voneinander unterscheiden und unterschiedlichen Wirtschaftssystemen angehören. Gemeinsam ist allen Anliegerstaaten aber ein bemerkenswertes Wachstumspotential, das — so das Ifo-Institut — auf längere Sicht eine beachtliche Ausweitung und Entfaltung der wirtschaftlichen Aktivität ermöglicht. Gerade auch in dem von der Schiffahrtsstraße durchzogenen bayerischen Wirtschaftsraum sind nach dem Gutachten zahlreiche Ansätze für ein anhaltendes überdurchschnittliches Wachstum zu erkennen.

Im Zuge der allgemein sich erweiternden wirtschaftlichen Aktivität und des verstärkten Austausches von Gütern aller Art wird sich notwendig die Nachfrage nach Transportleistungen sowohl im internen als auch im grenzüberschreitenden Bin-

nenschiffsverkehr erhöhen. Die Tatsache, daß die Kanalstrecke zwischen Bamberg und Kelheim ausschließlich der deutschen Souveränität untersteht, gibt die Möglichkeit, den Verkehr der Flotten der Staatshandelsländer durch den Kanal so zu regeln, daß Störungen des Frachtenmarktes im Rheinstromgebiet und im Einzugsgebiet der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße vermieden werden.

Wir sind überzeugt, daß sich längs der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße in Bayern, wenn sie erst einmal durchgehend befahrbar und nicht mehr nur ein Torso sein wird, fühlbare Wachstumsimpulse für die Wirtschaft ergeben werden. Diese können ihre Ursache sowohl in der günstigeren Frachtensituation, wie auch in der Eröffnung neuer Verkehrsbeziehungen oder in dem verbesserten Angebot von Brauchwasser für industrielle Zwecke finden. In dieser Erwartung werden wir durch die positive wirtschaftliche Entwicklung an den bereits fertiggestellten Teilen der Schiffahrtsstraße bestärkt. Der neue Verkehrsweg kommt sowohl den vorhandenen als auch ansiedlungswilligen Betrieben zugute, dient also der Erhaltung vorhandener und der Schaffung neuer Arbeitsplätze.

Ich möchte dazu aber auch sagen, daß die Befürchtungen, die aus Kreisen des Naturschutzes erst kürzlich wieder geäußert worden sind, daß sich nämlich längs der Schiffahrtsstraße ein mehr oder minder geschlossenes Industrieband entwickeln könnte, das die Landschaft und die Umwelt total verändern würde, nicht begründet sind. Einmal wird sich die wirtschaftliche Entwicklung auf einzelne Hafenplätze an der Wasserstraße beschränken, zum andern dürfte eine Ansiedlung von echter Schwerindustrie im bayerischen Raum kaum in Betracht kommen. Im übrigen wird die Schiffahrtsstraße durch einen eigenen Landschaftsplan so in die natürliche Umgebung eingefügt, daß sie sich schon nach wenigen Jahren praktisch als ein Teil des vorhandenen Lebensraumes darstellen wird. Nur dadurch kann die Wasserstraße ja auch die angestrebte Erholungsfunktion für die Bevölkerung erfüllen.

Das Ziel ist greifbar nahe

Oberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter erläutert die Aufgaben des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau eV

Der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau eV setzt seit mehr als 80 Jahren seine ganze Kraft darein, die auseinanderstrebenden Ströme Rhein und Donau zu verbinden. Das Ziel ist nun greifbar nahe. Der Europakanal Rhein-Main-Donau soll bis zur Mitte der achtziger Jahre Regensburg erreicht und damit die letzte Lücke im Wasserweg zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer geschlossen haben.

In dieser Situation steht der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein vor großen Aufgaben. Vor allem muß der Verein darauf hinwirken, daß der Europakanal termingerecht bis zum Jahre 1985 fertiggestellt wird, wie es der Duisburger Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Freistaat Bayern vorsieht. Daher wird er sein ganzes Augenmerk darauf richten, daß der Vorrang des Europakanals vor anderen Projekten ähnlicher Art gewahrt bleibt. Eine wichtige Voraussetzung liegt darin, daß die Mittel von Bund und Land nach der wirtschaftlichen Entwicklung rechtzeitig und in dem

Gesprächskreis in der Informationsschau: Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, MdB Dr. Dieter Haack, und der stellvertretende Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen, MdB Hans Batz, in angeregter Unterhaltung.

Maße fließen, wie es für eine termingerechte Vollendung des Vorhabens unerläßlich ist.

Eine weitere wichtige Aufgabe erblickt der Kanalverein im Bau der Strecke Nürnberg — Regensburg selbst, der für die Struktur der berührten Gebiete besondere Probleme aufwirft. Dabei gilt es zuvorderst, landschaftlich wertvolle Gebiete zu erhalten, weniger interessante Zonen aufzuwerten. Der Europakanal muß also einerseits in die Landschaft eingebettet (Altmühltal), andererseits als belebendes Element ausgebildet werden. Der Wasserweg zwischen Bamberg und Kelheim darf aus diesem Grunde nicht etwa nur als Verbindungsstück zwischen strukturstarken Orten angesehen werden, sondern er muß auch den anderen Gebieten an seinem Lauf Vorteile bringen.

In diesem Sinne gewinnt der Europakanal eine besondere Bedeutung für zwei grundsätzliche Aufgaben, für die es in der vorhandenen Struktur der Gebiete bereits wertvolle Ansätze gibt: die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben und den Fremdenverkehr.

Für die Ansiedlung von Industrie und Gewerbe müssen rechtzeitig Schwerpunkte gebildet, die notwendigen Flächen ausgewiesen und alle Voraussetzungen für ihre infrastrukturelle Erschließung sichergestellt werden.

Fremdenverkehrsgebiete andererseits sollten heute schon daran denken, welchen Nutzen sie aus dem Europakanal ziehen können. Sie dürfen es gerade jetzt nicht versäumen, entsprechende Einrichtungen für die Personenschiffahrt und für die Freizeit und Erholung zu planen.

Der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein ist ein zuverlässiger Partner für solche Bestrebungen. In ihm wirken maßgebliche Vertreter der zuständigen Ministerien des Bundes und des Freistaates, der Bezirksregierungen, der Landkreise, Städte und Gemeinden, der Organisationen der Wirtschaft und der Wirtschaftsunternehmen in vielgestaltiger Weise zusammen. Der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein will alle Möglichkeiten ausschöpfen, dem Europakanal zum erhofften und oft vorausgesagten Erfolg zu verhelfen.

Die Finanzierung der Wasserstraße Rhein-Main-Donau

Von Ministerialdirektor Dr. jur. Friedrich Eder, o. Vorstandsmitglied der Rhein-Main-Donau AG

Die Finanzierung der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße unterscheidet sich grundlegend von derjenigen anderer Wasserstraßenbauten: Die Rhein-Main-Donau AG (RMD), deren Hauptaktionäre bei einem Grundkapital von 170 Mill. DM die Bundesrepublik Deutschland (rd. 64 %), der Freistaat Bayern (rd. 33 %) und die Stadt Nürnberg (rd. 3 %) sind, erhielt bei ihrer Gründung im Jahre 1921 die Konzession an den Wasserkräften des Mains, der bayerischen Donau und des unteren Lechs sowie von Regnitz und Altmühl. Die Reinerträge der an diesen Flüssen auf Kosten der RMD zu errichtenden Kraftwerke sind für den Wasserstraßenbau bereitzustellen. Bisher sind im RMD-Bereich 47 Laufwasserkraftwerke mit einer installierten Leistung von 400 MW und einer Regeljahreserzeugung von 2,4 Mrd. kWh im Betrieb. Daneben wurde über die Tochtergesellschaft Donau-Wasserkraft AG, an der auch die Deutsche Bundesbahn beteiligt ist, in Langenprozelten im Spessart das 1. Pumpspeicherwerk für Bahnstrom errichtet. Dieses seit dem letzten Jahr in Betrieb befindliche Werk dient der Deutschen Bundesbahn mit max. 170 MW zur Versorgung mit elektrischer Spitzenenergie.

Mit den weiteren im Bau bzw. in Bauvorbereitung befindlichen 4 Laufwasserkraftwerken zwischen Kelheim und Straubing wird sich in einigen Jahren die Leistung um knapp 60 MW und die Jahreserzeugung um rd. 390 Mill. kWh erhöhen. Beim derzeitigen Ausbaustand erwirtschaften die Kraftwerke im Normaljahr einen für den Wasserstraßenbau bereitzustellenden Überschuß von 30—40 Mill. DM. Die im Kraftwerksbetrieb erwirtschafteten Erträge wurden bisher jedoch nicht unmittelbar für den Wasserstraßenbau abgezweigt. Zur Beschleunigung des Baufortganges hat die Gesellschaft vielmehr Kapitalmarktmittel aufgenommen, für deren Verzinsung und Tilgung die Kraftwerkserträge herangezogen werden. Darüber hinaus stellen Bund und Bayern Haushaltsmittel als zinslose Baudarlehen zur Verfügung.

Seit der Währungsreform bis Ende 1976 wurden im Rhein-Main-Donau-Bereich insgesamt 2908 Mill. DM, davon 2038 Mill. DM für den Bau von Schiffahrtsanlagen investiert. Bund und Bayern haben dafür 1192 Mill. DM (41 %), die RMD 1716 Mill. DM (59 %) aufgebracht. Bis zur Fertigstellung des Verbindungsstücks Nürnberg — Regensburg werden noch weitere rd. 1,34 Mrd. DM anfallen.

Der Bau der im Zuge des Donauausbaues zunächst vorgesehenen 2 Stufen Geisling und Straubing wird 0,56 Mrd. DM erfordern. Die Finanzierung des Baues dieser Stufen, die sog. Donaukanalisierung, ist allerdings nicht mehr eine Pflichtaufgabe der RMD, da diese die ihr nach den Bauverträgen von 1921 für diese Strecke obliegende Verpflichtung bereits durch die sog. Niederwasserregulierung erfüllt hat. Die RMD erhielt jedoch im sog. Donaukanalisierungsvertrag vom Bund den Auftrag, diese Stufen ebenfalls zu bauen, wobei sich Bayern an den Gesamtkosten mit $^1/_3$ beteiligt, da durch den Stufenbau dieses Gebiet gleichzeitig hochwasserfrei gemacht wird.

Seit dem Anschluß Nürnbergs ist die Ertragskraft der Wasserkraftwerke der RMD für den Schuldendienst aus dem Wasserstraßenbau voll in Anspruch genommen. Um eine termingerechte Fertigstellung des Main-Donau-Kanals zu gewährleisten, ist die RMD deshalb auf die staatliche Vorfinanzierung der gesamten Südstrecke angewiesen. Im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung haben Bund und Bayern

für die Jahre 1976 bis 1980 insgesamt 1026 Mill. DM zugesagt. Auch bei diesen öffentlichen Mitteln handelt es sich ebenso wie bei den schon in der Vergangenheit bereitgestellten Haushaltsmitteln nicht um verlorene Zuschüsse, sondern um **zinslose Darlehen.** Diese sind im Laufe der Konzessionszeit aus den künftigen Kraftwerkserträgen zurückzuzahlen.
Nach unserer Ertragsvorschau werden von den der RMD von Bund und Bayern insgesamt zu gewährenden Darlehen von zusammen rd. 2,5 Mrd. DM bis zum Jahre 2050 2 Mrd. DM getilgt sein. Es besteht dann zwar noch ein Restbetrag von rd. 500 Mill. DM. Diesem Betrag steht aber der Wert der Kraftwerke von z. Z. mindestens 1,1 Mrd. DM gegenüber. Diese Kraftwerke gehen nach Ablauf der Konzessionszeit unentgeltlich und lastenfrei in das Eigentum von Bund bzw. Bayern über. Abgesehen vom volkswirtschaftlichen Wert der Schiffahrtsanlagen selbst werden also ihre Investitionskosten in der Konzessionsstrecke allein durch den Wert der Kraftwerke mehr als kompensiert.

Besprechung im kleinen Kreis: Rhein-Main-Donau AG-Vorstandsmitglied Ministerialdirektor Dr. Friedrich Eder (Mitte) im angeregten Gespräch mit MdB Dr. Oscar Schneider, dem Vorsitzenden des Ausschusses für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (rechts) und Generaldirektor i. R. Dr. Ing. Dr. h. c. Carl Knott.

Das Baugeschehen am Europakanal

Von Ministerialdirektor Dipl.-Ing. Burkart Rümelin, o. Vorstandsmitglied der Rhein-Main-Donau AG

Um die Schiffahrt zwischen Rhein und Donau im Jahre 1985 eröffnen zu können, sind folgende Streckenabschnitte herzustellen bzw. auszubauen:

— 64 km Schiffahrtskanal mit 7 Schleusen zwischen Nürnberg und Dietfurt,
— 34 km Altmühlausbau mit 2 Staustufen zwischen Dietfurt und Kelheim,
— 87 km Donauausbau mit 4 Staustufen zwischen Kelheim und Straubing.

Der Schiffahrtskanal erreicht bei Hilpoltstein den höchsten Punkt mit 406 m üNN und durchschneidet dort die Wasserscheide zwischen Rhein und Donau. Die Kanalschleusen sind 12 m breit und 190 m lang. Die Stufenhöhe beträgt bei drei Schleusen rund 25 m, die damit die höchsten Schleusen mit Sparbecken auf der Erde sein werden. Eine solche Schleuse ist bereits im Bau. Der Kanal wird als Trapezprofil mit 55 m Wasserspiegelbreite ausgebildet und verläuft überwiegend im Einschnitt. Streckenabschnitte, deren Wasserspiegel geländegleich oder höher liegt, erhalten eine Asphaltdichtung, die durch eine Schutzschicht gegen Beschädigungen durch den Schiffsverkehr geschützt wird. Es sind außerdem 1 Kanalbrücke und 47 Kreuzungsbauwerke notwendig.

Beim Altmühlausbau sind 2 Schleusen mit je 8,4 m Stufenhöhe und 15 Kreuzungsbauwerke zu errichten. Die Staustufe Kelheim ist im Bau, die Staustufe Riedenburg wird im Herbst 1977 begonnen werden. Neben den Altmühlstufen und den Kanalschleusen der Südrampe werden Pumpwerke errichtet, die den Wasserverbrauch der Schleusen decken sollen und der Aufbesserung der Wasserführung von Nebenflüssen des Mains dienen. Neben der Scheitelhaltung wird für den Schleusenbetrieb ein Wochenspeicher entstehen, der sog. Dürrlohspeicher. Bemerkenswert sind auch die Baumaßnahmen der bayerischen Wasserwirtschaftsverwaltung, die ein Altmühlausgleichsbecken bei Gunzenhausen und 2 Talsperren im Tal des Brombachs und der Kleinen Roth errichten wird, um eine großräumige Wasserüberleitung aus dem Einzugsgebiet der Donau in das des Mains zu ermöglichen.

Im Donauausbau mit Staustufen unterscheidet sich der Abschnitt Kelheim — Regensburg, der im Sommer 1978 für die Schiffahrt freigegeben wird, durch Schleusen- und Fahrwasserbreite von der Donaustrecke unterhalb von Regensburg. Die Schleuse der Donaustufen Bad Abbach und Regensburg ist 12 m breit und 190 m lang, die Mindest-Fahrwasserbreite beträgt 50 m. Die Schleuse der Donaustufen Geisling und Straubing, deren Bau spätestens 1985 beendet sein soll, wird wegen des Verkehrs von Schubverbänden mit 4 Schubleichtern 24 m breit und 230 m lang sein, das Fahrwasser unterhalb von Regensburg wird auf 100 m Breite ausgebaut werden. Ein weiteres Ziel dieses Donauausbaues ist der Schutz gegen ein 500jähriges Hochwasser.

Der Landschaftsgestaltung, die im RMD-Bereich stets einen hohen Stellenwert hatte, gilt unsere besondere Aufmerksamkeit. Die RMD hat 1974 einen Landschaftsplan erstmals für den Wasserstraßenbau im Altmühltal veröffentlicht und inzwischen für alle Strecken zwischen Nürnberg und Straubing solche Pläne in Auftrag gegeben. Damit soll nicht nur eine gute Eingliederung aller Baumaßnahmen in die Landschaft erreicht werden, etwa durch Pflanzungen und durch einen Wechsel der Gestaltungselemente. Ziel ist auch eine Bereinigung bisheriger Landschaftssünden in Form von Kiesgruben und Müllablagerungen und eine großräumige Gestaltung des Nahbereiches der Wasser-

straße, wobei Altwässer und Teile des Ludwigskanals erhalten und von der Bevölkerung geschätzte Erholungszonen entstehen werden. Daß dabei zu enge Ortsdurchfahrten durch Umgehungsstraßen ersetzt und Brücken mit großzügigen Rampen gebaut werden, erregt die Vertreter des Natur- und Landschaftsschutzes. Doch ich bin sicher, daß spätestens 10 Jahre nach dem Abklingen des oft störenden Baugeschehens die für den Transport von Massengütern und Schwerlastgütern erbaute RMD-Wasserstraße und ihr Nahbereich weithin zu den schützenswerten Landschaftsbereichen zählen werden.

Fachleute unter sich: Rhein-Main-Donau AG-Vorstandsmitglied Ministerialdirektor Dipl.-Ing. Burkhart Rümelin (rechts) im Gespräch mit den Mitgliedern des Vorstandes bzw. Beirates des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau eV, Präsident Dr. Wilhelm Geile (Mitte) und Dr. Arthur Birkendahl.

Herausgeber: Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg
Fotos: Gertrud Gerardi, Nürnberg
Druck: Verlagsdruckerei Ph. C. W. Schmidt, Neustadt/Aisch
Klischees: Klischee-Anstalt Döss, Nürnberg