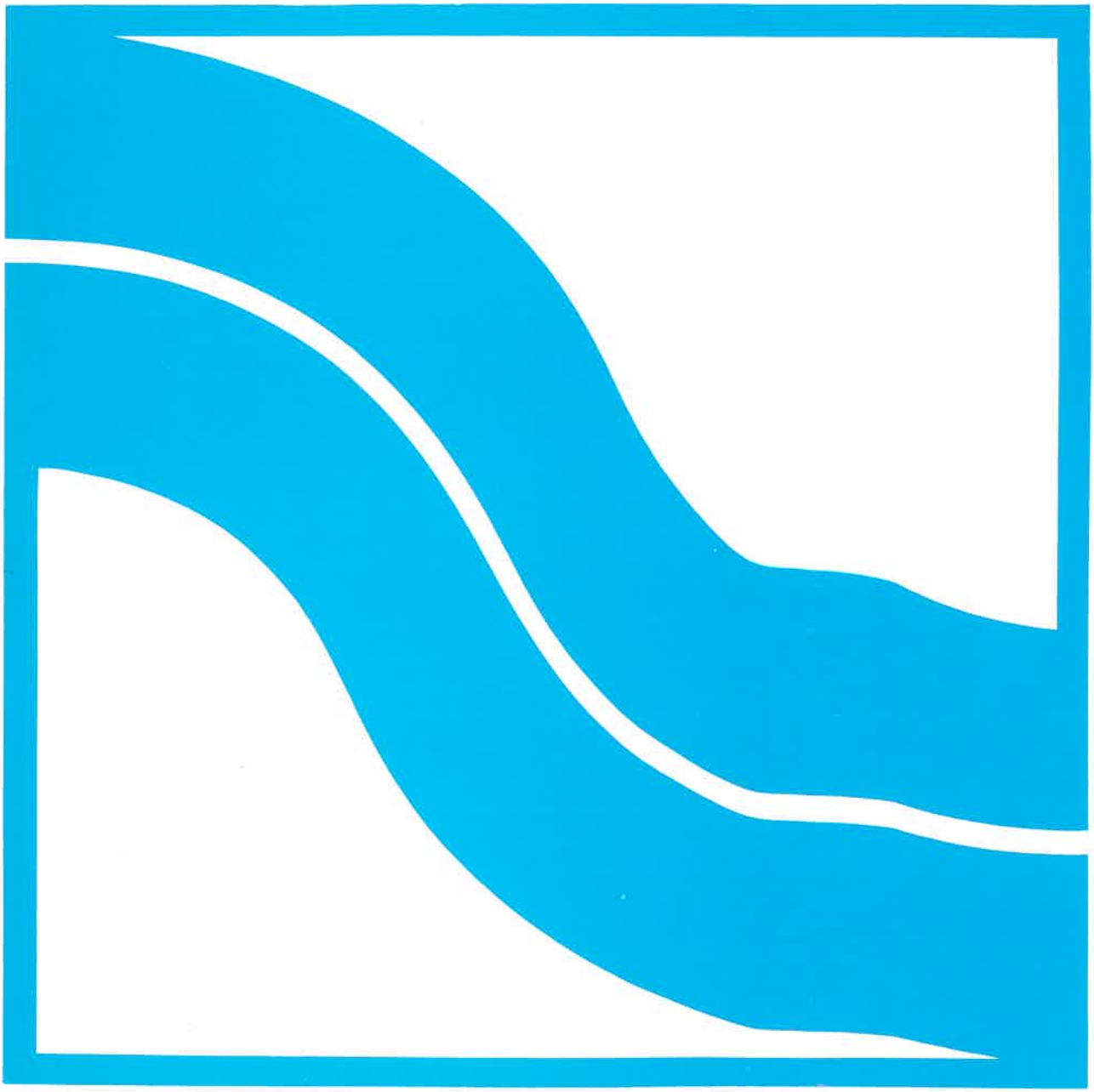
Deutscher Kanal-
und
Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau

Mitteilungsblätter

58



Mitteilungsblätter
April 1988
Nummer 58

Deutscher Kanal-
und Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau e.V.
Nürnberg
Geschäftsstelle:
Karl-Schönleben-Str. 65
8500 Nürnberg 50
Telefon: 09 11 / 8 55 09

„Fertigstellung der Rhein-Donau-Verbindung 1992 – eine Region bereitet sich vor“

Zu dieser Themenstellung wurde als Gemeinschaftsveranstaltung der Universität Regensburg und der Industrie- und Handelskammer Regensburg am 23. Februar 1988 ein Seminar durchgeführt.
In diesem Seminar ging es um die mit der Fertigstellung der Main-Donau-Verbindung zu erwartenden Veränderungen sowie um die zu treffenden Maßnahmen, um sich frühzeitig und optimal auf die veränderte Situation einzustellen. Das Seminar wendete sich an die Unternehmen, die Vertreter der Wirtschaft, die Angehörigen der Hochschulen und an alle Interessenten aus Politik und Verwaltung. An dem Seminar nahmen etwa 100 Personen teil.

Den unterschiedlichen Aspekten wurde durch Statements von Referenten aus den verschiedenen Bereichen Rechnung getragen. An die Ausführungen schloß sich eine lebhafte Diskussion an. Der Gedankenaustausch wurde in einem anschließenden Postkolloquium in persönlichen Gesprächen fortgesetzt.
In diesem Mitteilungsblatt bringt der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein mit freundlicher Genehmigung und Unterstützung der Industrie- und Handelskammer Regensburg Kurzfassungen der verschiedenen Statements und der anschließenden Diskussion. Die ausführliche Wiedergabe der Beiträge erfolgt in der „Schriftenreihe der Industrie- und Handelskammer Regensburg“. Sie kann von den Mitgliedern und Freunden des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins dort angefordert werden.

Die Redaktion

Fertigstellung der Rhein-Donau-Verbindung 1992 – eine Region bereitet sich vor

		Seite
Eröffnung und Begrüßung	– Präsident Dipl.-Kfm. Helmut Heene, Industrie- und Handelskammer Regensburg	5
Statements:		
aus europäischer Sicht	– Konsul Dr. Norbert Beinkofer, Präsident der Union westeuropäischer Industrie- und Handelskammern des Rhein-, Rhone- und Donaugebietes, Vizepräsident der Kammer der gewerblichen Wirtschaft, Linz	6
aus regionalwirtschaftlicher Sicht	– Ministerialrat Tillmann Huber, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, München	8
aus der Sicht der Landeshafenverwaltung	– Dipl.-Kfm. Franz Mißlbeck, kaufmännischer Direktor der Bayerischen Landeshafenverwaltung, Regensburg	10
aus kommunaler Sicht	– Dr. Günter Stöberl, Planungsdezernent der Stadt Regensburg	14
aus der Sicht der Verlader	– Dr. Klaus Dietrich, Firma Süd-Chemie AG, Werk Kelheim/Ost	16
	Alfons Mosel, Geschäftsführer der Firma Club-Kraftfutterwerk GmbH, Regensburg	18
aus der Sicht der Bayerischen Lloyd AG	– Hans Mayer, Direktor der Bayerischen Lloyd AG, Regensburg	20
aus der Sicht der Deutschen Bundesbahn	– Eberhard Thiel, Vizepräsident der Bundesbahndirektion Nürnberg	23
aus der Sicht der Industrie- und Handelskammer Regensburg	– Präsident Dipl.-Kfm. Helmut Heene, Industrie- und Handelskammer Regensburg	26
Diskussion	–	28
Schlußwort	– Vizepräsident Professor Dr. Richard Bonart, Universität Regensburg	29

Fertigstellung der Rhein-Donau-Verbindung 1992 – eine Region bereitet sich vor

Eröffnung und Begrüßung

Helmut Heene

Präsident Heene begrüßt die Referenten und Seminarteilnehmer und führt dann aus[1]):

Wir haben 1975 damit begonnen, zusammen mit der Universität Regensburg Vortragsveranstaltungen durchzuführen, in denen Fragen aufgegriffen werden, die die Region stellt und die für diese Region von besonderer Bedeutung sind. Die heutige Veranstaltung ist die zehnte in dieser Reihe.

Mit der Durchführung dieser Gemeinschaftsveranstaltungen verfolgt die Kammer unter anderem das Ziel, die Zusammenarbeit zwischen der Hochschule und der Kammer bzw. der Wirtschaft zu fördern.

Das Jahr 1992 wird wirtschafts- und verkehrspolitisch bedeutsame Markierungen auf dem Weg zu einem geeinten Europa bringen. Zum einen werden bis dahin die Grenzen innerhalb der Europäischen Gemeinschaft abgeschafft sein, und es wird einen europäischen Binnenmarkt geben mit einem weitgehend vereinheitlichten Wirtschafts-, Finanz- und Steuersystem und mit wesentlichen Veränderungen vor allem auch im Verkehrssektor. Zum anderen wird der Main-Donau-Kanal eröffnet. Die Länder West- und Osteuropas sind damit auf dem Wasserweg miteinander verbunden.

Verkehrswege gehörten schon immer zu den bedeutendsten Standortfaktoren. Vor allem wir in Ostbayern können froh sein, daß wir diese Perspektive haben. Ostbayern wird an die westeuropäischen Industriezentren angebunden. Das verbessert die Wettbewerbssituation dieses Raumes.

Die Rhein-Donau-Verbindung bringt Vorteile in zweierlei Hinsicht: Erstens wird der Warenaustausch zwischen der Bundesrepublik und Österreich, zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Österreich erleichtert, wenn ein durchgehender Schiffahrtsweg für moderne Motorgüterschiffe und Schubverbände mit einer Tragfähigkeit bis zu 3300 t zur Verfügung steht. Für die verladende Wirtschaft wird der Transport auf dem Wasser damit zu einer attraktiven Alternative. Zweitens wird West- und Mitteleuropa über den Wasserweg mit Südosteuropa verbunden. Dies eröffnet neue Chancen für den wirtschaftlichen Austausch zwischen West und Ost.

Es wird darauf ankommen, daß wir diese Chancen nutzen, daß wir uns frühzeitig und so gut wie möglich auf die veränderte Situation einstellen.

‚Eine Region bereitet sich vor' lautet unser heutiges Thema. Es geht darum, was bereits getan wird und was noch getan werden muß. Die Frage wird von den verschiedensten Seiten her beleuchtet werden.

[1]) Kurzfassung.

Statement[1]) – aus europäischer Sicht

Dr. Norbert Beinkofer

Die Union westeuropäischer Industrie- und Handelskammern des Rhein-, Rhone- und Donaugebietes, in der ich seit letztem Herbst die Ehre habe, den Vorsitz zu führen, ist jene internationale Vereinigung, deren Gründung im Jahre 1949 bereits im Zeichen einer gesamteuropäischen Zusammenarbeit im Verkehrsgeschehen und hierbei besonders des Zieles einer möglichst baldigen Verwirklichung der Verbindung zwischen Rhein und Donau stand. In der Union sind 87 Industrie- und Handelskammern aus sieben europäischen Ländern vereinigt, nämlich den drei Beneluxstaaten sowie der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, der Schweiz und Österreich. Nach wie vor stehen Probleme der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrspolitik im Vordergrund der Zielsetzungen und der Wirksamkeit der Union.

Ebenso wie meine Heimatkammer in Oberösterrreich bereits seit der unmittelbaren Gründungszeit der Union angehört, ist auch die Kammer Regensburg seit Anfang der 50er Jahre ein prominentes Mitglied derselben. Beide Kammern sind besonders aktiv im Rahmen der Arbeitsgruppe ‚Wasserstraßen'.

Die Main-Donau-Verbindung wird in fünf Jahren vollendet sein. Dieser Umstand hat in der jüngsten Vergangenheit zu einer wachsenden Intensivierung der Kontakte und konkreten Kooperationsabkommen nicht nur im zwischenstaatlichen Bereich und jenem der öffentlichen Körperschaften der Wirtschaft geführt, sondern er hat auch seinen Niederschlag in der Sphäre der wirtschaftlichen Praxis gefunden. Eine der ersten Vorleistungen in dieser Beziehung war zweifelsohne die Einbindung des Bayerischen Lloyd in den großen Rhenus-Konzern, der ja vor allem in der Rheinregion verankert ist.

In jüngster Zeit hat die Ratifizierung des deutsch-österreichischen Schiffahrtsvertrages, der sich hauptsächlich auf den Rhein-Main-Donau-Verkehr bezieht, und die Unterzeichnung eines deutsch-ungarischen, eines deutsch-tschechoslowakischen sowie die Paraphierung eines deutsch-sowjetischen Schiffahrtsabkommens eine Parallele durch zahlreiche Unternehmensvereinbarungen zwischen Rhein- und Donauregion gefunden.

Durch den Main-Donau-Kanal wird eine Transversale geschaffen, welche Rheinregion und Donauraum miteinander verbindet. Das Einzugsgebiet der Donau umfaßt flächenmäßig 1/12 des Kontinents und ist viermal so groß wie jenes des Rheins. Es ist jedoch, wenn man von den Ländern an der oberen Donau absieht, siedlungsmäßig und industriell noch wesentlich dünner durchsetzt als die Gebiete am Rhein. In der Rheinregion leben etwa 140 Mio. Menschen, in den Ländern des Donauraumes im engeren Sinne, nämlich Österreich, Tschechoslowakei, Ungarn, Jugoslawien und Rumänien, etwa 86 Mio. Menschen. Die Staaten der Rheinregion sind am Welthandel zu mehr als 1/5 beteiligt, die Länder an der Donau nur zu etwa 1/25.

Diese Unterschiede in der wirtschaftlichen und bevölkerungsmäßigen Dichte zeigen sich auch im Verkehrsvolumen. Auf dem Rhein werden jährlich etwa 270 Mio. t bis 280 Mio. t befördert, auf der Donau etwa 80 Mio. t. All dies zeigt an, daß sowohl in handelspolitischer als auch in verkehrsmäßiger Hinsicht eine sehr starke Dynamik zu erwarten ist. Sicherlich wird nach der Realisierung der Rhein-Donau-Verbindung eine gewisse Konzentrierung zu den Mündungshäfen an der Nordsee und am Schwarzen Meer zu erwarten sein, doch soll andererseits nicht übersehen werden, daß sich durch die vielen Varianten des kombinierten Verkehrs zwischen Binnenschiffahrt, Schiene und Straße auch eine chancenreiche

[1]) Kurzfassung.

Erweiterung des Hinterlandes für die deutschen Nordseehäfen ergeben wird.
Eines der schwierigsten Probleme, welches das europäische Verkehrsgeschehen belastet, ist die Bewältigung des noch immer in steiler Kurve zunehmenden alpenüberquerenden Nord-Süd-Transits. Es ist zu hoffen, daß jene Bemühungen, zumindest einen Teil der Zuwachsraten im Nordwest-Südost-Durchgangsverkehr, der sich derzeit gleichfalls über die Alpenpässe bewegt, auf den Donauweg in Form eines ro/ro-Verkehrs bzw. auch anderer Spezifikationen des kombinierten Verkehrs umzulegen, von Erfolg begleitet sein werden. Daß dies möglich wäre, beweist bereits die bisherige Praxis des ro/ro-Verkehrs zwischen Schalding/Passau bzw. Linz und dem bulgarischen Hafen Vidin.

Statement[1]) – aus regionalwirtschaftlicher Sicht

Tillmann Huber

Was ich skizzieren möchte, ist die Lage der Region Regensburg, wie sie sich in wirtschafts- und verkehrspolitischer Sicht der Staatsregierung darstellt, welche Erwartungen die Staatsregierung in die Fertigstellung des Kanals setzt und was staatlicherseits bis zur Fertigstellung des Main-Donau-Kanals noch alles geplant ist. Die Haupterwartung läßt sich in zwei ganz kurzen Worten ausdrükken, nämlich ‚Schiffahrt' und eng verbunden damit ‚regionalwirtschaftliche Impulse'.

Die regionalwirtschaftlichen Impulse muß man etwas genauer ins Auge fassen. Sie werden ja nicht überall in gleicher Weise, quasi automatisch wie an einem Band längs der Wasserstraße wirksam werden, sondern sie werden sich an bestimmten Stellen konzentrieren und sie werden erhebliche regionale Unterschiede aufweisen. So werden an der eigentlichen Kanalstrecke, die jetzt zwischen Roth und Kelheim fertiggestellt wird, wesentlich geringere Impulse als an der Donau zu verzeichnen sein. Das liegt ganz einfach an den wirtschaftsgeographischen Voraussetzungen. Es handelt sich an dieser Strecke überwiegend um agrarisch geprägtes Gebiet. Es mangelt an großen wirtschaftlichen Schwerpunkten. Es werden zwar die einzelnen Gemeinden am Main-Donau-Kanal ihre Vorteile von der Wasserstraße haben, aber im ganzen wird es sich doch um regional stark begrenzte Impulse handeln. Entsprechend begrenzt ist auch die Infrastruktur, die man dort schafft. Es werden jeweils Anlegestellen für zwei Güterschiffe sowie Anlegestellen für Personenschiffe geschaffen.

Anders wird es an der Donau sein. Die Donau wird durch die Verbindung mit dem Main-Donau-Kanal erst ‚die richtige Richtung' bekommen. Im Westen sind die großen wirtschaftlichen Schwerpunkte Europas und durch die Verbindung mit ihnen wird die ganze Donauregion profitieren. An der Donau sind für wirtschaftliche Impulse wesentlich bessere Voraussetzungen gegeben als im Altmühltal und auf den Jurahöhen. Ich nenne einige Fakten zur Begründung: Die Siedlungsstruktur ist günstiger; die Wirtschaftspotenz der Donaustädte und vor allem der Region Regensburg bietet gute Ansatzpunkte für Impulse; es stehen außerdem ausreichend erschlossene und erschließbare Flächen für Industrieansiedlungen zur Verfügung.

Die Lage der Donauregion im Hauptnetz der Bahn war seit jeher gut und mit der Fertigstellung der Autobahnen Nürnberg-Passau und München-Regensburg ist die Region auch im Fernstraßennetz gut angeschlossen.

An der Donau bestehen ferner ausgezeichnete wasserwirtschaftliche Voraussetzungen und mit der großen Erdgasleitung nördlich der Donau auch gute energiewirtschaftliche Voraussetzungen für gewerbliche Aktivitäten.

Die Region Regensburg ist wirtschaftlich dynamisch. Es gibt vielleicht zur Zeit keine bayerische Region, in der mehr Aufbruchstimmung zu verspüren wäre. Auf die herausragenden Standortentscheidungen der Firmen BMW und Siemens brauche ich an dieser Stelle nicht mehr einzugehen.

Die Verkehrsinfrastruktur in der Region Regensburg ist allerdings noch nicht ganz komplett. Im Fernstraßenbau fehlt noch die B 15 neu. Was das Bahnnetz betrifft, so bereitet der Ausbau der Linie Nürnberg–Regensburg–Passau Sorge, weil er leider bei der letzten Überprüfung des Bundesverkehrswegeplanes hintangestellt worden ist. Die Bayerische Staatsregierung wird alles tun, um die Maßnahme bei der nächsten Überprüfung von der Kategorie ‚Planung' in die Kategorie ‚vordringlicher Bedarf' zu bringen. Ob es gelingt, hängt sehr stark davon ab, was sich in Österreich tut.

[1]) Kurzfassung.

Der neue Flughafen München wird die Situation in Regensburg verbessern, denn er liegt von Regensburg aus gesehen doch um einiges günstiger als München Riem.
Zur Vorbereitung auf die Öffnung des Main-Donau-Kanals gehört natürlich auch der Bau oder die Vergrößerung von Umschlagsanlagen und Häfen an der Wasserstraße selbst. Der Hafen Regensburg hat Kapazitäten frei. Kelheim erweitert sein Hafenbecken zur Zeit im Hinblick auf den bisher schon gestiegenen Verkehr und den weiteren Aufschwung nach Eröffnung des Kanals.
Nach diesem Überblick über die Verkehrsinfrastruktur möchte ich auch noch auf ordnungspolitische Maßnahmen eingehen, die notwendig sind, damit die große Investition des Main-Donau-Kanals auch die entsprechenden Früchte trägt. Es müssen im voraus Befahrensregelungen für den nationalen und den internationalen Verkehr festgelegt werden. Die Teilnahme ausländischer Schiffe am Verkehr wird durch zweiseitige Verträge geregelt, wovon drei, nämlich der mit Österreich, mit der Tschechoslowakei und mit Ungarn, bereits abgeschlossen wurden. Mit den anderen Donaustaaten wird verhandelt. Die Bundesregierung hat Ende des Jahres 1987 beschlossen, Beitrittsverhandlungen zur Belgrader Donaukonvention zu beginnen. Man darf sich von dem Beitritt erhoffen, daß er die Lösung von Problemen der Schiffahrt, wie zum Beispiel die unzureichenden Gefahrgutvorschriften, auf der Donau erleichtern wird, und man darf darüber hinaus auch eine allgemeine Förderung der Zusammenarbeit mit den Donaustaaten erwarten, die mithilft, die Wirtschaftsbeziehungen zu vertiefen.
Ich habe eingangs gesagt, daß Regensburg zu den aktivsten Regionen Bayerns mit starken Aufschwungtendenzen gehört. Ich muß aber auch hinzufügen, daß hier trotz allem noch eine hohe Arbeitslosigkeit, die über dem bayerischen Landesdurchschnitt liegt, zu verzeichnen ist.
Die wirtschaftlichen Impulse, die die Eröffnung des Main-Donau-Kanals mit sich bringt, werden vor allem im Verkehrssektor, im Handel und im warenproduzierenden Bereich spürbar sein. Sie sollten mithelfen, die Lage auf dem Arbeitsmarkt in der Region weiter zu verbessern.

Statement[1]) – aus der Sicht der Landeshafenverwaltung

Franz Mißlbeck

Beschreibung des Verkehrsmarktes der Region

Die Region, die sich hier vorstellt, umfaßt die Verkehrsbezirke 191 Regensburg und 192 Amberg/Weiden.

Aus hafenspezifischer Sicht kommt dabei dem Verkehrsbezirk 191 Regensburg besondere Bedeutung zu, weil im 191. Verkehrsbezirk in Regensburg und Kelheim Hafenumschlagplätze vorhanden sind, bzw. solche bis zur Fertigstellung des Main-Donau-Kanals noch eingerichtet werden sollen (Mühlhausen, Dietfurt, Riedenburg). Er weist für 1986 ein Gesamtverkehrsvolumen von rund 16,6 Mio. t aus.

Der Verkehrsbezirk 191 war bisher nur in Richtung Osten dem Binnenschiffsverkehr erschlossen. Dies erklärt auch den geringen prozentualen Anteil der Binnenschiffahrt (12,8%) am Gesamtverkehrsaufkommen im 191. Verkehrsbezirk. Bezogen auf den Güteraustausch des 191. Verkehrsbezirks mit den Donauanliegerstaaten (1986 = 3,140 Mio. t) macht der Anteil der Binnenschiffahrt aber 62,2% aus (Eisenbahn = 26,1%; Lastkraftwagen = 11,7%). Hier zeigt sich ein sehr deutliches Übergewicht der Schiffstransporte, was letztlich Rückschlüsse auf die meist unzulängliche bahn- und straßenseitige Infrastruktur in diesen Ländern zuläßt und das Interesse der Donauanlieger am Wasserweg signalisiert. Die künftig durchgehende Wasserstraße wird 1992 der Binnenschiffahrt den Verkehrsmarkt in Richtung West eröffnen bzw. in Teilen des Verkehrsbezirks 191, zum Beispiel Landkreis Neumarkt, günstiger gelegene Umschlagplätze in Richtung Osten erhalten. Insoweit befassen sich alle diesbezüglichen Überlegungen aus Hafensicht vorwiegend mit den Voraussetzungen, Möglichkeiten und Veränderungen, die sich im 191. Verkehrsbezirk auswirken.

Dabei wird man den Verkehrsmarkt für den 192. Verkehrsbezirk nicht völlig außer acht lassen können, denn dazu ist er verkehrlich mit seinen Stadt- und Landkreisen für mögliche Wasserstraßentransporte sowohl vom Volumen wie auch vom Gütersubstrat und den Sendungsgrößen her zu interessant. Der Gesamtverkehr 1986 betrug hier rund 14,4 Mio. t.

Der Verkehrsmarkt, der sich in den vorstehenden Zahlen für die beiden Verkehrsbezirke 191 und 192 ausdrückt, ergibt für die einzelnen Verkehrsträger derzeit folgende Verkehrsanteile.

191. und 192. Verkehrsbezirk

VB	Schiff 1000 t	Bahn 1000 t	Lkw 1000 t	SA. 1000 t
191	2111,4	6747,6	7702,5	16561,5
192	—	8164,2	6281,7	14445,9
SA.	2111,4	14911,8	13984,2	31007,4
Anteile in %	6,8%	48,1%	45,1%	100,0%

Chancen der Binnenschiffahrt in diesem Markt

Will man diesen Verkehrsmarkt auf die Möglichkeiten und Chancen für einen Transport auf den künftigen durchgehenden Wasserstraßen hin beurteilen, dann muß man diese Globalzahlen etwas analysieren. Eine der wesentlichsten Voraussetzungen für eine mögliche Verlagerung von Bahn- oder Lkw-Transporten auf die Wasserstraße ist die Verkehrsrelation. Es muß sich um Transporte handeln, die als Quell- oder Zielgebiete im Einzugsbereich eines Hafenplatzes liegen (sogenannte nasse Verkehrsbezirke). Schon von daher schränkt sich das mögliche Transportvolumen für Transporte von und zu diesen Regionen auf der Wasserstraße erheblich ein.

[1]) Kurzfassung.

Immerhin betrug aber im Jahr 1986 der Güteraustausch des 191. und 192. Verkehrsbezirks mit sogenannten ‚nassen' Verkehrsbezirken als Quell- und Zielort, das heißt mit Verkehrsbezirken, in denen eine Hafenumschlagsmöglichkeit gegeben ist oder nach Fertigstellung der durchgehenden Wasserstraße gegeben sein wird, rund 13,6 Mio. t.

Bezogen auf den insgesamt dargestellten Verkehrsmarkt des 191. und 192. Verkehrsbezirks machen die von den Quell- und Zielrelationen her schiffahrtsfähigen Transporte somit immerhin rund 44,6% aus.

Natürlich ist die Verkehrsrelation nur eines von mehreren Kriterien für eine mögliche Abwicklung dieser Transporte über den neuen Weg.

Weitere Voraussetzungen für die Eignung der Güter zum Schiffstransport müssen hinzukommen.

- Es muß sich in der Regel um massenhaft aufkommende Güter handeln, was die Sendungsgrößen, aber auch die Jahresmenge betrifft.
- Es muß ein Transportpreis angeboten werden, der die unter Umständen als nachteilig empfundene längere Transportdauer mehr als kalkulatorisch abdeckt und darüber hinaus noch Anreize bietet.
- Die Möglichkeiten von Hin- und Rückfracht spielen eine entscheidende Rolle, vor allem für die Preisgestaltung.
- Die Zu- und Ablaufentfernungen zum nächsten Hafenplatz sind bedeutsam, wobei mit zunehmender Transportentfernung auf der Wasserstraße dem Zu- und Ablauf eine um so geringere Bedeutung zukommt.
- Die Güter müssen schiffahrtsfähig sein.

Diese Aufzählung ist nur beispielhaft und keineswegs vollständig.

Daß die Binnenschiffahrt in der künftigen Marktaufteilung ein gewichtiges Wort mitsprechen wird, davon muß man ausgehen. Daß hieraus für die Häfen der Region, insbesondere im Westverkehr, entsprechende Verkehrszuwächse zu erwarten sind, auch damit kann man rechnen.

Eine in diesem Zusammenhang oft gestellte Frage ist zweifellos die nach den eintretenden Verkehrsverlusten im Schiffsgüterumschlag des Hafens Regensburg bei durchgehender Wasserstraße.

Wir verfolgen schon seit einigen Jahren die Verkehrsentwicklung im Hafen Regensburg, insbesondere unter dem Gesichtspunkt des Wegfalls der Kopfhafenfunktion.

Mit dem Ausbau der Donau bis Kelheim, dem derzeitigen Endhafen, ist bezüglich der bisherigen Kopfhafenfunktion des Hafens Regensburg zunächst noch keine entscheidende Änderung eingetreten. Regensburg übt nach wie vor die eigentliche Kopfhafenfunktion aus. Insoweit wird in erster Linie Regensburg und nicht etwa Kelheim von Veränderungen im gebrochenen Verkehr betroffen.

Gefährdete Verkehre

Nach Fertigstellung der durchgehenden Wasserstraße werden möglicherweise die Verkehre mit den deutschen Seehäfen und dem Ruhrgebiet, dazu Teile des Verkehrs mit der sonstigen Bundesrepublik gefährdet sein.

Dies setzt allerdings voraus, daß die Deutsche Bundesbahn den Wettbewerb im Verkehr mit den deutschen Seehäfen aufgibt. Es setzt weiter voraus, daß die Transporte mit dem Ruhrgebiet sowie der sonstigen Bundesrepublik, soweit sie mit nassen Verkehrsbezirken abgewickelt werden, auf den durchgehenden Wasserweg abwandern.

Es ist unmöglich, heute schon zu prognostizieren, wie der Wettbewerb der Verkehrsträger

1992, in einem dann liberalisierten Verkehrsmarkt, bezüglich des Verkehrs auf der durchgehenden Wasserstraße aussehen wird. Erinnert sei in diesem Zusammenhang nur an die Erztransporte zwischen der deutschen Küste und Peine Salzgitter, die nach Fertigstellung des Elbe-Seiten-Kanals weiterhin größtenteils in Ganzzügen abgefahren werden oder an den derzeitigen Preiskampf um die Erztransporte von Rotterdam zur Saar. Feststehen dürfte, daß die Deutsche Bundesbahn im Nord-Südverkehr mit ihrem dann ausgebauten Hochleistungsstreckennetz und Angeboten im Ganzzugverkehr den Wasserweg stark konkurrenzieren wird. Behinderungen der Schiffahrt im Kanalverkehr (Schleusensperren, Winterstand) tun hier ein übriges. Ein harter Preiswettbewerb, wenn nicht eine Quotenregelung, steht hier zu erwarten.

Verkehrliche Entwicklungschancen

Die Betrachtungen über den Verkehrsmarkt in der Region befaßten sich ausschließlich mit dem Istzustand im engeren Einzugsbereich. Sie berücksichtigten noch nicht die Möglichkeiten für Neutransporte im Westverkehr der an die Region angrenzenden Verkehrsbezirke. Zu denken ist dabei an den Güteraustausch der Verkehrsbezirke 201 Ingolstadt und 203 München, die hafenumschlagsmäßig den Häfen der Region zugeordnet werden können.
Das Volumen der Verkehrsbezirke 201 (Ingolstadt) und 203 (München) ist dabei mit rund 14,1 Mio. t sogar größer als die einschlägigen Transportzahlen der Region (rund 13,6 Mio. t).
Auch hieraus ergeben sich Möglichkeiten für eine Einschaltung der Binnenschiffahrt in diese Transporte, wenngleich die Zu- und Ablaufentfernungen von und zu den Hafenplätzen im 191. Verkehrsbezirk schon deutlich weiter sind. Andererseits handelt es sich hierbei aber auch größtenteils um Transporte mit einer Transportentfernung von mehr als 400 km auf der Wasserstraße. Relationen also, in denen die Binnenschiffahrt ihre volle Leistungskraft ausspielen kann.
Die verkehrlichen Chancen der Region sind damit auch noch nicht annähernd erschöpft dargestellt. So wird man unter besseren wirtschaftlichen und währungspolitischen Verhältnissen im Donau-See-Verkehr hin zur Türkei und dem vorderen Orient mit einer stärkeren Einschaltung der Binnenschiffahrt auf der Donau rechnen dürfen. Regensburg kann in dieser Verkehrsrelation eine bedeutende Schnittstelle zur Abwicklung kombinierter Transporte sein. Endet doch in Regensburg der zweischiffige Schleusenausbau (24 m Breite) mit der Schleuse Regensburg, die hin zum Kanalbereich dann nur einschiffig (12 m Breite) ausgebaut ist.

Sind die Häfen für einen Mehrverkehr gerüstet?

Die Häfen Regensburg und Kelheim sind durchaus in der Lage, mit ihren vorhandenen Anlagen jeden zusätzlichen Verkehr abzuwikkeln. Zum einen kann durch Einführung von Schichtumschlag die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Umschlagsanlagen mehr als verdoppelt werden, zum anderen kann durch Aufstellung weiterer Umschlagsanlagen die Leistungsfähigkeit noch erheblich gesteigert werden.
Die straßen- und bahnseitige Infrastruktur für die Abwicklung des Zu- und Ablaufs ist ebenfalls zusätzlich belastbar. Die dazu gegebenenfalls benötigten gedeckten Lagermöglichkeiten können zur Verfügung gestellt bzw. zusätzliche geschaffen werden. Auch das Angebot an Freilagerflächen ist ausreichend vorhanden.

Insoweit stehen einer Ausweitung des Verkehrsumschlages in den Hafenplätzen der Region keine unüberwindbaren Schwierigkeiten entgegen. Die Häfen sind durchaus in der Lage, jeden nachgefragten Bedarf in dieser Richtung voll zu befriedigen.

Die Region als Standort für Ansiedlungsinteressenten am Ufer

Während in den bisherigen Überlegungen mehr die Verkehrsfunktion der Hafenplätze in der Region angesprochen war, sollen nachfolgend die Möglichkeiten zur Ansiedlung verkehrsorientierter Betriebe aufgezeigt werden.

Die Häfen der Region verfügen über ausreichende Erweiterungsmöglichkeiten, um neue Umschlagufer zu erschließen und entsprechende Ansiedlungsflächen auszuweisen. So wird derzeit bereits im Hafen Kelheim mit dem Ausbau des Hafenbeckens um weitere 300 m Uferlänge begonnen; eine Verlängerung um weitere 250 m ist möglich. Im Hafen Regensburg können mit dem Ausbau eines zweiten Hafenbeckens im Osthafen weitere rund 1500 m Umschlagufer geschaffen werden. Die Baupläne für neue Umschlagplätze in der Region sehen für Mühlhausen, Dietfurt und Riedenburg Anlegestellen mit Längen zwischen 100 m und 200 m vor.

Die Hafenplätze der Region haben in der Vergangenheit stets jene Flexibilität gezeigt, die es ermöglichte, allen Nachfragen nach Ansiedlungswünschen gerecht zu werden. Sie werden diese Flexibilität auch in Zukunft unter Beweis stellen, wenn der Markt dies erfordert.

Statement[1]) – aus kommunaler Sicht

Dr. Günter Stöberl

Regensburg ist ein Hafenstandort mit Geschichte und Tradition. Tradition birgt immer die Gefahr zum Verharren in einem einmal erreichten Zustand. Die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals wirft die Frage auf, ob Regensburg auch ein Hafenstandort mit Zukunft sein kann.

Aus kommunaler Sicht gibt die gegenwärtige Hafenpolitik allerdings kaum Anlaß zur Freude. Die Frage nach der Zukunft und nach Zielen kann nicht beantwortet werden. Die Stadt Regensburg hat deshalb einen Gutachter beauftragt, Zukunftsperspektiven für den Regensburger Hafen aufzuzeigen. Zwar ist das Gutachten noch nicht abgeschlossen und veröffentlicht, doch seien einige Ergebnisse bereits hier genannt.

- Die Hafenumschlagsanlagen in Regensburg sind nicht voll ausgelastet, dennoch sind die Freilagerflächen zu gering.
- Der Umschlag ist wegen der derzeitigen Kopfhafenstellung in hohem Maße von Transitgütern abhängig. Inwieweit auch künftig ein Teil der Massengüter in gebrochenem Verkehr von Hamburg nach Österreich verlaufen wird, läßt sich noch nicht absehen, da diese Verbindung infolge des verstärkten Verkehrsträgerwettbewerbs kostengünstiger werden wird.
- Das nach der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals verlagerungsfähige Transportaufkommen bei den Stückgütern, die im Regensburger Hafen umgeschlagen werden könnten, ist relativ gering. Verlagerungsfähig sind besonders Transporte höherwertiger Halb- und Fertigwaren nach bzw. aus Übersee.
- Vor allem Massengüter sind verlagerungsrelevant.
- Aufgrund der geringen Mengen können die Transportvorteile der Binnenschiffahrt nur genutzt werden, wenn regelmäßig (Container) Liniendienste mit garantierten Abfahrts- und Ankunftszeiten angeboten werden, wobei eine Kooperation mit anderen Donauhäfen notwendig ist.
- Die Voraussetzungen dazu, nämlich Sammeln und Abfertigen von Waren und der termingerechte Transport in enger Verzahnung mit anderen Verkehrsträgern, müßten von einer professionell geführten Dienstleistungsgesellschaft erfüllt werden.
- Die Zukunft des Regensburger Hafens liegt in der Entwicklung hin zu einem regionalen Sammel- und Verteilzentrum mit Dienstleistungen für alle Verkehrsträger. Für ansiedlungsbereite Betriebe bietet der Hafen immer noch einen Anreiz.

Die Fertigstellung des Kanals enthält also nicht nur die Chance, sondern sogar die Pflicht, über die Art und Weise, wie der Regensburger Hafen geführt wird, neu nachzudenken. Wenn der Main-Donau-Kanal nur den Sinn hat, durch den Wettbewerb der Verkehrsträger die Tarife auf Schiene und Straße zu verbilligen, hat er als Wasserstraße seinen Sinn verfehlt.

Die Art und Weise, wie der Standort eines Freihafens an der Donau entschieden worden ist, läßt nichts Gutes erwarten. Hat doch das Ifo-Gutachten zum Freihafen eindeutig ergeben, daß ein Freihafen alleine wenig zu einer spürbaren Belebung der Wirtschaft beiträgt. Ein Freihafen unterstützt im Sinn von Synergieeffekten die Ausrichtung von Binnenhäfen hin zu leistungsstarken Güterverteilzentren. Im Hinblick auf ein solches Güterverteilzentrum ist im Vergleich aller möglichen Freihafenstandorte das wirtschaftliche Potential in Regensburg am größten und die Hafen- und Verkehrsinfrastruktur am besten ausgebaut.

[1]) Kurzfassung.

Außerdem würden die Unternehmer des gesamten Donauraumes Regensburg als Standort bevorzugen. Wenn ein Freihafen für sich alleine schon keinen strukturpolitischen Effekt hat, dann wird die Entscheidung des Freistaates Bayern gegen den eigenen Staatshafen Regensburg und für den Zweckverbandshafen Deggendorf, fast zur Ironie. Dabei war die Stadt Regensburg bislang bereit, erhebliche Vorleistungen für den Ausbau des Hafens in Regensburg zu erbringen. Seit über zehn Jahren wird im Anschluß an den Osthafen ein ca. 70 ha großes Gelände trotz der Knappheit an Gewerbe- und Industrieflächen von jeder Bebauung freigehalten, um eine Hafenerweiterung zu ermöglichen.

Sollte es sich zeigen, daß tatsächlich in die Hafenpolitik keine Bewegung zu bringen ist, so müßte sich die Stadt Regensburg überlegen, ob dieses Vorhalten von Flächen nicht sinnlos und überflüssig geworden ist. Die Konsequenz wäre, diese Flächen für die allgemeine Gewerbeentwicklung freizugeben.

Dennoch wäre der Stadt Regensburg und allen Beteiligten zu wünschen, daß es gelingt, die Vollendung des Main-Donau-Kanals als Chance aufzufassen und sich ergebende Möglichkeiten zu nutzen.

Statement[1]) – aus der Sicht der Verlader

Dr. Klaus Dietrich

Ich möchte erläutern, wie sich ein Unternehmen aus dieser Region, die Süd-Chemie AG, auf das Jahr 1992 vorbereitet und vorbereitet hat.

Dazu kurz einige Erläuterungen zur Süd-Chemie AG:

Die Süd-Chemie AG ist ein bayerisches Unternehmen, das in drei Werken in Bayern mit Katalysatoren, Tonchemie, Schwefelsäure und Düngemitteln produziert. Vor allem die letzten drei Produkte erfordern einen häufigen Massenguttransport. Es handelt sich hierbei sowohl bei Rohstoffen als auch bei Fertigprodukten um wassergängige Transportgüter.

Allein unser Werk Kelheim an der Donau benötigt im Jahr 100 000 t bis 150 000 t Rohstoffe. Es handelt sich dabei um Rohphosphate und Kalisalze für Düngemittel, um Schwefelkies und Schwefel, wobei letzterer nicht über den Wasserweg kommen kann. Etwa die gleiche Menge an Fertigprodukten, also 100 000 t bis 150 000 t, werden abgegeben und versendet.

Bereits in den 60er Jahren wurden Überlegungen in unserem Hause angestellt, den Wasserweg auf der Donau zum Tranpsort unserer Rohstoffe zu nutzen. Wir haben in Privatinitiative Planungen durchgeführt, wir haben ein Gutachten von Professor Goldstein angefordert, das drei verschiedene Hafenvarianten an der Donau untersucht, nämlich einen Werkshafen, einen erweiterten Werkshafen und einen offenen Industriehafen. Wir haben Gespräche in bayerischen Ministerien geführt, die durchweg positiv und unterstützend aufgenommen worden sind.

Etwa parallel mit unseren Privatplanungen gab es auch kommunale Überlegungen, im Raum Kelheim einen Hafen oder eine Lände zu errichten.

1976 kam es zur Gründung des Zweckverbandes ‚Hafen im Raum Kelheim', an dem maßgeblich der Landkreis sowie die Stadt Kelheim und die Gemeinde Saal beteiligt sind.

Wie gut die Vorplanungen waren, erkennt man daraus, daß bereits 1978 die Einweihung eines Hafens mit 250 m Kailänge und für einen Umschlag von 200 000 t erfolgte. 1987, also noch nicht einmal zehn Jahre nach Inbetriebnahme des Hafens, wurde der erste Spatenstich für die Erweiterung getätigt und Ende 1989 werden wir voraussichtlich die ‚Hafenverdoppelung' in Betrieb nehmen können mit 550 m Kailänge und einem Umschlag von 500 000 t.

Welche Vorteile hat nun die Süd-Chemie AG aus der Ansiedlung in Hafennähe?

Ich möchte hier exemplarisch unsere Transportkosten für Rohstoffe aufschlüsseln:

Wenn wir Rohphosphat aus Marokko beziehen, so kostet uns der Schiffstransport von Marokko nach Rotterdem 8 $, das macht etwa DM 15,–, je nach Dollarkurs. Der Transport Rotterdam-Nürnberg kostet weitere DM 35,– und Nürnberg-Kelheim, also die letzten 100 km, DM 25,–.

Von einer Gesamtsumme von DM 75,– Transportkosten je Tonne kosten uns die letzten 100 km auf der Straße DM 25,–, das ist ein Drittel der gesamten Transportkosten.

Ähnliches gilt für Transporte aus dem Osten. Wenn wir aus Jugoslawien Schwefelkies bekommen, einen Rohstoff für unsere Schwefelsäure, so wird dieser auf der Donau über 1200 km transportiert bis Regensburg. Von Regensburg nach Kelheim sind es weitere 30 km, die entweder per Schiff oder per Straße zurückgelegt werden können. Der Unterschied per Schiff oder per Straße für diese letzten 30 km von 1230 km macht ungefähr 10% der gesamten Transportkosten aus, ca. DM 4,– bei ungefähr DM 45,– Transportkosten.

---

1) Kurzfassung.

Aber es sind nicht nur diese finanziellen Vorteile, sondern auch Vorteile allgemeiner Art. So bekamen wir vor Eröffnung des Hafens Kelheim pro Jahr 70 000 t Schwefelkies über Regensburg. Diese wurden auf 25-t-Lkw umgeladen, was 2 800 Lkw jährlich entsprach.

Bei 200 Arbeitstagen sind dies 14 Lkw pro Tag, was bei einem 8-Stunden-Tag alle 30 Minuten einen mit Schwefelkies vollbeladenen Lkw von Regensburg nach Kelheim und wieder zurück bedeutet.

Jeder wird wissen, welche Entlastung es für die B 16 bedeutete, als wir mit dem Schiff bis zum Hafen Kelheim durchfahren konnten.

Wenn im Endausbau 120 000 t Umschlag im Hafen Kelheim für den Raum Kelheim getätigt wird, so bedeutet das 10 000 Lastkraftwagen weniger auf der Straße.

Lassen Sie mich zusammenfassen:
Industrieunternehmen in dieser Region, und auch die Süd-Chemie AG natürlich, haben durch drei Punkte Vorteile:

- Von der Schiffbarmachung der Donau bis Kelheim;
- Vom Hafen Kelheim selbst, denn vom Hafen Kelheim werden im Güternahverkehr die Bereiche Kelheim, Augsburg, München, Ingolstadt, Landshut, Dingolfing und Nürnberg abgedeckt.
- Nach der Inbetriebnahme des Kanals, wenn ab 1992 alle drei Verkehrsträger von Osten, wie von Westen, also Wasser, Schiene, Straße, in dieser Region verfügbar sind.
  Dies wird sicherlich auch Auswirkungen auf das Tarifgefüge haben – sicherlich nicht zum Nachteil der Verlader.

Statement[1]) – aus der Sicht der Verlader

Alfons Mosel

Die Frage ist: Welches Land oder welche Region beliefert diesen Markt, produziert für diesen Markt und verdient daran? Welche Perspektive hat unsere Region?
Das Wettbewerbsniveau in der Europäischen Gemeinschaft wird mehr und mehr durch die leistungsstarken Agrarregionen bestimmt. Ostbayern gehört mit Sicherheit nicht dazu.
Die partielle Marktschwäche unserer Region hat zwei Hauptgründe:

- Eine unzureichende Betriebsgrößenstruktur
- Standortnachteile durch Marktferne.

Die äußerst nachteilige Randlage zu den Beschaffungsmärkten für Rohstoffe und zu den Absatzmärkten für Agrarprodukte beeinträchtigt die Wettbewerbsfähigkeit der Agrarwirtschaft Ostbayerns erheblich. Um es vorweg zu sagen: Der Main-Donau-Kanal kann die Standortnachteile dieser Region im Agrarsektor nur mildern, nicht aber beseitigen.
Am nachfolgenden Beispiel lassen sich Unterschiede und Nachteile exemplarisch verdeutlichen:

Der Verbrauch von Mischfutter je Tier des Bestandes betrug im Wirtschaftsjahr 1986/87

	Bundesrepublik Deutschland	Nordwestdeutschland	Bayern
Milchkühe	1053 kg	1853 kg	410 kg
Schweine	236 kg	371 kg	93 kg
Legehennen	43 kg	47 kg	33 kg

Die relative Vorzüglichkeit von Mischfutter gegenüber Einzelfuttermitteln wird regional scheinbar unterschiedlich bewertet, hat aber bei näherer Betrachtung handfeste preisliche Ursachen.
Neben dem Know-how der Mischfutterindustrie – zum Beispiel Nutzung des wissenschaftlichen Erkenntnisstandes, optimale Versorgung der Tiere mit allen erforderlichen Nährstoffen – profitiert das Mischfutter besonders von einer ständigen Substitution geeigneter Rohstoffe, deren Preise auf den Weltmärkten regelmäßig stark schwanken. Der bestimmende Markt für diese Rohstoffe ist Rotterdam.
Die Kosten und Frachten von cif Rotterdam bis frei hintergestellt Regensburg betragen zur Zeit etwa DM 55,–/t bis DM 60,–/t. Ausgehend von der gleichen Parität zahlt die Rheinschiene nur etwa DM 10,–/t bis vielleicht DM 18,–/t. Bei einem Warenwert von DM 200,–/t bis DM 400,–/t je nach Warenart und Marktlage beeinträchtigt eine Frachtdifferenz von rund DM 40,–/t den Substitutionseffekt gravierend. Annähernd um diese Preisdifferenz wird hier das Mischfutter tatsächlich teurer angeboten, was die Futterkosten je nach Tierart um etwa 5% bis 10% erhöht und in dieser Größenordnung unsere Veredelungswirtschaft gegenüber anderen Regionen benachteiligt.
Bei anderen landwirtschaftlichen Bedarfsgütern sieht es ähnlich aus. Der Main-Donau-Kanal bringt diese Region näher an den europäischen Agrarmarkt heran und eröffnet gute Chancen für eine günstigere Erstellung bei Urprodukten und Veredelungsgütern sowie für den besseren Absatz zum Beispiel bei Getreide und Ölsaaten.
Allerdings reagiert dieser Markt außerordentlich sensibel auf Frachtkosten. Nur wenn die Frachtraten niedrig und die Abgaben gering sind, wird der Wasserweg bei Getreide und Futtermitteln im größeren Umfang angenommen werden.
Der Hafen Regensburg hat den zweifelhaften Ruf, der teuerste Hafen Europas zu sein. Als ortsansässiges Unternehmen ist es uns natürlich ein großes Anliegen, über Umschlagseinrichtungen – wenn sie denn schon staatlich sein müssen – unbeschränkt verfügen zu

[1]) Kurzfassung.

können, denn wir lassen uns nicht gerne mit den Kostenstrukturen anderer Unternehmen belasten, die sich in hohen Umschlagssätzen ausdrücken. Kooperation und Zusammenarbeit im Umschlag und in der Lagerung von Futtermitteln könnten zu deutlichen Strukturverbesserungen im Hafen Regensburg führen. Ich möchte dazu aufrufen, sich doch einmal an einen Tisch setzen, um Interessenlagen abzuwägen, Möglichkeiten zu diskutieren.

Zusammenfassend ist festzuhalten:

Der Standortnachteil Ostbayerns wird durch den Wasserweg vom Rhein zur Donau teilweise gemildert. Investitionen größeren Ausmaßes oder Neuansiedlungen agrargewerblicher Unternehmen sind aufgrund der Gesamtsituation im Agrarbereich nicht zwangsläufig zu erwarten. Unsere Agrarwirtschaft und deren Partner müssen sich dem Leistungsniveau anderer Agrarregionen anpassen. Der Handel mit den Anrainerstaaten der Donau dürfte aus Devisengründen in absehbarer Zeit nur begrenzt florieren – zumindest was den Absatzmarkt angeht. Eine starke Orientierung des hiesigen Raumes zum gemeinsamen europäischen Agrarmarkt scheint aus diesem Grund zwingend notwendig zu sein. Nur wenn es gelingt, die Kostenstrukturen den der Wettbewerbsregionen anzupassen, hat unsere Agrarwirtschaft und die mit dem Agrargewerbe zusammenarbeitenden, hier ansässigen Unternehmen gute Aussichten, von der überragenden Infrastrukturmaßnahme Rhein-Donau-Verbindung zu profitieren. Dann sollte es auch möglich sein, den eigenen Nahrungsmittelmarkt – ich sage das im Hinblick auf den geringen Selbstversorgungsgrad – besser zu bedienen und besser zu nutzen.
Grundvoraussetzung ist ein völlig freier Preis- und Leistungswettbewerb auf dem Wasserweg und am Wasserweg.

Statement[1]) – aus der Sicht der Bayerischen Lloyd AG

Hans Mayer

Ich setze mich seit vielen Jahren für eine zügige Fertigstellung des Main-Donau-Kanals ein und dies nicht vorrangig aus kommerziellen Überlegungen zugunsten unserer Gesellschaft, sondern in erster Linie im Interesse des Endverbrauchers und der verladenden Wirtschaft. Denn zumindest eines ist sicher: Das Niveau der Frachten für den Warentransport in und aus unserer Region wird deutlich absinken und damit wird die Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft erheblich verbessert. Hierin sehe ich einen wesentlichen Sinn des Kanalbaus, und ich glaube auch, daß wir, die Verkehrsträger und die Speditionsorganisationen, aufgefordert sind, im Interesse der Kunden die neugeschaffene Infrastruktur zu nutzen.

Ich halte nichts von einem mörderischen Wettbewerb zwischen Straße, Schiene und Wasserstraße, sondern ich plädiere vielmehr für eine vernünftige Kooperation, die dann möglich sein wird, wenn der Wille bei den verantwortlichen Personen vorhanden ist.

Durch die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals 1992 wird die Rheinregion als eines der dichtest besiedelten und höchstindustrialisierten Gebiete der Welt mit dem Donauraum verbunden sein. Eine etwa 3600 km lange durchgehende Wasserstraße von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer wird Möglichkeiten und Chancen für neue Transport- und Handelsaktivitäten eröffnen. Die Rhein-Main-Donau-Verbindung wird aber nicht nur die Einzugsbereiche der beiden großen Stromsysteme, sondern auch die beiden großen Wirtschaftsblöcke einander näherbringen: Den Bereich der Europäischen Gemeinschaft und den des COMECON.

Die westlichen Reeder müssen sich auf die zu erwartende verstärkte Konkurrenz durch die Staatshandelsreedereien der Donauanliegerstaaten einstellen. Ich glaube, wir haben die Weichenstellung in den letzten Jahren bereits vorgenommen und Modalitäten entwickelt, die ausreichen, um unsere Interessen zu wahren.

Ein kurzer Zahlenvergleich zwischen der Rhein- und der Donauschiffahrt zeigt den aktuellen Stand:

- Die internationale Rheinflotte setzt sich aus insgesamt 11 500 Einheiten mit einer Tragfähigkeit von rund 11,6 Mio. t zusammen.
- Auf die internationale Donauflotte entfallen 5200 Einheiten mit rund 4,5 Mio. t Tragfähigkeit.
- Das bedeutet, daß auf dem rund 900 km langen Rhein fast dreimal mehr Schiffsraum zur Verfügung steht als auf der 2400 km langen Donaustrecke.
- Dies spiegelt sich auch wider, wenn man die Tonnagestatistik vergleicht:
- Auf dem Rhein werden pro Jahr rund 280 Mio. t transportiert,
- auf der Donau nur ca. 110 Mio. t, wovon mehr als die Hälfte reiner Inlandsverkehr in den Staatshandelsländern ist, so daß für den internationalen Donauverkehr lediglich ca. 50 Mio. t übrig bleiben.

Interessant ist nun festzustellen, daß von diesen rund 50 Mio. t, die im internationalen Donauverkehr abgewickelt werden, nur rund 3 Mio. t über die deutsche Grenze bei Passau transportiert werden, wovon der größte Anteil, nämlich rund 2,2 Mio. t, also rund 73%, auf die deutsche Schiffahrtsgesellschaft, den Bayerischen Lloyd und die österreichische Schiffahrtsgesellschaft Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft entfallen.

So befördern die östlichen Schiffahrtsgesellschaften insgesamt lediglich rund 800 000 t – das sind im Verkehr mit der Bundesrepublik Deutschland 27 %.

[1]) Kurzfassung.

Bei der Betrachtung der Verkehrsströme über die Grenze bei Passau muß man wissen, daß von den rund 3 Mio. t nur etwa die Hälfte bilateraler Warenaustausch mit den Donauanliegerstaaten darstellt, die andere Hälfte von rund 1,5 Mio. t ist Transitgut, das durch die Bundesrepublik Deutschland transportiert wird, insbesondere Kohle und Erz aus Österreich.

Gegenwärtig wird noch der Großteil der Tonnage im Ost-West-Handel mit anderen Verkehrsträgern ‚abgefahren'. Ich erwarte, daß mit der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals eine Verlagerung der Verkehrsströme zugunsten der Wasserstraße eintreten wird. Eine solche Entwicklung muß aber nicht zwangsläufig zum Nachteil der Deutschen Bundesbahn sein, sie kann sich durchaus in einer engen Kooperation zum beiderseitigen Nutzen gestalten. Aus meiner Sicht ist es zum Beispiel für die Deutsche Bundesbahn nicht lukrativ, ihren hochwertigen und teueren Wagenpark im Warenaustausch mit den COMECON-Staaten nur für eine kurze deutsche Inlandsstrecke, wie zum Beispiel von Hamburg nach Lauenburg, zur Verfügung zu stellen, und für den eigentlichen Hauptlauf durch die DDR, Tschechoslowakei nach Ungarn dann lediglich die unauskömmlichen Auslandsmieten zu vereinnahmen. Der Transport, um bei diesem Beispiel zu bleiben, von Hamburg nach Süden zum Main-Donau-Kanal ist aufgrund der längeren deutschen Strecke sehr viel lukrativer und im kombinierten Verkehr kann die Ware dann wahlweise in Würzburg oder Nürnberg in das Binnenschiff zur Weiterbeförderung in die COMECON-Staaten umgeschlagen werden, so wie wir es ja heute bereits erfolgreich im Verkehr mit Österreich praktizieren.

Und gerade im Bereich der kombinierten Verkehre zwischen Schiene und Wasserstraße erwarte ich enorme Vorteile.

Und nun zu den Bedingungen für die Ostschiffahrt. Dreh- und Angelpunkt für die weitere Betrachtung ist der Rechtsstatus des Main-Donau-Kanals. Die Bundesregierung Deutschland hat entschieden und festgelegt, daß der Main-Donau-Kanal eine nationale Wasserstraße ist, die ausschließlich auf ihrem Territorium gebaut und von ihr und dem Freistaat Bayern finanziert wird. Damit unterliegt der Kanal voll der Souveränität der Bundesrepublik Deutschland und nur sie kann bestimmen, unter welchen Bedingungen ausländische Schiffe diesen befahren dürfen.

Die Bundesregierung hat nun in den zurückliegenden Jahren allen interessierten Staaten Verkehrsverhandlungen zur Festlegung der Vereinbarungen für die Durchfahrt durch das westdeutsche Kanalsystem angeboten, insbesondere natürlich den Donauanliegerstaaten. Ziel ist es, die zukünftige Zusammenarbeit auf der Basis von bilateralen Binnenschiffahrtsverträgen zwischen den Staaten zu regeln.

Verhandlungen mit Österreich, Ungarn und der Tschechoslowakei wurden zwischenzeitlich positiv abgeschlossen. Die Binnenschiffahrtsverträge sind gezeichnet, Gespräche mit der UdSSR befinden sich in der Endphase. Vertragsentwürfe wurden mit Bulgarien und Rumänien ausgetauscht. Mit Jugoslawien gibt es seit 1954 einen Vorvertrag, der die Zusammenarbeit in der angestrebten Form regelt.

Die wichtigsten Punkte, die wir bei den Verhandlungen zu den bilateralen Binnenschiffahrtsverträgen berücksichtigen und einarbeiten mußten, sind folgende:

- Paritätische Ladungsaufteilung zwischen den Schiffahrtsgesellschaften beider Seiten, unabhängig von der Einkaufs- oder Verkaufsklausel (fob, cif);
- Kostendeckende Frachten, die auch westlichen Reedern eine angemessene Rendite ermöglichen;

- Ein paritätisch besetzter, gemischter Ausschuß, der die Aufgabe hat, Frachten und Nebenbedingungen festzulegen und als Kontrollorgan die Zusammenarbeit zu überwachen;
- Regelung des Kabotageverkehrs, der den heimischen Schiffahrtsgesellschaften vorbehalten bleibt;
- Regelung des Transitverkehrs, der der Genehmigung bedarf;
- Festlegung, daß eine Anschlußkabotage nicht möglich ist;
- Regelung des Drittlandverkehrs;
- Festlegung der Sicherheits- und Verkehrsregeln (ADNR).

Dies sind nur einige wichtige Positionen, auf die wir zu achten haben.
Darüber hinaus müssen wir berücksichtigen, daß aufgrund der unterschiedlichen Wirtschaftssysteme eine Vielzahl von klaren Regelungen und Absprachen notwendig ist.
Als weiteres Stichwort, das aus Sicht der westlichen Reeder großen Zündstoff in sich birgt, möchte ich die ‚Niederlassungsfreiheit' ansprechen. In diesem Zusammenhang ist sicherzustellen, daß es keine Möglichkeiten gibt, die geforderten Einschränkungen, Verteilungs- und Gegenseitigkeitsbestimmungen bei den Verkehrsträgern mit Hilfe der Gründung von Zweigniederlassungen und Tochtergesellschaften durch COMECON-Staaten und deren Angehörige zu umgehen.

Ich unterstelle, daß die vorgesehenen Maßnahmen ausreichen, und die Verträge auf Regierungsebene der deutschen Binnenschiffahrt die Sicherheit geben, daß nach Fertigstellung der Main-Donau-Verbindung keine allzu negativen Auswirkungen zu befürchten sind. Ich bin mir sicher, daß die neuen Güterströme, die neuen Verkehrsrelationen und die intensivere Zusammenarbeit mit den Reedereien der Donaustaaten eine Vielzahl von positiven Aspekten bringen werden.

Die deutsche Binnenschiffahrt, die heute nur durch die Bayerische Lloyd AG am Warenaustausch mit den Donauanliegerstaaten beteiligt ist, kann nichts verlieren, sondern wird auf Basis der Verträge gewinnen.

Statement[1]) – aus der Sicht der Deutschen Bundesbahn

Eberhard Thiel

In die verkehrspolitische Diskussion über die kommende Fertigstellung des Main-Donau-Kanals ist die Frage eingebettet, welche Verkehrsmengen der Kanal an sich zu ziehen vermag und welche Auswirkungen dies auf die anderen, parallelen Verkehrsträger hat.
Die derzeitige Situation vor dem Kanallückenschluß wird dadurch gekennzeichnet, daß sich auf dem gesamten nationalen deutschen Abschnitt parallel zum unfertigen Kanal ein leistungsfähiges elektrifiziertes Fernbahnnetz der Deutschen Bundesbahn (Strecke Köln–Frankfurt–Würzburg–Nürnberg–Regensburg–Passau) und eine vollständige Bundesautobahn heftigen Wettbewerb liefern.
Folgt man der heute üblichen Unterscheidung zwischen ‚großströmigen gebündelten Massengütern' einerseits, sowie den streuenden Massengütern andererseits und schließlich den eiligen kleinen Partiegütern (sogenanntes Kaufmannsgut), so wird man überschlägig sagen können, daß der großströmige Massengutverkehr im wesentlichen bei der Deutschen Bundesbahn liegt, die Kaufmannsgüter hingegen zur Domäne der Lastkraftwagen gehören, und sich ein erbitterter Wettbewerb zwischen diesen beiden Verkehrsträgern um die streuenden Massengüter abspielt, die nicht zu Ganzzügen oder Eisenbahnwagengruppen zusammengeschlossen werden können.
An dieser Grundkonstellation hat auch der noch unfertige Main-Donau-Kanal wenig geändert. Für das eilige Kaufmannsgut ist seine Beförderungszeit zu lang (Mainz-Nürnberg derzeit vier bis fünf Tage) und für das Massengut konnte sich die Bahn im Wettbewerb behaupten, insbesondere dann, wenn zum Kanaltransport noch Schienen- oder Straßennachläufe hinzukommen, während die Eisenbahn bei Großkunden unmittelbar in den Gleisanschluß liefert.
So ist auch zu erklären, weshalb trotz der Tatsache, daß schon heute, vor dem Scheitelschluß, die bedeutendsten nord- und ostbayerischen Industrien (oberpfälzische Montanindustrie, Zementwerke, Zuckerfabriken, Kraftwerke, Braunkohleindustrie, Kaolin- und Silikonverarbeiter) im Wassereinzugsbereich liegen, den man mit dem Entfernungsgürtel des Güternahverkehrstarifs (GNT) auf der Straße gleichsetzen kann, nur Teilabwanderungen zu verzeichnen sind.
Eine flankierende Beobachtung gibt es im sogenannten ‚Brückenverkehr' zwischen den derzeitigen Endhäfen Nürnberg und Regensburg, die durch eine hervorragende Autobahn von 105 km Länge verbunden sind, die die regionale Erschließungsfunktion der Kanalscheitelstrecke schon teilweise vorwegnimmt, aber den Wettbewerb nicht sehr wesentlich beeinflußt, und dem Hafen Kelheim, der den GNT-Anschluß der bayerischen Landeshauptstadt an die Donau darstellt, hieraus aber kaum Vorteile ziehen konnte. So bleibt für den regionalen Verkehrsentwicklungsaspekt bei Kanalfertigstellung wohl in erster Linie nur der Ansatz, daß neue leistungsfähige Verteilerorganisationen per Lastkraftwagen ab Schiffslände zu Klein- und Mittelfirmen, wie sie etwa die geplante Errichtung eines Zentrallagers des Raiffeisenverbandes an der künftigen Schiffslände von Beilngries darstellt, die Fläche erschließen.
Ist der Main-Donau-Kanal einmal fertiggestellt, muß das Augenmerk aber in erster Linie dem umfangreichen internationalen Schienenverkehr mit den Donauanliegerstaaten gelten.

Hier ist generell zwischen

- dem Seehäfen-Donau-Verkehr (West-Ost-Richtung) und

[1]) Kurzfassung.

– dem Verkehr der Donauanlieger (vor allem aus RGW-Ländern in Richtung Westen)

zu unterscheiden.

In West-Ost-Richtung fällt Österreich besondere Bedeutung zu, vor allem den Massengutransporten Erz und Kohle für die VOEST Alpine in Linz, die heute, von deutschen Seehäfen kommend, im Hafen Regensburg auf das Binnenschiff umgeschlagen werden. Diese Güter werden von deutschen Seehäfen, das Erz in Hamburg Hansaport, neuerdings der Eingang von Rotterdam ab Duisburg auf der Schiene nach Regensburg befördert und dort auf das Donauschiff umgeladen, teils direkt nach Linz auf dem Ganzbahnweg gefahren.

Ob diese Transportmengen für die Schiene erhalten werden können, oder ob sie nach Fertigstellung des Main-Donau-Kanals einen völlig neuen Weg nehmen werden, stellt die größte Unbekannte in jeder Prognose und Rentabilitätsrechnung für neue Verkehrswege dar.

Für die Beibehaltung des jetzigen Weges spricht zur Zeit der Amortisationsgesichtspunkt der bedeutenden Installationen in Regensburg. Ebenfalls spricht hierfür die relative Wetteranfälligkeit des Schiffsweges (durchschnittlich 12 Tage Einstellung der Schiffahrt oberhalb Regensburg wegen Eises, 69 Tage Behinderung wegen Nebel pro anno).

Gegen die Beibehaltung des heutigen Weges spricht, daß die Transportdauer bei entsprechenden Lagerkapazitäten nicht gravierend ist, und daß die Rheinmündungshäfen zunehmend in agressiven Standortwettbewerb zu den deutschen Nordseehäfen treten. Insofern träfe die drohende Verlagerung dieser Transporte nicht nur die Deutsche Bundesbahn, sondern auch die gesamte deutsche Verkehrswirtschaft, wenn die Behauptung ‚Österreichs künftiger Seehafen ist Rotterdam' sich als richtig erweisen sollte.

Ein wesentlicher Faktor wird ein eventueller Einstieg der (Staatlichen) österreichischen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft (DDSG) ins Seehafengeschäft Richtung Rheinmündungshäfen sein.

Allerdings hat ein ausgezeichneter Sachkenner, Herr Heinz-Richard Watermann, Straßburg, düstere Prognosen für die Rentabilität eines solchen Verkehrs gestellt, für den ein Umlauf von 30 Tagen zwischen Rotterdam und Linz ohne Rückladung zugrunde zu legen wäre. Damit könnte ein Schubverband mit einer Ladung von 2400 t nur elf Jahresumläufe und eine Jahrestonnage von 30 000 t erreichen.

Herr Pällmann hat anläßlich der Eröffnung des Saarkanals das vorrangige Interesse der Deutschen Bundesbahn betont, auch künftig an allen Erztransporten zur Saar beteiligt zu bleiben und erklärt, die Deutsche Bundesbahn sei im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Möglichkeiten bereit, sich auch weiterhin an der erfolgreichen Kooperation von Binnenschiffahrt und Deutscher Bundesbahn auf diesem Gebiet zu beteiligen.

Auch für unseren Raum gibt es, wie Sie wissen, Erfolge: Ich meine die Landbrücke Duisburg-Regensburg für die Erzverkehre Rotterdam-Linz, die die Deutsche Bundesbahn durchführt und deren zweimaliger Kooperationspartner die Binnenschiffahrt auf Rhein und Donau ist.

Hinsichtlich der heute auf dem Ganzbahnweg beförderten Güter, bei denen es sich sowohl um Futtermittelimporte aus Übersee wie auch um Kohle und Koks im Ablauf von der Ruhr sowie um Düngemittel aus dem Rhein/Main-Gebiet handelt, befindet sich die Deutsche Bundesbahn in den Kanalparallelstrecken schon heute in einem ausgeprägten, sehr differenzierten Wettbewerb gegen den gebrochenen Weg Binnenschiff/Bahn über die Rheinmündungshäfen, sowie gegen den Straßenver-

kehr und den gebrochenen Verkehr Binnenschiff/Straße mit entsprechend günstigen Frachtsätzen.

Es ist leicht zu prognostizieren, daß zum Zeitpunkt der Kanaleröffnung der Fernverkehr auf der Straße, und hier besonders der mit ausländischen Fahrzeugen, der heute schon die höchsten Zuwachsraten erzielt, die härteste Konkurrenz zum Binnenschiff und zur Bahn darstellen wird.

An der Absicht, die Main-Donau-Verbindung als nationale Wasserstraße zu betreiben, auf der ausschließlich deutsche Vorschriften gelten, ist nicht zu zweifeln. Aufgrund unserer Erfahrungen mit dem Lkw-Verkehr der östlichen Handelspartner müssen wir uns als Verkehrsfachleute aber Gedanken darüber machen, wie die in den bilateralen Verträgen mit den RGW-Staaten, die ja zwischenzeitlich abgeschlossen sind, festgeschriebenen Ladungsaufteilungen eingehalten werden können, wie die Kabotage im Griff zu halten ist.

Es gibt nicht nur das Problem der Dumpingpreise, unsere Verkehrsmittel konkurrieren dann mit Binnenschiff und Lastkraftwagen aus östlichen Staaten, die eine völlig andere Kostenstruktur haben und deren Einsatz für den Transport vor allem unter dem Eindruck der Devisenknappheit ihrer (staatlichen) Handelsorganisationen erfolgen wird.
Die Zusammenarbeit der westeuropäischen Bahnen mit denen der RGW-Länder hat gute und erfolgreiche Tradition, sie werden wir zu intensivieren haben, so wie wir das auf unserer Ebene zwischen den Direktionen Nürnberg der Deutschen Bundesbahn und Pilsen der CSD seit einigen Jahren sehr intensiv praktizieren, zum Nutzen unserer Kunden.
Was die Westrichtung angeht, so hoffen wir, daß die Deutsche Bundesbahn recht bald Leistungs- und Kostenvorteile aus der Fertigstellung der Neu- und Ausbaustrecken zu den deutschen Seehäfen und auch in Richtung Ruhr an die verladende Wirtschaft weitergeben kann.

Statement[1]) – aus der Sicht der Industrie- und Handelskammer Regensburg

Helmut Heene

Die Industrie- und Handelskammer Regensburg befürwortet den Bau des Main-Donau-Kanals. In ihrer Auffassung hat sie sich nicht beirren lassen, als Ende der 70er Jahre Anfang der 80er Jahre die Kritik gegen die Wasserstraße kaum noch an Schärfe zu überbieten war.

Die Vollversammlung der Kammer hat sich deshalb in der Sitzung am 17. September 1981 erneut mit dem Main-Donau-Kanal befaßt und sich entschieden dagegen ausgesprochen, die finanziellen Mittel entweder weiter zu kürzen oder die Baumaßnahmen auslaufen zu lassen. Aus der Begründung, an der ich als damaliger Vorsitzender des Verkehrsausschusses der Kammer nicht ganz unbeteiligt war, nenne ich einige Argumente, die mir besonders bedeutsam erscheinen:

- Die Main-Donau-Wasserstraße ist gerade für Ostbayern von herausragender volkswirtschaftlicher Bedeutung. Durch sie wird dieser strukturschwache Raum an ein gesamteuropäisches Wasserstraßennetz angeschlossen.
- Das Binnenschiff ist das energie- und kostengünstigste und darüber hinaus auch umweltfreundlichste Verkehrsmittel.

In der ersten Hälfte der 90er Jahre werden zwei Ereignisse erwartet, denen europäische Bedeutung beizumessen ist:

– Vollendung des EG-Binnenmarktes
– Fertigstellung des Main-Donau-Kanals

Im gleichen Zeitraum wird die Vertiefung des Mains auf 2,90 m beendet sein, so daß dann der gesamte Wasserweg vom Rhein zur Donau für moderne Güterschiffe bis zu ca. 2000 t und für Schubverbände mit bis zu ca. 3300 t zur Verfügung steht.

Nach dem Ausbau des Stadtdurchganges Kelheim wird ab 1989 die Personenschiffahrt bis kurz vor Riedenburg möglich sein. Der Fremdenverkehr im unteren Altmühltal zeigt jetzt schon eine sehr erfreuliche Entwicklung. Die Personenschiffahrt wird eine weitere Attraktivitätssteigerung für dieses Fremdenverkehrsgebiet bewirken. Unsere Personenschifffahrtsunternehmen werden sich aber auch mit einer zusätzlichen Konkurrenz auseinanderzusetzen haben, wenn die Wasserstraße fertiggestellt sein werden.

Mit der Fertigstellung der Wasserstraße eröffnet sich für die Güterschiffahrt und für die Verlader von schiffahrtsfähigen Gütern ein neuer Transportweg nach dem Westen und umgekehrt. Die Konkurrenz der Verkehrsträger Binnenschiffahrt/Schiene/Straße wird im Zusammenhang mit der zu erwartenden Liberalisierung der europäischen Verkehrsmarktordnung dazu beitragen, das Frachtenniveau zu senken.

Die Frachtkostensenkungen ermöglichen in Teilen der Wirtschaft eine Belebung und Produktionsausweitung, die Verkehrszuwächse erwarten lassen. Für die Verkehrsträger und Speditionsunternehmen ergeben sich neue Betätigungsgebiete. Die wichtigste Aufgabe des Spediteurs ist, dem Verlader für den Transport seiner Produkte den günstigsten Transportweg und den geeignetsten Verkehrsträger festzustellen. Wie die Erfahrung zeigt, wird vom Spediteur immer mehr verlangt, daß er Verkehrskonzepte und Logistikpakete dem Verlader anbietet, die in vielen Fällen Kooperationen der verschiedensten Art erfordern.

Der Hafen Regensburg muß sich auf die neue Situation vorbereiten. Regensburg wird nicht mehr ‚Kopfstation' sein, das heißt, daß ein Teil der bisherigen Güter dem Hafen verlorengeht. Andererseits besteht die Chance, daß neue Güter gewonnen werden können, wenn die

[1]) Kurzfassung.

Main-Donau-Verbindung fertiggestellt sein wird und die Güter nach dem Westen und umgekehrt auf der Wasserstraße befördert werden können. Auch die Struktur des Güteraufkommens wird sich verändern. Ferner ist davon auszugehen, daß sich für Orte mit einem Wasserstraßenanschluß die Standortqualität verbessern wird.

Zur Vorbereitung auf die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals möchte ich nicht unerwähnt lassen, daß die Transporte der Binnenschiffahrt im nationalen Verkehr zunehmen werden. Insbesondere für unsere Region wird deshalb dem Frachtenausschuß Regensburg der Binnenschiffahrt eine sehr viel größere Bedeutung beizumessen sein, als das bisher der Fall war.

Das Binnenschiffsverkehrsgesetz (§ 21) schreibt vor, daß die Entgelte für Verkehrsleistungen der Schiffahrt zwischen deutschen Lade- und Löschplätzen durch Frachtenausschüsse festgesetzt werden, sofern die Verkehrsleistungen auf Bundeswasserstraßen erbracht werden. Bei der Festsetzung der Entgelte geht es um Transportsätze, Schiffsanteilfrachten, Schlepplöhne, Schiffsmieten sowie um Vergütungen für sonstige mit der Schiffsbeförderung unmittelbar zusammenhängende Nebenleistungen. Die Frachtenausschüsse bestehen jeweils aus zwei zahlenmäßig gleichen Gruppen von Vertretern der Schiffahrt und der Verlader. Der Frachtenausschuß Regensburg der Binnenschiffahrt ist für nationale Transporte, also zum Beispiel für Güterbeförderungen von Passau nach Kelheim, zuständig. Mit der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals ist der Frachtenausschuß auch für Verkehrsleistungen zuständig, wenn das Schiff an der Donau beladen wird und beispielsweise Güter von Deggendorf nach Frankfurt/Main befördert. Für den Transport in umgekehrter Richtung, also von Frankfurt/Main nach Deggendorf liegt die Zuständigkeit hinsichtlich der Frachtenbildung beim Frachtenausschuß für den Rhein in Duisburg.

Nicht ganz unbedeutend erscheint mir in diesem Zusammenhang, daß wir zur Vorbereitung auf die Fertigstellung der Wasserstraße auch der Festsetzung der Schiffahrtsabgaben auf dem Main-Donau-Kanal und der Donau durch das Bundesverkehrsministerium größere Bedeutung beimessen, als das bisher schon war.

Der Verkehrsträgerwettbewerb sollte bei der Festsetzung von Frachttarifen und Schiffahrtsabgaben nicht aus den Augen gelassen werden. Vor allem im Massengutverkehr werden die Tarife des Schienenweges eine Art Meßlatte darstellen.

Im Zusammenhang mit der bevorstehenden Fertigstellung des Main-Donau-Kanals darf das Thema ‚Freihafen an der Donau' nicht unerwähnt bleiben. Meines Erachtens ist ein Zollfreihafen keine effiziente Wirtschaftsförderungsmaßnahme für noch wenig entwickelte Räume und Häfen. Daß bei einem Rhein-Freihafen nur der größte deutsche Binnenhafen Duisburg zur Diskussion steht, bestärkt mich in meiner Auffassung.

Mit der Fertigstellung der Rhein-Donau-Verbindung sind noch nicht alle Probleme gelöst. Das schwächste Glied des Transportweges ist eine nicht unbeachtliche Strecke der bayerischen Donau, die noch nicht ausgebaut ist. Deshalb erscheint es mir wichtig, daß wir zur Vorbereitung auf die Verkehrsfreigabe des Main-Donau-Kanals auch den Donauausbau stärker als bisher forcieren.

Anfang der 90er Jahre lauten die Signale: Anker auf zu neuer Fahrt.

Diskussion

An diese Statements schließt sich unter Leitung von Professor Dr. Kurt Bohr eine Diskussion an, in der unter anderem folgende Punkte angesprochen werden:
Zunächst geht es um die Behauptung, daß Regensburg ein sehr teurer Hafen sei (Mosel). Hierzu stellt der Vertreter eines sowohl in Regensburg als auch in den Häfen Duisburg und Frankfurt/Main ansässigen Hafenumschlagsbetriebes fest, daß Regensburg teilweise preisgünstiger als Duisburg sei, zum Teil die gleichen Preise habe (Preymesser).
Hierzu stellt Mosel fest, daß er für den Agrarbereich gesprochen habe und nennt je Tonne Umschlag für Regensburg DM 9,– bis DM 10,–, Nürnberg DM 6,50, Rotterdam DM 3,50 bis DM 4,50.
Die Vorentscheidung des Ministerrates, den ‚Freihafen an der Donau' in Deggendorf zu errichten, wird erörtert.
Hierzu stellt Ministerialrat Huber vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr fest, daß sich in dem der Entscheidung zugrundeliegenden Gutachten die Plätze Regensburg und Deggendorf von den übrigen Bewerbern deutlich abgehoben hatten. In Regensburg sei das Wirtschaftspotential größer und damit das Risiko kleiner. Dagegen sei der strukturpolitische Effekt eines Freihafens in Deggendorf größer; dies habe den Ausschlag gegeben. Allerdings dürfe man die Erwartungen hinsichtlich eines Freihafens nicht überbewerten – er bedeute zunächst nur eine Chance, die man mit möglichst geringen Investitionen wahrnehmen wolle.
Dem werden Regensburg als besserer Standort und die strukturellen Kapazitätsüberhänge des Hafens Regensburg entgegengehalten (Heene).
Legitime Gründe würden für den Freihafen Deggendorf sprechen – die Frage solle aber nicht als Prestigeangelegenheit und negativ behandelt werden – nämlich ein Freihafen bringe nichts, aber wenn er schon komme, dann nach Regensburg (Dr. Huther).
Besser sei es, wenn die Oberpfalz und Niederbayern ihre gemeinsamen Interessen zur Verbesserung der Infrastruktur – wie die B 15 neu – vertreten würden (Dr. Huther).
Es wird festgestellt, daß der Hafen Regensburg in Form offener Zollager schon heute die Vorteile eines Freihafens anbieten könne (Preymesser).
Zu der Aufforderung, der Hafenstandort Regensburg dürfe nicht zu stark auf die Tradition vertrauen (Dr. Stöberl), wird festgestellt, daß der Hafen Regensburg ein modernes Verteilungssystem darstelle (Preymesser); auch daß derzeit noch nicht der günstigste Zeitpunkt für den Ausbau des zweiten Osthafenbeckens sei und die Stadt nach dem Erwerb wesentlicher Flächen hier Geduld wahren müsse (Mißlbeck).
Für übergroße und überschwere Frachtstücke müßten entsprechende Zufahrten zum Hafen Regensburg offengehalten werden (Stroinski).
Die Deutsche Bundesbahn wolle an den Investitionen in Regensburg festhalten. So werde der Güterbahnhof Regensburg gebaut. Die Strecke Regensburg–Passau–Linz–Wien müsse modernisiert werden. Leider habe sie hinter dem noch dringenderen Bedarf der Strecke über Salzburg nach Jugoslawien zurückstehen müssen (Thiel).

Die bilateralen Schiffahrtsverträge mit den Donauanliegerstaaten werden angesprochen. Bei dem bilateralen Schiffahrtsvertrag mit Österreich sei dem übereinstimmenden Wirtschaftssystem Rechnung getragen, eine freie Frachtenbildung sollte möglich sein (Mayer).

Die Abgabenfreiheit auf der Strecke Regensburg-Kehlheim gelte nur für Schiffe der Vertragspartner, also derzeit von der Bundesrepublik Deutschland, Österreich, Ungarn, Tschechoslowakei (Deinhard).

Auch bei festgelegten Tarifen spiele sich Wettbewerb ab (Dr. Bohr), da der Preis nur eine Seite des Wettbewerbs sei, und daneben Zuverlässigkeit, Sorgfalt, Schnelligkeit, getätigte Investitionen (Kundendienst) einzubeziehen seien (Thiel).

Übereinstimmung bestehe darin, daß die Main-Donau-Verbindung tunlichst auch eine Entlastung für die Alpenstraßen in Österreich vom Nord-Süd-Transit bringen solle (Dr. Pisecky).

Schlußwort

Dr. Hans Bonart

In seinem Schlußwort dankt Professor Dr. Bonart im Namen der Universität Regensburg allen Teilnehmern, insbesondere Kammerpräsident Heene.
Mit der Fertigstellung der Rhein-Donau-Verbindung im Jahr 1992 komme von Nürnberg her der Main-Donau-Kanal wie eine Schlange auf Regensburg zu. Diese Herausforderung sei anzunehmen, die damit verbundenen Chancen aktiv zu ergreifen. Nicht die Frage ‚Bereitet sich eine Region vor?', sondern die Feststellung ‚Eine Region bereitet sich vor!' sei am Platze.

Anläßlich einer Rektorenkonferenz der Universitäten des Donauraumes sei die Main-Donau-Verbindung – und hier besonders die Kanalstrecke im Altmühltal – diskutiert worden. Dabei sei die landschaftliche Einfügung der Wasserstraße in das Altmühltal als vorbildlich bewertet worden. Diese internationale Meinung sei auch deshalb bedeutsam, weil gerade in den bundesdeutschen Medien häufig nicht positiv berichtet worden sei. Diese Anerkennung solle Mut machen, die mit dem Main-Donau-Kanal sich ergebenden Chancen zu nutzen.

Herausgeber: Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg
Druck: Verlagsdruckerei Schmidt GmbH, Neustadt/Aisch
ISSN 0177-1795