Deutscher Kanal-
und
Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau

Mitteilungsblätter

70

Mitteilungsblätter
Juli 1991
Nummer 70

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

Der Erfolg verpflichtet für die Zukunft

Die Mitgliederversammlung 1991 des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins in Regensburg stand im Zeichen eines Doppelthemas, das sich wie ein roter Faden durch Grußworte und Ansprachen zog: Die bevorstehende Vollendung des Main-Donau-Kanals 1992 und die Zukunftsaufgaben des Vereins über dieses historische Ereignis hinaus.

In allen Beiträgen und Reden klang an, welch stolzer Erfolg auch für den Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein die bevorstehende Fertigstellung des Main-Donau-Kanals im 100. Jahr der Vereinsgeschichte bedeutet. Beharrlichkeit und Geschick, mit denen der Verein dieses Ziel auch in aussichtslos erscheinenden Situationen verfolgte, wurden herausgestellt.

Doch die Freude über das nun fast Erreichte verstellte nicht den Blick für die Zukunft. So wurde in den Beiträgen auch darauf hingewiesen, was dem Verein weit über das Jahr 1992 zu tun bleibe und auf die verstärkten Anstrengungen, die hierzu von allen Beteiligten gefordert werden.

Das vorliegende Mitteilungsblatt gibt diese Beiträge wieder, die sich – ohne daß es hierzu einer Abstimmung bedurfte – in überzeugender Weise zu einer Gesamtaussage über die Zukunftsaufgaben des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins verdichten.

Im zweiten Teil dieses Mitteilungsblattes wird mit freundlicher Genehmigung der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd der Verkehrsbericht 1990 für die Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau veröffentlicht.

Als weiteren Bericht von der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd bringt dieses Mitteilungsblatt „Binnenverkehr in Deutschland" mit einer grafischen Darstellung „Anteil der Hauptverkehrsträger am binnenländischen Güterfernverkehr".

Die Redaktion

Der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein im zweiten Jahrhundert seines Bestehens

Dr. Andreas Urschlechter, Vorsitzender des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V., Nürnberg

Mit Freude können wir alle feststellen, daß im Herbst 1992 der Main-Donau-Kanal fertiggestellt sein wird.

Damit wird der alte Traum einer Schiffahrtsverbindung zwischen den Stromgebieten von Rhein und Donau im dritten Anlauf verwirklicht. Trotz des Mißerfolges Kaiser Karls des Großen und der nur kurzen Blütezeit des Ludwig-Donau-Main-Kanals blieb diese Idee stets aktuell. Nicht zuletzt dank des Wirkens des Deutschen Kanal- und Schiffahrtvereins Rhein-Main-Donau e. V., der seit seiner Gründung 1892 in Nürnberg seinen für eine leistungsfähige Schiffahrtsstraße engagierten Mitgliedern aus Wirtschaft, Politik, Selbstverwaltungs- und Gebietskörperschaften ein wirksames Forum bietet.

Mit der Vollendung des Main-Donau-Kanals wird 1992 eine transkontinentale Wasserstraße hergestellt, die mit einer Länge von 3500 km von den Rheinmündungshäfen Rotterdam und Antwerpen bis zu den Seehäfen am Schwarzen Meer reicht. Doch ist es weniger die Aufgabe dieser Wasserstraße, eine Verbindung zwischen Nordsee und Schwarzem Meer herzustellen. Vielmehr geht es in erster Linie darum, den Warenaustausch der 13 Anliegerstaaten untereinander zu erleichtern und gleichzeitig den Binnenregionen einen Zugang zu leistungsfähigen Seehäfen an Nordsee und Schwarzem Meer zu verschaffen.

Die Rhein-Main-Donau AG, der wir zu großem Dank verpflichtet sind, hat darüber hinaus alles getan, um beim Bau des Kanals die Eingriffe in Natur und Landschaft so gering wie möglich zu halten und Ausgleich zu schaffen. Die hierzu erforderlichen Landschaftspläne wurden mit einem beispiellosen Investitionsaufwand, der im unteren Altmühltal bis zu 15% der Gesamtbaukosten betrug, wirkungsvoll umgesetzt.

So stellt sich 1 Jahr vor seiner Vollendung die Zukunft des Main-Donau-Kanals positiv dar. Er wird als bedeutender Verkehrsweg für Europa gebraucht.
Mit der Vollendung des Main-Donau-Kanals wird unser Verein, der gleichzeitig damit das 100. Jahr seines Bestehens vollenden wird, nach 100 Jahren sein Hauptziel erreicht haben.
Hierauf kann und wird sich unser Verein aber nicht ausruhen, er muß vielmehr lebendig und aktiv bleiben.
Der Vorstand hat sich bereits 1989 mit den Zukunftsaufgaben des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins befaßt und ist einstimmig zu folgenden Ergebnissen gekommen:
Ausgangspunkt ist § 2 der Vereinssatzung, diese Bestimmung lautet:

„Der Verein verfolgt unmittelbar und ausschließlich den gemeinnützigen Zweck, den Wasserstraßenverkehr des Rhein-Main-Donaustromgebietes zu fördern, insbesondere

a) für den Bau einer leistungsfähigen Großschiffahrtsstraße vom Rhein über den Main zur Donau einzutreten,
b) die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung, die Schiffahrt, den Verkehr, die Wasserwirtschaft und die Landeskultur in den Stromgebieten des Mains und der Donau zu fördern,
c) das Verständnis für den Wert einer leistungsfähigen Schiffahrt auf gut ausgebauten Wasserwegen im allgemeinen und der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau zu wecken."

Eine Änderung dieser Satzungsbestimmung ist auch nach weitgehender Erreichung des Zieles der Ziffer a) nicht erforderlich, denn es verbleiben noch große Förderungsaufgaben, so:

- Ausbau der deutschen Donau
- Ausbau der Donau außerhalb der Bundesrepublik Deutschland
- Behandlung von Schiffahrtsfragen auf der Donau
- der Main-Ausbau, vor allem von Aschaffenburg bis Würzburg
- Fragen der Wirtschaftsförderung an der ausgebauten Wasserstraße

Neben diesen Einzelbeispielen geht es grundsätzlich um die Erfüllung der Aufgaben nach Ziff. b und c der Satzung, die nochmals hervorzuheben sind und lauten:

„b) die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung, die Schiffahrt, den Verkehr, die Wasserwirtschaft und die Landeskultur in den Stromgebieten des Mains und der Donau zu fördern,
c) das Verständnis für den Wert einer leistungsfähigen Schiffahrt auf gut ausgebauten Wasserwegen im allgemeinen und der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau zu wekken."

Damit sind die Arbeitsaufgaben unseres Vereins für die nächsten Jahrzehnte seines Bestehens satzungsgemäß festgelegt.

Von großer Bedeutung hierbei sind die Probleme Österreichs, die Donau europareif zu gestalten, um die Schiffahrt mit dem Europakahn von Rotterdam/Antwerpen bis zur unteren Donau reibungslos zu ermöglichen. Hieraus werden sich auch neue positive Prognosen des Verkehrsaufkommens des Kanals und der europäischen Schiffahrtsstraße ergeben.

Dieser große Aufgabenbereich, der noch vor uns im 2. Jahrhundert des Bestehens unseres Vereins liegt, wird von den Mitgliedern und Förderern des Vereins viel Tatkraft und Mitarbeit verlangen, zumal die Bewältigung dieser Aufgaben in wesentlich kürzeren Zeiträumen erfolgen kann und muß als die erste große Etappe, die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals.

Meine Bitte und Aufforderung an Sie alle: Halten Sie dem Verein die Treue, damit diese Aufgaben bewältigt werden können. Denn der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein wird auch noch im 2. Jahrhundert seines Bestehens dringend gebraucht.

Dienstleistungszentrum Hafen Regensburg

Joachim Wahnschaffe, MdL, Stadtrat der Stadt Regensburg

Die Stadt Regensburg entbietet dem Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V. ein herzliches Willkommen und fühlt sich durch den Besuch zahlreicher bedeutender Persönlichkeiten aus dem In- und Ausland sehr geehrt.
8 Jahre ist es nun her, daß der Kanalverein zum letzten Mal seine Mitgliederversammlung in Regensburg abgehalten hat.
Wir sind stolz darauf und wissen die Ehre zu schätzen, daß Sie – gewissermaßen als letzte Etappe vor dem Ziel – noch einmal die südliche der beiden Hafenstädte Nürnberg und Regensburg als Tagungsort gewählt haben. Denn ich bin sicher, daß Sie im nächsten Jahr die Vollendung des Main-Donau-Kanals als Krönung Ihres langen Strebens an Ihrem Gründungsort Nürnberg feiern werden.

8 Jahre – im Vergleich zum Alter des Kanalvereins eine kurze Zeit, oder gar ein Moment nur im Vergleich zu den Jahrhunderten der Bemühungen um den Wasserweg vom Main zur Donau seit des Großen Karls Versuch – und dennoch eine Zeitspanne mit umwälzenden politischen Ereignissen. Die eine Hälfte Europas mußte ihr Gesellschaftssystem als nicht lebensfähig begraben und die andere Hälfte hat nun die Aufgabe und die Chance, ihre Tugenden mit Takt und Fingerspitzengefühl überzeugend und helfend zu übermitteln. Daneben gab es andere Veränderungen, lautlosere, die wir eigentlich erst beim Lesen von Statistiken bemerken, weil sie uns zu nah, zu alltäglich sind. Ich möchte hierbei nur das Gebiet herausgreifen, mit dem Sie sich ja sehr intensiv und gründlich befassen, nämlich den Verkehr.
Wenn wir heute in den Medien vom Verkehr hören, dann hören wir hauptsächlich von Verkehrsunfällen, Verkehrsstaus, von dichtem oder zähem Verkehr – immer aber ist der Straßenverkehr gemeint. Neue Begriffe aus der Wirtschaft wie „Produktionsdislozierung", „Verringerung der Fertigungstiefe" oder „just-in-time" verbinden wir mit der Vorstellung von besserer Organisation in Logistik und Verkehr. Aber irgendwann merken wir, daß damit auch mehr Verkehr, in der Regel mehr Straßenverkehr, verbunden ist.
Sie jedoch haben sich schon immer einer anderen Art von Verkehr, der Schiffahrt nämlich auf Rhein, Main und Donau, verschrieben. Und Sie haben diesen Verkehr und diese Wasserstraße unverdrossen, hartnäckig und mit äußerst langem Atem gegen die vielfältigsten Widerstände verteidigt und hochgehalten.
Und heute sind wir trotz aller modernen Logistik und Organisation so weit, daß uns diese altmodischen, belächelten, totgesagten Wasserstraßen, daß uns dieser babylonische Ana-

chronismus – Sie verstehen mich richtig – plötzlich als letzte Rettung aus der Güterverkehrsmisere erscheint. Hier gibt es kein Gedränge, sondern im Gegenteil freie Kapazitäten, kein Wochenendfahrverbot, sondern 24-Stunden-Fahrt. Das Binnenschiff ist zudem energiesparender und umweltfreundlicher als alles andere wohl außer dem Fahrrad und obendrein gleichermaßen geeignet für den straßenentlastenden Transport von Containern, Schwergut oder Gefahrgut.

Ich glaube, wir alle müssen vor Ihnen den Hut ziehen und uns bei Ihnen für Ihre Hartnäckigkeit bedanken, die sich heute als erstaunliche Weitsicht herausstellt.

Wenn eine der drei in Ihrem Vereinsnamen genannten Wasserstraßen, die Donau nämlich, darüber hinaus noch in weiten Bereichen ihres Laufes den zur Zeit einzig funktionierenden Verkehrsweg darstellt, braucht man nicht viel Phantasie, um der Binnenschiffahrt bei dem großen Nachholbedarf vieler Donauanliegerstaaten auf dem Gebiet der Infrastruktur eine gute Zukunft vorauszusagen.

Uns Regensburger berührt ja die Donau in zweifacher Hinsicht: Einmal als belebender oder auch bedrohender Strom mit wasserwirtschaftlicher Bedeutung, als Geber oder Nehmer, das andere Mal als Wasserstraße, somit als Verkehrsweg. Und letzteres auch wieder in zweierlei Hinsicht:

- einmal in der Form des Kanals als Bereicherung des Stadtbildes, was jedermann wenige Meter vor diesem Raum draußen selbst beurteilen kann,
- das andere Mal als einer der drei Verkehrswege Wasserstraße, Bahn und Straße zum Verkehrsknoten Hafen Regensburg.

Wie Sie wissen, ist die Hafenverwaltung Regensburg nicht Teil der Stadtverwaltung Regensburg, sondern Teil eines kaufmännisch geführten Staatsbetriebes des Freistaates Bayern, der Bayerischen Landeshafenverwaltung, die – übrigens als einzige bayerische Zentralstelle außerhalb Münchens – ihren Sitz ebenfalls in Regensburg hat.

Da sowohl die Landeshafenverwaltung als auch die Stadt Regensburg die Zeichen der Zeit erkannt haben, sind wir bemüht, aus dem Nebeneinander vergangener Jahrzehnte ein Miteinander zu schaffen, und ich verrate da sicher kein Geheimnis, lieber Herr Doktor Urschlechter, wenn ich sage, daß uns dabei die Hafenehe Stadt Nürnberg/Freistaat Bayern als Vorbild dient. Aus diesem Grunde hat eine Abordnung des Stadtrates unter Leitung von Frau Oberbürgermeisterin Christa Meier das geglückte Beispiel Hafen Nürnberg bereits in Augenschein genommen.

Es ist uns bewußt, daß bei dieser Ehe große Anstrengungen beider Teile notwendig werden, um die städtebauliche, wirtschaftliche und administrative Vernetzung zwischen Stadt und Hafen harmonisch zu gestalten.

Es ist uns ferner bewußt, daß es gewaltiger Anstrengungen bedarf, den Hafen Regensburg umzustrukturieren. Was ist damit gemeint? Damit ist gemeint, aus dem überwiegenden Transithafen für Erze, Kohle und Stahl im Österreich-Verkehr ein Dienstleistungszentrum mit breit gefächerter Angebotspalette im Verkehrs- und im Logistikbereich zu schaffen.

Das Ziel heißt also, den Bahnhof der Wasserstraße mit Monostruktur zu einem multimodalen und multifunktionalen Güterverkehrszentrum umzustrukturieren, in dem die drei Verkehrsträger Binnenschiff, Lkw und Bahn dem Verlader gleichberechtigt zur Bildung optimaler Transportketten zur Verfügung stehen.

Gleichzeitig gerät der Hafen damit aus der Abhängigkeit hauptsächlich eines Industriezweiges und wird damit weniger empfindlich gegenüber Krisen dieser Branche. Dies bedeutet aber auch: mehr Arbeitsplätze, diversifizier-

tere Arbeitsplätze und vor allem: sicherere Arbeitsplätze! Auch der Bayerische Lloyd als größter Hafenansiedler zieht hier beispielhaft mit, so daß wir sicher sind, das Ziel dieses richtigen Weges in absehbarer Zeit zu erreichen. Aber noch etwas ist unbedingt erforderlich, um diesem multifunktionalen Dienstleistungs- und Güterverkehrszentrum Hafen Regensburg zum Erfolg zu verhelfen: die optimale wasserseitige Anbindung des Hafens! Ich meine damit den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen sowie die Hebung jener beiden Schiffahrtshindernisse, der Eisenbahnbrücken über die Donau bei Bogen und bei Deggendorf! Erst dann nämlich ist das Ziel „Main-Donau-Kanal" erreicht, wenn auch die alten Anschlußstrecken die gleiche Leistungsfähigkeit wie der neue Kanal aufweisen und damit die Güterschiffahrt allgemein sowie die Containerschiffahrt im besonderen auf der ganzen Strecke wirtschaftlich durchzuführen sind.

Mit diesem Wunsch möchte ich schließen und dabei meiner Hoffnung Ausdruck verleihen, daß bei der nächsten Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins in Regensburg, vielleicht wiederum in 8 Jahren, diese Wünsche erfüllt und unsere Erwartungen übertroffen und bereits Geschichte geworden sind.

Freier Marktzugang auch bei der Donauschiffahrt

Dr. Heinz Zünkler, Präsident des Vereins für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e. V., Duisburg

Im Namen des Präsidiums und des Beirates des Vereins für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen entbiete ich Ihnen zu Ihrer diesjährigen Mitgliederversammlung unsere freundschaftlichen Grüße verbunden mit unseren besten Wünschen für ein gutes Gelingen Ihrer Veranstaltung.

Wenn ich bedenke, daß das Ziel, für das sich Ihr Verein seit fast 100 Jahren nachdrücklich und unverzagt eingesetzt hat, nämlich die Vollendung der modernen Großschiffahrtsstraße Main-Donau, nunmehr zum Greifen nahe ist und die Vorbereitungen zur Einweihung und Inbetriebnahme bereits ein konkretes Stadium erreicht haben, dann weiß ich auch, daß Ihre diesjährige Versammlung von einem Hochgefühl über das Erreichte geprägt sein wird. Ich glaube, Sie, Herr Altoberbürgermeister Dr. Urschlechter, aber gut genug zu kennen, um zu wissen, daß Sie sich auf Lorbeeren weder wohlfühlen noch länger zu verweilen pflegen, sondern bereits heute die Aufgaben sehen, die sich im Alltag nach der Aufnahme eines regelmäßigen Schiffsverkehrs zwischen Main und Donau ergeben werden.

Ich denke dabei nicht nur an die notwendigen wasserbaulichen Anschlußarbeiten am Main und insbesondere der Donau zur Gewährleistung einer ausreichenden und ständig verfügbaren Abladetiefe. Ich denke vielmehr an den verkehrs- und binnenschiffahrtspolitischen Alltag, der den Einweihungsfeierlichkeiten schnell folgen wird.

Der Main-Donau-Kanal wird dann Bestandteil des europäischen Binnenschiffahrtsnetzes sein, er wird zwar ausdrücklich eine nationale Wasserstraße sein, aber doch in die internationale Verkehrs- und Binnenschiffahrtspolitik eingebunden sein. Die Bundesregierung hat sich nach ihrem Beschluß über eine zügige Fertigstellung der Main-Donau-Wasserstraße im Jahre 1983 bereit erklärt, allen interessierten Staaten die Benutzung des Main-Donau-Kanals im Rahmen von Binnenschiffahrtsabkommen zu gestatten, mit denen die gegenseitigen Schiffahrtsrechte geregelt werden sollen. Sie hat damit die grundlegenden Voraussetzungen dafür geschaffen, daß der Main-Donau-Kanal, der eine Nahtstelle zwischen völlig unterschiedlichen Schiffahrtsregimen darstellt, ein allmähliches Zusammenwachsen der europäischen Binnenschiffahrt in Ost und West ermöglicht.

Die Rahmenbedingungen sind damit gegeben; sie müssen jedoch mit Leben ausgefüllt werden, d. h. mit florierenden Schiffahrtsbeziehungen zwischen Ost und West, damit die Main-Donau-Wasserstraße in die ihr zugedachte verkehrs- und wirtschaftspolitische Funktion hineinwachsen kann. In dieser Hinsicht sind aber noch erhebliche Hindernisse

auszuräumen. Das größte ist bereits ins Wanken geraten, nämlich die staatlich-dirigistisch verkrustete Wirtschaftsverfassung in den östlichen Donau-Anliegerstaaten, die sich bislang als wesentlichstes Hemmnis für die Entfaltung fruchtbarer Wirtschaftsbeziehungen zwischen Ost und West erwiesen hatte. Daß wir in dieser Hinsicht nun hoffnungsvoller in die Zukunft schauen können, haben wir den tiefgreifenden politischen Veränderungn in Osteuropa in den letzten Jahren zu verdanken.

Aus dem jahrzehntelangen planwirtschaftlichen Denken sind aber noch Stolpersteine verblieben, die von allen an einer zügigen Entwicklung des Ost-/West-Schiffahrtsverkehrs Interessierten in Wirtschaft und Verkehr gemeinsam ausgeräumt werden müssen. Ich denke hierbei in erster Linie an die faktischen Maßnahmen der Frachtverteilung, die den freien Zugang zum Markt und zur Ladung behindern und durch die die Staatshandelsländer ihre nationalen Flotten bevorzugen können. Weiter sind hier zu nennen die die Wirtschaftlichkeit der Schiffahrt tangierenden Kabotagevorbehalte, weitere vielfältige Marktzugangsbeschränkungen und auch die bestehenden Frachtenregelungen – einschließlich der Nebenbedingungen zu den Frachtentgelten –, die einer Anpassung an westliche Standards bedürfen.

Eine Lösung dieser Fragen, die im Interesse der gesamten deutschen und europäischen Schiffahrt liegt, wird nicht einfach und rasch erreichbar sein. Hier sind in erster Linie natürlich die nationalen und internationalen Verbände und vor allem die Regierungen gefordert. Es ist aber sicherlich hilfreich, wenn wir alle zusammenwirken und an einem Strick ziehen und wenn auch der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein sich in dieser Hinsicht einreiht und mitzieht. Dies sind wir dem Jahrhundertwerk „Main-Donau-Kanal" schuldig und dies sind die Aufgaben von morgen, die wir bereits heute gemeinsam und nüchtern ins Visier nehmen sollten.

Neue Aktivitäten an der österreichischen Donau

Dipl.-Kfm. Josef Kugler, geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins, Wien

Ich darf zunächst die besten Grüße des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins und seines Präsidenten Konsul Dr. Beinkofer überbringen.

Als Geschäftsführer unseres Vereines hatte ich bereits im Vorjahr in Bamberg die Gelegenheit, bei Ihrer Generalversammlung zu sprechen. Ich habe damals von einer Denkpause und einem Stillstand der Arbeiten zum Donauausbau berichtet, der nach den Ereignissen in der Hainburger Au eingetreten ist. Auch für das Donaukraftwerk Wien war ein Aufschub des Baubeginnes infolge der Weltausstellung vorgesehen.

Heute kann ich Ihnen erfreulicherweise mitteilen, daß nun doch der Ausbau der Donau fortgesetzt wird. In einer Volksbefragung Mitte Mai sprachen sich mehr als zwei Drittel für den Bau des Kraftwerkes Freudenau in Wien aus, so daß nunmehr politisch kein Hindernis für den Bau besteht. Die notwendigen Verfahren können nun mit entsprechendem Rückhalt rasch betrieben werden. Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß gleichzeitig die Weltausstellung 1995 mit rund zwei Dritteln der Stimmen abgelehnt wurde.

Für den noch verbleibenden Teil der Donau östlich von Wien wird derzeit an einer Studie gearbeitet. Dabei soll der Schutz der Natur und Landschaft sichergestellt werden, wobei aber auch die Donau ihre Funktion als Wasserstraße nicht verlieren soll. Mit einem Ergebnis dieser Arbeiten ist in ca. 3 Jahren zu rechnen.

Erfreulich ist für uns auch, daß die Behandlung des Themas „Wasserstraße Donau" auch von den Medien immer häufiger aufgegriffen wird. Besonders die Veränderungen in den Ländern im Osten haben dazu beigetragen, daß die Donau immer öfter als Verkehrsweg zur Aufnahme der erwarteten Verkehrszunahme erwähnt wird. Auch die langen Perioden mit Niederwasser haben im Vorjahr die Notwendigkeit des Donauausbaues vor Augen geführt. In Veranstaltungen und Vorträgen widmen sich zahlreiche Institutionen dem Thema „Wasserstraße Donau", wobei vor allem die bevorstehende Fertigstellung des Main-Donau-Kanals als Anlaß genommen wird.

Der Österreichische Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein hat erst Anfang Mai an einer Donauenquete der Niederösterreichischen Landesregierung in Melk maßgeblich mitgearbeitet. Bei dieser Gelegenheit wurden in zwei Arbeitskreisen sowohl die Anliegen der Tourismuswirtschaft als auch der Schiffahrt erarbeitet und präsentiert. Der Hafen Linz wird eine Veranstaltung zum Thema „Hafen Linz – Verkehrszentrum für Rhein-Main-Donau" durchführen.

Die Aktivitäten an der Donau beschränken sich aber nicht nur auf verbale Aussagen. Auch die Wirtschaft zeigt zunehmendes Interesse, die Wasserstraße Donau als Verkehrsweg zu nutzen. An den Donauhäfen wird ein verstärktes Interesse von Betrieben für den Transportweg „Wasser" festgestellt, und die Häfen haben entsprechende Ausbaumaßnahmen durchgeführt bzw. in Angriff genommen. Die Strukturveränderung unseres nationalen Schiffahrtsunternehmens DDSG ist ebenfalls auf eine Hebung der Leistungsfähigkeit ausgerichtet.

Die Impulse des Main-Donau-Kanals, in die wir schon immer große Erwartungen gesetzt haben, dürften sich nun doch sehr positiv auswirken.

Diese Aktivitäten und Veränderungen, die ich hier nur an einigen Beispielen angeführt habe, verstärken wieder unseren Optimismus für die zukünftige Entwicklung der Donauschiffahrt. Vieles deutet auch darauf hin, daß sich diese Entwicklung mit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals wesentlich verstärken wird. Dieser Optimismus hat unsere Vereinigungen bei der Verfolgung unserer gemeinsamen Ziele immer begleitet. Er wird auch in Zukunft der Motor unserer Bemühungen für die Schiffahrt als kostengünstigsten und umweltfreundlichsten Verkehrsträger sein.

Binnenwasserstraßen zügig ausbauen

Ministerialrat Dipl.-Ing. Norbert Krause, Bundesministerium für Verkehr, Bonn

Seitens des Bundesverkehrsministeriums übermittle ich der Mitgliederversammlung 1991 des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau herzliche Grüße. Ich verbinde dies mit dem Ausdruck großen Respekts. Beharrlich und erfolgreich hat der Verein seine Ziele verfolgt. Die Vollendung des Main-Donau-Kanals ist nun in greifbare Nähe gerückt. Daran hat der Verein mit seinem engagierten Eintreten nicht zu unterschätzenden Anteil.

Im Lichte der Vollendung des europäischen Binnenmarktes 1992, dem politischen und wirtschaftlichen Umbruch in den osteuropäischen Ländern und der deutschen Einheit hat Bundesverkehrsminister Prof. Dr. Krause die Bedeutung der durchgehenden Wasserstraßenverbindung zwischen Nordsee und Schwarzem Meer für unsere Wirtschaft und für den Ausbau der Handelsbeziehungen zwischen Osteuropa und Westeuropa hervorgehoben. Und mehr noch: der Bundesverkehrsminister hat die Binnenschiffahrt als umweltfreundlichen und sicheren Verkehrsträger in bemerkenswerter Weise in der Verkehrspolitik verankert. Eine größere Rolle als bisher muß die Binnenschiffahrt auch bei den Transporten in den neuen Bundesländern spielen. Ein schnellerer Ausbau der Wasserstraßen auf europäisches Niveau ist deshalb politisch zum Ziel gesetzt. Konkret bedeutet das: In den alten Bundesländern wird es in erster Linie um Ergänzung und Ausbau des Verkehrsnetzes sowie um die bestmögliche Organisation des Verkehrs gehen. In den neuen Bundesländern müssen leistungsfähige Verkehrswege so rasch wie möglich aufgebaut werden. Für die vordringlichen 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit sind deshalb Investitionsmaßnahmengesetze vorgesehen, die im Ergebnis Planfeststellungsverfahren weitgehend ersetzen sollen. Außerdem soll ein Beschleunigungsgesetz die Planungszeiten für Infrastrukturmaßnahmen in den neuen Bundesländern sowie der Verknüpfungsstrecken zu den Wirtschaftszentren in den alten Bundesländern verkürzen. Neue Wege in der Erarbeitung der Planungen und in der Finanzierung sollen zur Zielerreichung beitragen.

In Verkehrsprognosen spiegelt sich das Ergebnis der bisherigen Entwicklung im Verkehrsbereich und der aktuellen politischen Vorgaben wider. Die Verkehrsprognosen für den neuen Verkehrswegeplan werden wohl in aller Kürze mit veröffentlichungsfähigen relationsbezogenen Werten vorliegen. Die Prognosegrobabschätzung zum Jahre 2010 sagt ein Verkehrswachstum voraus, das oberhalb der Schätzungen des Wachstums des Bruttosozialproduktes liegt und grenzüberschreitend stärker ist als national. Das Wachstum

der Verkehrsleistungen dürfte eine deutliche Trendverlagerung zur Bahn, aber auch zur Binnenschiffahrt zeigen. In der deutschen Binnenschiffahrt dürfte die Transportleistung insgesamt gesehen auf etwa das 1,5-fache ansteigen, mit starken Steigerungen insbesondere auf der Ost-West-Magistrale Mittellandkanal und Elbe-Havel-Kanal, auf der Main-Donau-Wasserstraße und Mosel/Saar. Dabei wächst die Transportleistung stärker als das Güteraufkommen, die mittlere Transportweite steigt also.

Den ersten Gesamtdeutschen Verkehrswegeplan will die Bundesregierung Anfang 1992 dem Parlament vorlegen. Dieser Plan wird Richtschnur für den Aufbau und Ausbau des Verkehrsnetzes in den nächsten 15 Jahren in ganz Deutschland sein. Zum Vorgriff auf diesen Plan gehört der Ausbau der Wasserstraßenverbindung Hannover-Berlin mit dem Wasserstraßenkreuz Magdeburg. Die Vorplanungen für dieses Vorhaben laufen mit Nachdruck. In diesem Zusammenhang bestätigt sich die Dringlichkeit des Ausbaus der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals und der Weststrecke des Mittellandkanals als Teile der Ost-West-Magistrale.

Wird der Main-Donau-Kanal im neuen Gesamtdeutschen Verkehrswegeplan nur noch mit Restausgaben zu Buche stehen, so werden wir den Ausbau des Mains und den Ausbau der Donau weiterhin im Überhang finden. Wir müssen heute leider erkennen, daß der Ausbau des Mains und der Ausbau der Donau in der navigatorisch schwierigen Strecke Straubing-Geisling erst einige Jahre später als der Main-Donau-Kanal beendet werden. Für den Donauausbau in der Strecke Straubing-Vilshofen nehmen die Vorplanungen im Lichte wachsender Sensibilität für den Umweltschutz Gestalt an. Die umfangreichen planerischen Vorarbeiten werden zeigen, in welcher Form dem Ausbauziel, d. h. der Verbesserung der Schiffbarkeit auf der Donau in diesem Abschnitt, abgewogen insbesondere mit den Belangen der Wasserwirtschaft und Landeskultur, des Natur- und Landschaftsschutzes und der Wasserkraftnutzung, am besten Rechnung getragen werden kann. Auf dieser Basis soll möglichst bald, voraussichtlich 1992, das Raumordnungsverfahren eingeleitet werden. Die an das Raumordnungsverfahren anschließenden entscheidenden Planfeststellungsverfahren nehmen erfahrungsgemäß jeweils mehrere Jahre in Anspruch, so daß über den Baubeginn noch keine Aussagen getroffen werden können.

Die Wirklichkeit langer Realisierungsphasen von Infrastrukturvorhaben drängt sich ins Bild. Dabei gibt es für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen zusätzliche gute Signale im Rahmen der Verkehrspolitik: Das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung zur Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik im Hinblick auf die Änderung des Binnenmarkts die Attraktivitätssteigerung weniger umweltschädlicher Beförderungsarten als Ziel gesetzt. Von besonderer Bedeutung sind auch entsprechende Beschlüsse der Bundesregierung zur erheblichen Reduzierung der nationalen CO_2-Emissionen bis zum Jahre 2005 und zur Berücksichtigung dessen bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans.

Vergleichsweise geringe externe Belastungen – wie Unfälle, Lärm, Luftverschmutzung, Boden- und Gewässerverschmutzung – zeichnen die Binnenschiffahrt aus, – und dies bei niedrigen Gesamtkosten. Umso mehr tut zügiger Ausbau der Wasserstraßen not – auch in den alten Bundesländern. Die geltende Gesetzeslage in diesem Sinne zu nutzen, muß allen an Planungen und Entscheidungen unmittelbar Beteiligten Verpflichtung sein. Binnenschiffahrt und Wasserstraßen brauchen weiterhin ihre Verfechter. Dies gilt auch für die Main-Donau-Wasserstraße.

Zukunftsaufgaben des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V., Nürnberg

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied
Dr. Hartwig Hauck

1. Die Vollendung des Main-Donau-Kanals stellt für den Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein ein historisches Ereignis dar. Wenn der Kanal 1992 eröffnet wird, haben vier aktive Generationen maßgeblicher Persönlichkeiten dieses große Ziel mit Nachdruck verfolgt. Sie standen zu diesem Ziel auch in scheinbar aussichtslosen Situationen und über Jahrzehnte hinweg ohne aktuelle Perspektive. Heute ist dieses Ziel des Vereins nach fast 100 Jahren zäher Arbeit greifbar nahe. Damit ist eine erste große Etappe des Kanalvereins erreicht.

2. Die Genugtuung über das Erreichte darf dem Verein jedoch nicht den Blick in die Zukunft verstellen. Mit der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals im Herbst 1992 stellt sich gleichzeitig die grundsätzliche Frage nach Zielen, Aufgaben und Tätigkeiten des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins über dieses historische Datum hinaus. Bei Beantwortung dieser Frage ist von Aufgaben und Wirken des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins in den zurückliegenden Jahren und Jahrzehnten auszugehen.

3. Die Aufgaben des Kanal- und Schiffahrtsvereins sind im Grundsätzlichen in seiner Satzung umrissen, die unter § 2 den Vereinszweck umfassend und auch zukunftsweisend regelt.

   „Der Verein verfolgt unmittelbar und ausschließlich den gemeinnützigen Zweck, den Wasserstraßenverkehr des Rhein-Main-Donaustromgebietes zu fördern, insbesondere
   a) für den Bau einer leistungsfähigen Großschiffahrtsstraße vom Rhein über den Main zur Donau einzutreten,
   b) die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung, die Schiffahrt, den Verkehr, die Wasserwirtschaft und die Landeskultur in den Stromgebieten des Mains und der Donau zu fördern,
   c) das Verständnis für den Wert einer leistungsfähigen Schiffahrt auf gut ausgebauten Wasserwegen im allgemeinen und der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau zu wecken."

Diese Satzungsbestimmung bleibt auch für die Zukunft aktuell.
Die konkrete Umsetzung dieser Aufgabenstellung erfolgt in vielfältiger Weise in Abhängigkeit von der jeweiligen Situation.

Als Beispiele sind zu nennen:

- technische Kanal- und Trassenplanungen in den Anfangsjahrzehnten des Vereins, als der Bau der Wasserstraße noch nicht begonnen hatte und sich noch keine anderen Institutionen dieser Aufgabe annahmen
- Initiierung von wissenschaftlichen Gutachten zu besonders schwierigen rechtlichen und wirtschaftlichen Fragen, wie z. B. dem völkerrechtlichen Status des Main-Donau-Kanals mit dem Jaenicke-Gutachten und zur Nutzen-/Kostenrelation mit dem IFO-Gutachten
- Stellungnahmen des Vereins zu grundsätzlichen und aktuellen Fragen des Kanals und der anliegenden Häfen
- regelmäßige Information der Öffentlichkeit und der Mitglieder durch die Herausgabe von Mitteilungsblättern
- Erstellung von Dokumentationen zu besonderen Themen und Anlässen, wie die Häfen und Länden an der Main-Donau-Wasserstraße und dem von der Rhein-Main-Donau AG ausgeschriebenen künstlerischen Wettbewerb „Kunst und Kanal"
- Bereisung der aktuellen Strecken der Wasserstraße und Baustellen mit Besuchergruppen des In- und Auslandes
- ständige Erteilung von Einzelauskünften zu allen Fragen der Main-Donau-Wasserstraße.

Der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein arbeitet dabei kooperativ mit unterschiedlichen Partnern zusammen:

- der Rhein-Main-Donau AG als Bauherrn der Wasserstraße
- der Wasser- und Schiffahrtsdirektion als Verwaltung der fertigen Strecken der Wasserstraße
- der Bayerischen Landeshafenverwaltung und den übrigen Betreibern der Häfen an der Main-Donau Wasserstraße
- den einschlägigen Fachverbänden des In- und Auslandes.

Große Bedeutung kommt dem Zusammenwirken des Vereins zu mit den

- Bayerischen Staatsministerien
- dem Bundesverkehrsministerium
- den Gebietskörperschaften
- den Selbstverwaltungsorganen der Wirtschaft.
- Besonders eng ist die Zusammenarbeit mit einschlägigen Unternehmen der verladenden Wirtschaft und den Binnenschiffahrtsunternehmen.

Im Rahmen dieser kooperativen Arbeitsteilung übernimmt der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein im Schwerpunkt Aufgaben der Öffentlichkeitsarbeit. Dementsprechend war der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein in seiner neueren Geschichte nicht mehr mit Planungs- und Verwaltungsaufgaben befaßt. Er behandelt auch keine Tariffragen sowie technische Schiffahrtsfragen eigenständig im Detail.

4. Die Zukunftsaufgaben des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins knüpfen in ihren aktuellen Themen an die bisherige Tradition des Vereins an. Dabei sollten sich diese Zukunftsaufgaben an der großen Idee orientieren, die die Wasserstraße als verbindendes Band zwischen der Mainmündung im Westen über Würzburg, Bamberg, Nürnberg und Regensburg bis zur Donau bei Passau im Südosten sieht. Über diese geographischen Punkte hinaus be-

deutet sie eine Klammer zwischen Rheinregion und Donauregion. Dabei dient die Wasserstraße unterschiedlichen Nutzungen:

- als Schiffahrtsstraße dem Verkehr der Binnenschiffahrt
- mit ihren Kraftwerken einer umweltfreundlichen Energiegewinnung
- mit den an ihr gelegenen Häfen und Siedlungen dem Handel und Gewerbe
- als Wasserspeicher und durch Wasserüberleitung der Landeskultur und Wasserwirtschaft
- mit ihren weiten Wasserflächen und gestalteten Uferzonen der Freizeit und Erholung breiter Bevölkerungskreise
- mit ihrer behutsamen und sorgfältigen Gestaltung und Einbettung in die Umwelt der Ökologie.

Alle diese Nutzungen bedeuten gleichzeitig Ansprüche. Ansprüche, die in aller Regel jeweils nur unter einem einseitigen Aspekt gesehen werden, ohne die Gesamtzusammenhänge zu berücksichtigen. Oft werden Beurteilung und Argumentation rein fachlich an Einzelinteressen orientiert. Ganzheitliche Betrachtung und Abwägung kommen damit zwangsläufig zu kurz. Hier ergibt sich eine grundsätzliche und sehr anspruchsvolle Aufgabe für den Kanalverein. Es gilt, den Verein zu einem Forum zu machen, bei dem die unterschiedlichen Aufgaben, Ansprüche und auch Einzelinteressen, die sich auf die Wasserstraße konzentrieren, einem übergeordneten Interessenausgleich unterzogen werden. Mit anderen Worten: der Verein muß sich als ausgleichender Generalist unter einer Vielzahl von fordernden Spezialisten verstehen, dessen Anliegen der Ausgleich zunächst widersprüchlicher Interessen ist.

5. Für die konkreten Zukunftsaufgaben des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins bedeutet dies für den Schwerpunkt Main-Donau-Wasserstraße vorrangig den weiteren Ausbau von Main und Donau.
Eine Kette ist so stark wie ihr schwächstes Glied. Dies gilt im übertragenen Sinn auch für Schiffahrtsstraßen. Als naheliegendes und warnendes Beispiel ist hier der alte Ludwig-Donau-Main-Kanal zu nennen, der aufgrund der damals unzureichenden Ausbildung seiner Anschlußstrecken Main und Donau im Wettbewerb mit der neu aufkommenden Eisenbahn unterlegen war.
Auch heute erreichen Donau und Main nicht den Ausbaustandard der eigentlichen Kanalstrecke.
Dies beeinträchtigt zunächst die Wirtschaftlichkeit der Binnenschiffahrt, wenn wegen Niedrigwasser oder allgemein unzureichender Tauchtiefe nicht die volle Ladung möglich ist. Die Beseitigung solcher Schiffahrtshindernisse erhöht mit einem Schlage die Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffes, weil bei gleichen Kosten eine höhere Transportleistung möglich ist.

5.1 Die Donau ist in dem Abschnitt Regensburg-Geisling auf den erforderlichen Standard gebracht. Für die donauabwärts anschließende Strecke ist ein schwieriges Raumordnungsverfahren im Gange, das sich insbesondere mit den Aspekten Natur- und Landschaftsschutz und Flußmorphologie beschäftigt. Die notwendigen Ausbaumaßnahmen werden noch über das Jahr 2000 hinausreichen und bedürfen der Unterstützung des Kanalvereins durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit.

5.2 Auch für den Mainausbau muß noch viel getan werden.
Unterhalb von Würzburg beträgt die Tauchtiefe in der Regel nur 2,40–2,45 m, während 2,70 m der angestrebte Standard ist. Der schwächste Bereich liegt hier zwischen Aschaffenburg und Würzburg. Zur notwendigen Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit bedarf es auch noch der Entschärfung von Kurven.
Mit dieser Forderung redet der Kanalverein keineswegs einer technischen Egalisierung des Mains das Wort. Vielmehr könnte mit diesen Maßnahmen eine Renaturierung des Flusses einhergehen.

5.3 Aber auch die Probleme der Donau außerhalb des deutschen Donauraumes bedürfen dringend eines neuen Anschubs. Das gilt für hängengebliebene Vorhaben in Österreich genauso wie in der ČSFR und Ungarn. Es erscheint erforderlich, das Anliegen eines einheitlichen Ausbaustandards der Donau an die europäischen Gremien heranzutragen – eine Anregung, die vom Kanalverein aufgrund seiner Kompetenz und Unabhängigkeit ausgehen könnte. Gerade in den genannten Fällen darf nicht unerwähnt bleiben, daß es Österreich und auch die übrigen Donauanliegerstaaten waren, die die Verbindung von Main und Donau seinerzeit nachhaltig forderten.

5.4 Auch die Erfordernisse der künftigen Verkehrsentwicklung sind einzubeziehen. Der Anstieg des Verkehrs ist in den zurückliegenden Jahrzehnten der Entwicklung des Bruttosozialproduktes vorausgeeilt. Für die vor uns liegende Zeit ist mit eher noch steigenden Zuwachsraten zu rechnen. Da Straße und Bahn bereits jetzt überlastet sind, kommt hier den Wasserstraßen, und speziell wiederum der Main-Donau-Schiffahrtsstraße, besondere Bedeutung zu. Kapazitätsengpässe dürfen deshalb bei diesem Verkehrsweg erst gar nicht entstehen.

Zur Zeit stellen sich für die Main-Donau-Wasserstraße die Kapazitätsgrenzen wie folgt dar:

- Donau 40 Mio. Tonnen
- Main 30 Mio. Tonnen
- Kanalstrecke 18 Mio. Tonnen, und zwar jeweils zur Hälfte berg- und talwärts.

Im wesentlichen würden also Kapazitätsengpässe bei den Schleusen der Kanalstrecke auftreten. Bei dem mittel- und langfristig zu erwartenden Verkehrsvolumen muß rechtzeitig etwaigen Kapazitätsengpässen durch den – planerisch schon vorgesehenen – Bau einer jeweils zweiten Schleuse vorgebeugt werden. Zu gegebener Zeit muß der Kanalverein auch diese Frage aufgreifen.

5.5 Der Containerschiffahrt kommt zunehmende Bedeutung zu, insbesondere auch im Rahmen von Verkehrsketten und Just-in-time-Systemen. Für den Containerverkehr sollte die gesamte Main-Donau-Wasserstraße annähernd einheitliche Verhältnisse bieten. Das bedeutet die Beseitigung einzelner Engpässe, die meist bei Brücken liegen. Als Beispiel wird hier häufig die Auheimer Brücke am Main genannt.

5.6 Die an der Main-Donau-Wasserstraße liegenden Häfen und Länden haben

ihre Probleme bei einer sachgerechten Ausweitung, Erschließung und auch Ansiedlung solcher Betriebe, die in den Hafen passen. Da werden in isolierter Betrachtungsweise voll erschlossene Erweiterungsflächen zu angeblich unersetzlichen Biotopen erklärt. Hier wird auch zukünftig die sachliche Aufklärungsarbeit des Kanalvereins gefordert sein.

5.7 Eine Zukunftsaufgabe des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins, über den bisherigen Rahmen seines Wirkens hinaus, könnte in einer kooperativen Beratung regionaler Wasserstraßenverbände liegen, die ihrerseits bestimmte Projekte vorantreiben möchten. Als Beispiel sind hier die Anbindung des in der Struktur vorhandenen Leipziger Hafens an eine leistungsfähige Schiffahrtsstraße genauso zu nennen wie der Ausbau der Elbe bis Dresden.

6. Dagegen sollte der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein auch in Zukunft sich nicht detailliert und aktiv mit tariflichen und technischen Schiffahrtsfragen beschäftigen. Diese Aufgaben werden von befreundeten Verbänden mit großem Sachverstand optimal wahrgenommen.

7. Die Struktur des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins muß geeignet sein, die zukünftigen Aufgaben zu lösen.

7.1 Präsidium und Vorstand, Verwaltungsrat und Beirat müssen sich, wie bisher schon, vielschichtig aus führenden Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung zusammensetzen, um auch in Zukunft den notwendigen Einfluß ausüben zu können. Dazu gehört auch, daß aktive Persönlichkeiten, trotz ihrer vielfältigen anderweitigen Belastung, in den Gremien des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins mitwirken.

7.2 Die Organisation des Vereins wird auch künftig auf das Notwendigste beschränkt sein. Das bedeutet einen im Nebenamt tätigen Geschäftsführer und eine halbtags tätige Vereinssekretärin. Für spezielle Fragen können fallweise freiberufliche Mitarbeiter gewonnen werden. Eine entsprechende Abstützung auf das ehrenamtliche Element ist erforderlich.

7.3 Die unumgänglich notwendigen Einnahmen werden durch Mitgliedsbeiträge und aus den vorhandenen Vereinsreserven erreicht. Hierzu müssen den Mitgliedern die fortgeschriebenen und neuen Aufgaben des Vereins und, hieraus resultierend, dessen Existenznotwendigkeit nahegebracht werden. Es ist darüber hinaus auch die Gewinnung neuer Mitglieder erforderlich, nicht nur aus wirtschaftlichen Gründen, sondern auch, um die oben dargelegte Aktualität und Meinungsvielfalt zu gewährleisten.
Auf dieser finanziellen und organisatorischen Basis wird ein erfolgreiches Wirken des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins auch zukünftig sichergestellt sein.

8. Die bald hundertjährige Geschichte des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins hatte Höhen und Tiefen, aber nun ist ein großartiger Erfolg nahe. Dieser Erfolg verpflichtet, das Erreichte zu sichern und weiterzuentwickeln. Hierzu sind auch in Zukunft das Engagement und die Unterstützung der Mitglieder und Freunde des Vereins Voraussetzung.

Der Main-Donau-Wasserweg – Verkehrs- und Entwicklungsmagistrale für Bayern

Staatssekretär Dr. Herbert Huber, Bayerisches Staatsministerium des Innern, München

Sehr gerne bin ich der Einladung zur heutigen Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau gefolgt. Als Staatssekretär für die Oberste Baubehörde stehe ich einer Institution vor, die eine sehr lange und enge Verbindung mit den Wasserstraßen-Projekten an Main und Donau hat.

Im Jahre 1830 legte der dort tätige Freiherr von Pechmann auf allerhöchsten Befehl König Ludwig I. seine Studien für eine Kanalverbindung vor.

Nach seiner Realisierung wurde der Ludwig-Donau-Main-Kanal dann allerdings dem Finanzministerium zur Verwaltung übergeben.

Die anderen bayerischen Wasserstraßen blieben bis zum Übergang auf das Reich im Jahre 1921 in der Verwaltung der königlich bayerischen Flußbauämter als nachgeordnete Behörden der Obersten Baubehörde.

Auch heute noch wird der Anteil Bayerns am Bauprogramm bei der Obersten Baubehörde abgewickelt und der Kontakt zur Bundeswasserstraßenverwaltung sowie zur Rhein-Main-Donau AG gehalten und gepflegt.

Das „Timing" der Rhein-Main-Donau AG für die Fertigstellung der Bauarbeiten am Kanal könnte für Sie nicht besser sein:

Wenn sich die Geburtsstunde Ihres Vereins am 6. November 1992 zum hundertsten Mal jährt, wird hoffentlich schon ein reger Schiffsverkehr auf dem dann durchgehenden Kanal stattfinden.

Während seines Bestehens hat sich zwar der Name des Vereins, nie aber die Zielsetzung geändert!

Ob als „Bayerischer Kanalverein" ab 1914, als „Bayerischer Kanal- und Schiffahrtsverein e. V." ab 1922, als „Verein zur Wahrung der Main- und Donauschiffahrtsinteressen" ab 1934 oder mit seiner heutigen Bezeichnung – er ist immer dafür eingetreten, den Gedanken einer Verbindung von der Nordsee zum Schwarzen Meer wachzuhalten und nach Kräften zu fördern.

Nur mit einer Ausnahme waren die Vorsitzenden in den 100 Jahren seines Bestehens stets die Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg.

Sehr verehrter Herr Altoberbürgermeister Dr. Urschlechter, ich darf Ihnen als Vorstandsvorsitzenden stellvertretend für den Einsatz des Vereins und vor allem seiner Vorstandschaft danken.

Nicht zuletzt deshalb, weil Sie sich neben dem beschleunigten Weiterbau des Kanals bis Nürnberg auch für die gemeinsame Realisierung des Hafens Nürnberg eingesetzt haben. Mit Fug und Recht kann man sagen, daß ohne Sie die „Ehe" zwischen Stadt und Staat nicht

zustandegekommen wäre und sich so positiv entwickelt hätte.
Mein Kollege Zeller hat in der vorjährigen Mitgliederversammlung eine Standortbestimmung für den Main-Donau-Kanal kurz vor seiner Vollendung vorgenommen, ich möchte heute daran anknüpfen. In gut einem Jahr wird dieses Jahrtausendwerk vollendet sein, nachdem nun auch alle rechtlichen Hürden genommen sind.
Werden sich nun die großen Erwartungen Bayerns an eine durchgehende Verkehrs- und Entwicklungsmagistrale unter den geänderten Verhältnissen im Osten und des sich öffnenden Europäischen Binnenmarktes eher und leichter erfüllen, oder werden die Kritiker recht behalten, die den Kanal als „einen gigantischen, in die Erde gegrabenen Sondertarif für die Bundesbahn" bezeichnet haben?
Der eigentliche Anlaß, um über eine neue Kanalverbindung nachzudenken, war der Übergang der bayerischen Wasserstraßen auf das Reich. Aus einem Sondervertrag zum Staatsvertrag über den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich resultierte die Verpflichtung des Reichs zur Herstellung

Blick zum Präsidiumstisch (von links nach rechts): Stellvertretender Vorsitzender Dipl.-Chem. Rainer Lienau, Staatssekretär Dr. Herbert Huber, Vorsitzender Altoberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter, geschäftsführendes Vorstandsmitglied Dr. Hartwig Hauck, Ministerialrat Dipl.-Ing. Norbert Krause.

der Main-Donau-Verbindung. Aufgrund der Erfahrungen beim Ludwig-Donau-Main-Kanal wollte man nicht „ins Blaue" hineinbauen und hat sich sehr gründlich überlegt, welches Verkehrsaufkommen wohl zu erwarten wäre.
Die erste grundlegende „Untersuchung über die verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Main-Donau-Kanals" lieferte eine bayerische Behörde, nämlich das Tarifamt der bayerischen Staatsbahnen rechts des Rheins, im Jahre 1919. Sie umfaßte die gesamte sogenannte Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg, dem ehemaligen Ende der Mainkanalisierung, bis zur Grenze unterhalb Passau. Die Untersuchung basierte auf dem Vergleich der Frachtkosten von und nach Orten in der Nachbarschaft der künftigen Wasserstraße (Symphersche Methode). Unter Berücksichtigung und sorgfältiger Abwägung der zu erwartenden Entwicklung wurde ein Anfangsverkehr von 1,6 Mio t, eine Steigerung innerhalb von 10 Jahren auf 8,2 und von 20 Jahren auf 13 Mio t geschätzt. Man legte schließlich einen Bereich zwischen 5 und 10 Mio t zugrunde. Diese damals als günstig erachteten Ergebnisse gingen in die Beschlußunterlagen des Reichstags ein und waren entscheidend für die Verwirklichung.
In der Folge wurden mit dem Fortgang der Bauarbeiten noch weitere Denkschriften verfaßt. Die tatsächliche Entwicklung übertraf ihre Ergebnisse immer wieder. Das war besonders gut bei der Main-Kanalisierung zu sehen: ihr Fortschreiten von Staustufe zu Staustufe hatte schon vor der Fertigstellung eines geschlossenen Verkehrsabschnittes ein starkes Anwachsen des Umschlages zur Folge. Dadurch machte die Umstrukturierung der ehemaligen Kopfhäfen Aschaffenburg und später Würzburg auch keine Probleme, wie zunächst befürchtet worden war.
Eine große Gefahr für den Weiterbau drohte durch die im Beschluß des Bundeskabinetts vom 27. 01. 1982 angestrebte „qualifizierte Beendigung" der Bauarbeiten.
Der damalige Bundesverkehrsminister Hauff ließ sich von der Firma PLANCO ein Gutachten fertigen – man ist versucht zu sagen zimmern –, das für die Südstrecke des Kanals von Nürnberg nach Kelheim gerade noch 2,8 Mio t vorhersagte! Noch 1962 war die Arbeitsgruppe für die Entwicklung der Binnenwasserstraßen der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) auf 16 Mio t für den Abschnitt Nürnberg-Regensburg und 1969 war das Ifo-Institut für die Strecke Bamberg-Kelheim auf 20 Mio t gekommen.
In mühsamen Verhandlungen einigten sich der Bund und Bayern auf den Weiterbau und sahen aufgrund weiterer Gutachten ein Gesamtvolumen von 4 bis 7 Mio t als realistisch an.
Dabei hofften und bangten die Verantwortlichen, ob sich durch das starke Wachstum des LKW-Verkehrs wenigstens die niedrigere Zahl halten lassen würde.
Doch wäre eigentlich kein Grund zu Pessimismus vorhanden gewesen. Die Entwicklung hat bisher, wie oben am Mainausbau angedeutet, immer gezeigt, daß die Prognosen über den Verkehr auf neuen Wasserstraßen von der tatsächlichen Entwicklung übertroffen wurden. Der schlagkräftigste Beweis aus jüngster Zeit dafür ist die Diskussion über den Moselausbau. Vor 1964 transportierte die Deutsche Bundesbahn rund 10 Mio t im Moseltal und befürchtete schwere Einbußen durch die Schiffahrt. 15 Jahre später hatte sich entgegen allen Erwartungen der Verkehr verdreifacht, die Bahn transportierte 20 Mio t, die Binnenschiffahrt 10 Mio t. Nachdem sich der Wassertransport weiter auf über 15 Mio t steigerte, treten jetzt bereits Kapazitätsengpässe bei den Schleusen auf!
Übrigens wurde auf dem „Kanaltorso" von Bamberg nach Nürnberg alleine schon fast

das Volumen von 2,8 Mio t erreicht, das PLANCO damals für die gesamte Strecke Nürnberg-Kelheim prognostiziert hatte!
Ich glaube, daß monokausale Prognosen, die von der Nachfrageseite her kommen und mit Hilfe extrapolierter Steigerungsraten des Wirtschaftswachstums oder ähnlicher Faktoren arbeiten, die Realität nur unzureichend abbilden und die zukünftige Entwicklung nur begrenzt vorhersagen können. Investitionsentscheidungen dürfen daher nicht alleine auf Verkehrsprognosen gestützt werden. Die Bayerische Staatsregierung hat dies auch nicht getan. Für sie war und ist der Bau der Main-Donau-Wasserstraße zugleich ein Instrument der Landesentwicklung und Wirtschaftsförderung.

Etwa seit dem Beginn des industriellen Zeitalters übten Wasserstraßen auf die Wirtschaft eine besondere Anziehungskraft aus.

Die Binnenschiffahrt war standortbestimmend für ganze Wirtschaftszweige und dominierte deren Entwicklung. Besonders deutlich wird die manchmal belächelte standortbildende Kraft von Wasserstraßen am Beispiel der Entwicklung des Ruhrgebietes. Erst nach der Schiffbarmachung der Ruhr Ende des 18. Jahrhunderts und der Ergänzung durch ein Netz von Kanälen konnte das größte industrielle Ballungszentrum Europas entstehen. Ausdruck der Dynamik war die Entwicklung der Bevölkerungszahl Duisburgs seit 1860 von 40 000 auf über 500 000.

Die Rheinmündungshäfen verdanken ihre stürmische Aufwärtsentwicklung ebenso der Anbindung an das internationale Binnenschifffahrtsnetz wie die Industrieräume am Rhein. Entsprechend den industriellen Bedürfnissen wurde der Ausbau des Wasserstraßennetzes fortgesetzt.

So wie die Wasserstraßenanbindung standortbildend ist, hat der Ausbau auf der anderen Seite dezentralisierende Wirkung und fördert die Infrastrukturentwicklung. Wasserstraßenbau und Binnenschiffahrt haben zur Auflockerung der Industrielandschaft beigetragen. Durch günstige Transportbedingungen verlor die Rohstoffnähe an Gewicht für die Industrieansiedlung.

Daß die raumordnende – „raumfüllende" – Kraft von Wasserstraßen ein nicht hinwegzudiskutierendes Faktum ist, zeigte schon eine Untersuchung des Preußischen Verkehrsministeriums aus dem Jahre 1895. Darin wurde festgestellt, daß die Zahl der Erwerbstätigen in den an Wasserstraßen gelegenen Kreisen durchschnittlich doppelt so hoch lag wie in den übrigen Gebieten Preußens.

Gegenüber 1882 verzeichneten die Kreise im Wasserstraßeneinzugsgebiet einen Zuwachs, der die „Normalrate" um das 3-fache überstieg.

Diese Tendenzen haben sich im weiteren Verlauf der wirtschaftlichen Entwicklung fortgesetzt und noch verstärkt. So konnte das Ifo-Institut 1962 nachweisen, daß sich die Zahl der Industriebeschäftigten in den an Wasserstraßen gelegenen Kreisen gegenüber den sonstigen Gebieten auf das 3-fache und der Umsatz in diesen Gebieten auf das 4-fache erhöht hat. Eine weitere Untersuchung dieses Institutes in den Jahren 1965–67, die sich mit den „Bestimmungsfaktoren industrieller Standorte" befaßt, erhärtet die Feststellung, daß in bedeutendem Maße die verkehrsgünstige Anbindung an Wasserstraßen für die industrielle Standortwahl entscheidend war.

Die Intensivierung der wirtschaftlichen Aktivität, die mit dieser Standortbildung verknüpft ist, erzeugt auf allen Stufen der Produktion und des Absatzes bei allen Verkehrsträgern echten Neuverkehr.

Heute geht der Trend immer mehr von einer großen Fertigungstiefe an einem Ort zur internationalen Arbeitsteilung. Dadurch werden die Transportvolumina noch weiter anwachsen. Der europäische Binnenmarkt und die Öffnung im Osten schaffen die erforderlichen Rahmenbedingungen.

Die Verbindung der Wasserstraßensysteme von Donau und Rhein besitzt gerade hier eine gesamteuropäische Dimension, die von uns nicht hoch genug eingeschätzt werden kann!

Ein Verkehrsaufkommen von 6–8 Mio t, das man heute als gesichert ansehen kann, und die strukturpolitischen Effekte hätten wohl ausgereicht, um den volkswirtschaftlichen Nutzen einer Kanalverbindung zwischen Main und Donau zu begründen. Mehr als eine Tilgung des Anlagekapitals durch die Einnahmen aus der Wasserkraftnutzung innerhalb der Konzessionsdauer hatte der Reichstag ja auch nicht erwartet.

Nun hat sich seit dem letzten Jahr die politische Großwetterlage einschneidend verändert. War das Datum 1992 als der Beginn des Europäischen Binnenmarktes bekannt, so kann man das von den Folgen des Umbruchs in den – ehemaligen – RGW-Ländern nicht behaupten.

Eines ist jedenfalls sicher: Der Verkehr wird zunehmen! Der Straßengüterverkehr stößt bereits an die Grenzens seines Wachstums, die Bahn hat auch nur noch begrenzte Kapazitäten frei.

Hinzu kommt, daß die Anwohner von Transitstrecken in Europa nicht länger bereit sind, die Umweltbelastungen des Verkehrs hinzuneh-

men, ganz zu schweigen von den Risiken der Gefahrguttransporte auf der Straße. Wegen des desolaten Zustandes von Straßen und Schienen in Südosteuropa sind die Wasserwege – vor allem die Donau – die einzigen gut funktionierenden Verkehrsverbindungen. Hier liegen die Chancen für die sicheren, leisen und umweltfreundlichen Wasserstraßen. Sie sind noch dazu die einzigen „Straßen", die freie Kapazitäten haben, die kurzfristig genutzt werden können.
Daraus ergibt sich, daß alle Wegweiser in die Richtung der Wasserstraßen zeigen!
Der Erfolg wird uns hier aber nicht in den Schoß fallen. Was kann der Freistaat tun, um die Gunst der Stunde zu nutzen und die Möglichkeiten, die sich durch den Kanal bieten, in wirtschaftliches Wachstum umzusetzen?
Eines ist sicher: eine Beeinflussung der Nachfrageseite durch dirigistische Eingriffe oder Reglementierungen scheidet aus! Der erfolglose vierzigjährige Großversuch „Sozialismus" hat auch gezeigt, daß die zentrale Lenkung des Verkehrs mitentscheidend für das Scheitern war!
In einem marktwirtschaftlichen System kann die Rolle des Staates nur in der angebotsorientierten Schaffung der Voraussetzungen für eine privatwirtschaftliche Betätigung gesehen werden.
Die eine Seite ist hier die Errichtung der Verkehrsinfrastruktur durch die Wasserstraße. Ohne Häfen bleibt jedoch die positive raumstrukturelle Wirkung der Wasserstraße ohne Wirkung. Die Errichtung leistungsfähiger Häfen ist ebenso Strukturpolitik wie der Bau von Wasserstraßen. Hier sind die Kommunen und der Staat gefordert, da die Privatwirtschaft wegen des großen Kapitalbedarfs nicht in der Lage ist, solche Einrichtungen zu finanzieren. Deshalb befinden sich auch mehr als 90% der öffentlichen Binnenhäfen in den alten Bundesländern im Eigentum der öffentlichen Hand.
Daß diese Hafenentwicklungspolitik in Bayern erfolgreich war, zeigt die Dichte der Häfen am Main und am bisher fertiggestellten Kanalabschnitt Bamberg-Nürnberg. Auf der bayerischen Mainstrecke beträgt die Entfernung zwischen den Häfen rund 27 km, am Kanal mit knapp 12 km weniger als die Hälfte. Daran erkennt man, welche Entwicklung, beginnend durch die Mainkanalisierung und weiter durch den Kanalbau, ausgelöst wurde.
Ich zweifle nicht daran, daß sich die positive Wirkung mit der Fertigstellung des Kanals weiter fortsetzen wird. Ein Nachholbedarf liegt hier ohne Zweifel in meiner Heimat Niederbayern. Der mittlere Abstand zwischen den Donauhäfen beträgt mit 61 km mehr als das Doppelte der Entfernung zwischen den Häfen am Main und fast genau das Fünffache der Abstände am Kanal!
Deshalb sehe ich für eine überdurchschnittliche Entwicklung der bisherigen Standorte Kelheim, Deggendorf mit seinem Freihafen und Passau gute Chancen.
Auch ein neuer Hafen in Straubing, der vor allem der regionalen Wirtschaft des Gäubodens dient, wird sich nach entsprechender Starthilfe rechnen.
Häfen, seien sie nun staatlich oder kommunal, sind keine Monopolbetriebe und müssen sich im Wettbewerb behaupten. Auch hier darf die Entwicklung nicht stehenbleiben. Früher waren die Häfen „Schiffsbahnhöfe", also diejenige Stelle, an der vom Schiff auf die Bahn umgeladen wurde. Das verwundert nicht, waren doch z. B. die bayerischen Staatshäfen früher Nebenanlagen der Bayerischen Staatseisenbahnen.
Heute gilt es, das Flächenverkehrsmittel LKW einzubinden. Die Herausforderungen des Verkehrs in einem zusammenwachsenden Europa können nicht im Gegeneinander, sondern nur im Miteinander aller Verkehrsträger bewältigt werden. Die Binnenhäfen sind auf-

grund ihrer leistungsfähigen Infrastruktur prädestiniert, alle drei Verkehrsträger in einer Schnittstelle als Güterverkehrs- und Güterverteilzentrum zusammenzuführen. Insoweit ist ein Wandel im Selbstverständnis der Häfen vom Umsteigebahnhof der Schiffahrt zu einem multimodalen und multifunktionalen Distributions- und Dienstleistungszentrum im Gange. Das kann wiederum nur gelingen, wenn alle öffentlichen Interessen schlagkräftig gebündelt werden. Das erfolgreiche Beispiel des Staatshafens Nürnberg zeigt das positive Ergebnis des Zusammenwirkens von Staat, Stadt und Wirtschaft. Ein ebensolches Miteinander streben wir auch in den übrigen Staatshäfen an.

Die Binnenschiffahrt hat in der bayerischen Verkehrspolitik immer einen hohen Stellenwert gehabt. Bayern stand zu jeder Zeit unerschütterlich zur Idee der Kanalverbindung zwischen Main und Donau. Dafür hat der Freistaat erhebliche finanzielle Leistungen erbracht. Wir werden auch in der Zukunft diese Idee fördern!

Wenn ich vorhin vom Entwicklungsschwerpunkt Niederbayern gesprochen habe, so wird dort auch der Schwerpunkt des weiteren Ausbaus der Wasserstraße liegen. Abgesehen von den Engpässen in der österreichischen und ungarischen Donaustrecke muß vordringlich die Lücke im Ausbau zwischen Straubing und Vilshofen geschlossen werden. Wir sind hier auf einem guten Weg. Die realistischen Alternativen zum bisher geplanten 2- oder 3-Stufen-Ausbau sind vielversprechend. Ich hoffe, daß eine davon auch vom Naturschutz mitgetragen werden kann und so ein vernünftiger, tragfähiger Ausgleich zwischen Ökonomie und Ökologie erreicht wird. So könnte hier ein Signal für die unmittelbaren Unterlieger Österreich und Ungarn gesetzt werden!

Der Freistaat Bayern, das kann ich Ihnen hier versichern, wird alles ihm Mögliche tun, um den weiteren Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen zu beschleunigen!

Dazu benötigen wir auch die Unterstützung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins.

Verkehrsbericht 1990 für die Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau

Verkehr auf Main, Main-Donau-Kanal und Donau

1. Beförderte Gütermengen

Die Binnenschiffahrt auf Main und Main-Donau-Kanal (MDK) übertraf mit einer beförderten Menge von 19,735 Mio t um 6,5% das Ergebnis des Vorjahres. Dabei wuchs der Wechselverkehr mit dem Rhein um 3,8% und der interne Verkehr um 29,4%.
Aufgrund der günstigen Konjunktur konnte die Einbuße des Vorjahres wieder ausgeglichen werden. Der Schiffsverkehr blieb auch 1990 von Eis und Hochwasser verschont; jedoch erlaubte die wechselhafte Rheinwasserführung im Rhein-Main-Wechselverkehr den beladenen Güterschiffen nur eine durchschnittliche Auslastung von 66,9% (Vorjahr 66,7%). Hier waren besonders die Zugewinne bei den schiffsaffinen Massengütern wie Kohle (+ 16,7%), Mineralölprodukten (+ 6,5%), Düngemitteln (+ 14,2%) sowie bei den Investitions- und Produktionsgütern (+ 11,9%) ausschlaggebend. Steine und Erden waren nahezu ausgeglichen (– 0,7%). Bei Getreide, Nahrungs- und Futtermitteln (– 6,9%), Erzen und Schrott (– 4,5%), Eisen und Stahl (– 7,6%) und chemischen Erzeugnissen (– 16,8%) ergaben sich Einbußen. Der beachtliche Zuwachs im internen Main- und MDK-Verkehr (+29,4%) weist auf eine wiedererstarkte Baukonjunktur hin.

Der Güterverkehr auf der deutschen Donau erreichte mit 2,901 Mio t ein um 1,1% besseres Ergebnis als 1989. Im grenzüberschreitenden Verkehr wurde zwar das Vorjahresergebnis um – 3,4% verfehlt, doch stieg der innerdeutsche Verkehr um 74,1% kräftig an. Der erhoffte wirtschaftliche Umschwung in den ehemaligen Staatshandelsländern ließ 1990 noch auf sich warten, so daß die guten Ansätze des Vorjahres nicht wiederholt werden konnten. Die Zunahmen im Verkehr mit der ČSFR (+ 2,5%), mit Jugoslawien (+ 4,6%) und Bulgarien (+ 1,3%) reichten nicht aus, die Verluste in den Relationen mit Österreich (– 0,8%), Ungarn (– 7,0%), Rumänien (– 26,2%) und der UdSSR (– 6,9%) ganz auszugleichen. Im Rückgang des Ro-Ro-Verkehrs mit Bulgarien (– 41,3%) zeigte die Golfkrise deutliche Spuren.

Im grenzüberschreitenden Verkehr kam es zu erheblichen Änderungen der Güterstruktur. Die überdurchschnittliche Zunahme bei land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen

Tabelle 1: Beförderte Gütermengen

	1990 (Mio t)	1989 (Mio t)	Veränderung 1990/89 (%)
Main und Main-Donau-Kanal			
– Wechselverkehr mit dem Rhein	17,243	16,612	+ 3,8
– interner Verkehr	2,492	1,925	+ 29,4
insgesamt:	19,735	18,537	+ 6,5
Donau			
– grenzüberschreitender Verkehr	2,610	2,703	– 3,4
– innerdeutscher Verkehr	0,291	0,167	+ 74,1
insgesamt:	2,901	2,870	+ 1,1

(+ 449,4%), Kohle (+ 21,2%), Eisen, Stahl und NE-Metallen (+ 8,3%) und chemischen Erzeugnissen (+ 25,8%) konnte die Verluste bei Erdöl- und Mineralölprodukten (– 14,8%), Erzen und Metallabfällen (– 16,5%), Steinen und Erden (– 13,8%), Düngemitteln (– 5,1%) sowie bei Fahrzeugen und Maschinen (– 11,7%) nicht kompensieren.
Der Güterverkehr auf Main, Main-Donau-Kanal und Donau ist auf Seite 29 als Verkehrsband grafisch dargestellt.
Von den verkehrsreichsten Schleusen an den Binnenwasserstraßen im Bundesgebiet wurde die Schleusengruppe Kostheim als Eingang zum Main nur von der Schleusengruppe Friedrichsfeld als Übergang zwischen dem Rhein und dem Wesel-Datteln-Kanal übertroffen (Tabelle 2).

2. Güterumschlag der Häfen und Umschlagstellen

Der Güterumschlag in den Häfen und Umschlagstellen an Main, MDK und Donau entwickelte sich als Folge veränderter Verkehrsrelationen uneinheitlich. Am Main wirkte sich die Aufhebung der innerdeutschen Grenze besonders für die Häfen Schweinfurt und Bamberg umschlagsteigernd aus. Am MDK setzte sich auch 1990 der Aufwärtstrend fort. An der Bundeswasserstraße Donau erlitten alle Häfen Einbußen, in denen kein Umschlag des innerdeutschen Verkehrs stattfand.

3. Umschlag nach Gütern

Die Aufgliederung nach den wichtigsten Gütern ist in Tabelle 4 dargestellt. Am Main und MDK weiteten sich die Werte für Kohle sowie für Steine und Erden einschließlich Baustoffe deutlich aus; die Anteile der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse und der chemischen Produkte fielen zurück.
Auch an der Bundeswasserstraße Donau expandierten die Gütersegmente Kohle sowie Steine und Erden einschließlich Baustoffe deutlich. Das gilt auch für Eisen, Stahl und NE-Metalle. Hingegen sind für Erdöl- und Mineralölprodukte sowie für Erze und Metallabfälle Rückgänge zu melden.

4. Anteil der Flaggen an den beförderten Gütern

Wie die Tabelle 5 zeigt, konnte am Main und Main-Donau-Kanal die Binnenflotte der Bundesrepublik Deutschland den Anteil des Vorjahres nicht halten. Die niederländische Flotte dagegen baute ihre Position – wie in den Vorjahren – weiter aus.
An der Donau hingegen verbesserte die deutsche Flotte ihren Anteil um beachtliche 5,4 Prozentpunkte. Dementsprechend mußten

Tabelle 2: Die verkehrsreichsten Schleusen an den Binnenwasserstraßen im Bundesgebiet

Schleuse	1990	1989
	(Mio Ladungstonnen)	
Friedrichsfeld (Wesel-Datteln-Kanal)	18,1	15,7
Kostheim (Main)	17,2	16,6
Koblenz (Mosel)	15,2	16,4
Duisburg-Meiderich und Ruhrschleuse (Rhein-Herne-Kanal)	15,0	15,7
Münster (Dortmund-Ems-Kanal)	14,6	14,8

Güterverkehr im Jahr 1990
Main, Main-Donau-Kanal, Donau

Maßstab: Wasserstraßen 1 : 2 500 000
Verkehr : 1cm ≙ 2,5 Mio Ladungstonnen

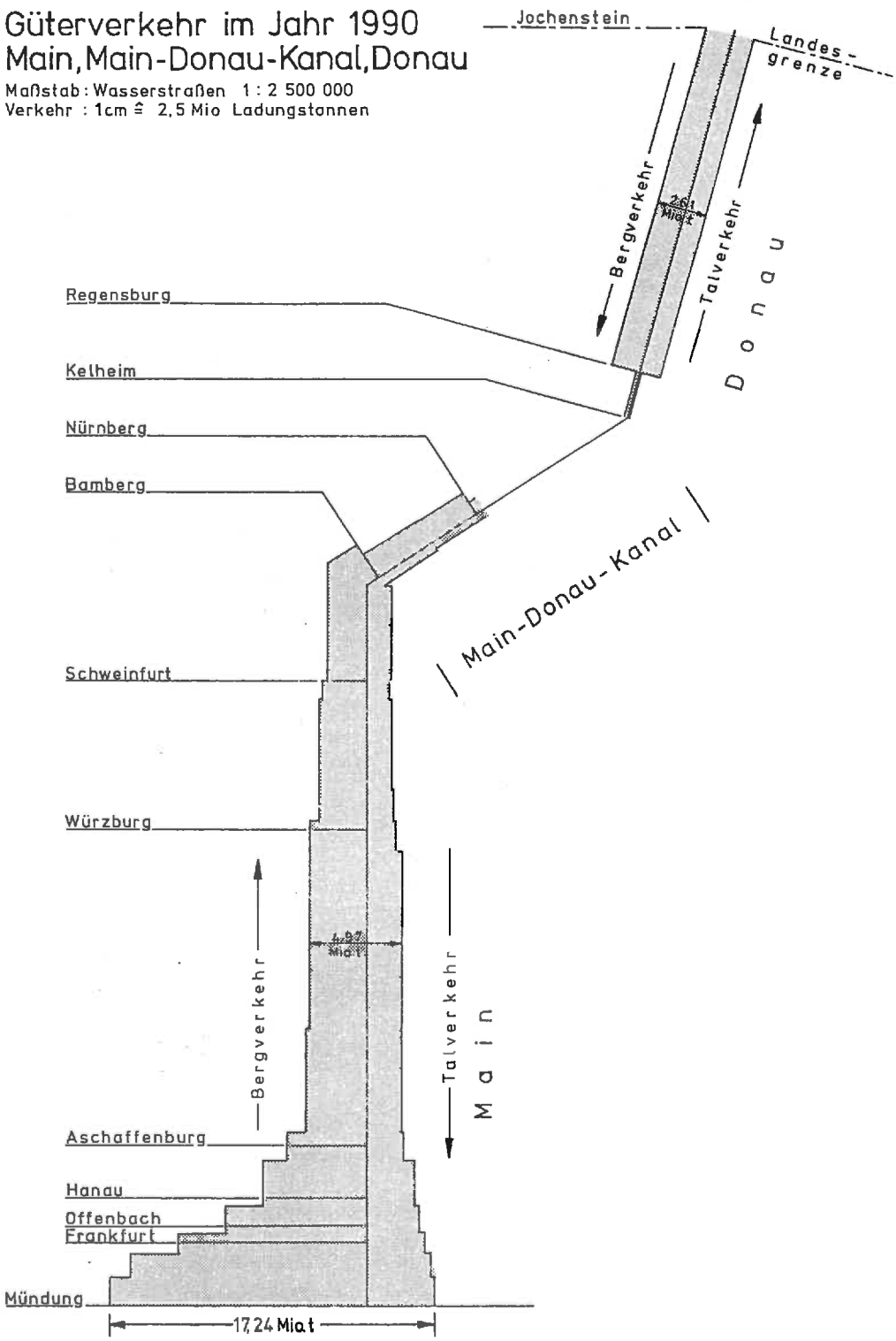


Tabelle 3: Güterumschlag

Main	1990	1989	Veränderung 1990/89 (%)
	(Mio t)		
Mainmündung bis Aschaffenburg (km 88,00)			
Frankfurt	4,11	4,05	+ 1,7
Offenbach	0,86	0,72	+ 19,6
Hanau	1,41	1,35	+ 4,6
Aschaffenburg	1,23	0,97	+ 26,1
sonst. Häfen und Umschlagstellen	5,06	5,15	– 1,9
insgesamt:	12,67	12,24	+ 3,5
Oberhalb Aschaffenburg (km 88,00 bis 387,69)			
Würzburg	0,77	0,82	– 6,1
Schweinfurt	0,67	0,60	+ 12,0
sonst. Häfen und Umschlagstellen	4,92	4,12	+ 19,4
insgesamt:	6,36	5,54	+ 14,9
Main insgesamt:	19,02	17,77	+ 7,0
Main-Donau-Kanal			
Bamberg	0,87	0,72	+ 20,9
Nürnberg	1,11	1,03	+ 7,7
sonst. Häfen und Umschlagstellen	0,77	0,75	+ 3,0
Main-Donau-Kanal insgesamt:	2,75	2,50	+ 10,1
Donau			
Kelheim	0,36	0,31	+ 13,9
Regensburg	1,89	1,94	– 2,6
Deggendorf	0,34	0,37	– 8,0
sonst. Häfen und Umschlagstellen	0,58	0,39	+ 48,3
Donau insgesamt	3,16	3,01	+ 5,1

Differenzen in den Summen durch Runden der Zahlen.

die übrigen Anliegerstaaten mit Ausnahme der UdSSR geringfügige Verluste hinnehmen.

5. Fahrgastschiffahrt

Das niederschlagsarme und sonnige Sommer- und Herbstwetter kam der Fahrgastschiffahrt während der Saison entgegen; gleichwohl konnte eine Steigerung der Beförderungszahlen nicht festgestellt werden. Nach Mitteilungen einiger Unternehmen am Main und Main-Donau-Kanal wurde in etwa die Auslastung des Vorjahres erreicht. Auf der 1989 freigegebenen Südstrecke des Main-Donau-Kanals von Riedenburg bis Kelheim (Mündung in die Donau) konnte sich die ortsansässige Fahrgastschiffahrt weiter etablieren und mit steigenden Beförderungszahlen aufwarten.
Dagegen waren auf der Bundeswasserstraße Donau in einigen Fahrbereichen Rückgänge festzustellen. So wurden im innerdeutschen Verkehr 435012 Personen (Vorjahr 453519) befördert, auf der nicht zur Bundeswasserstraße gehörenden Strecke Kelheim-Weltenburg 485249 Fahrgäste (Vorjahr 480549) gezählt. Im grenzüberschreitenden Verkehr bereisten die Donau 352466 Personen (Vorjahr 450620).

Tabelle 4: Güterumschlag (nach Güterarten in %)

Lfd. Nr.	Güter	Main, Main-Donau-Kanal 1990	% 1989	Donau 1990	% 1989
0	Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	3,0	4,3	1,0	0,2
1	Andere Nahrungs- und Futtermittel	4,4	3,9	5,3	5,5
2	Feste mineralische Brennstoffe	9,7	8,7	11,0	9,5
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	26,5	27,0	9,1	11,5
4	Erze und Metallabfälle	1,7	2,1	18,5	23,3
5	Eisen, Stahl u. NE-Metalle	0,9	0,9	16,9	16,1
6	Steine und Erden (einschl. Baustoffe)	41,5	40,2	26,4	21,1
7	Düngemittel	7,4	7,0	7,0	7,8
8	Chemische Erzeugnisse	4,1	5,2	1,9	1,6
9	Fahrzeuge, Maschinen und besondere Transportgüter	0,8	0,7	2,9	3,4
	insgesamt:	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabelle 5: Anteil der Flaggen an den beförderten Gütern
nach den Erhebungen an den Schleusen Kostheim bzw. Jochenstein

Heimatstaat	Main, Main-Donau-Kanal 1990	%	1989	Donau 1990	%	1989
Bundesrepublik Deutschland	68,0		70,7	28,4		23,0
Niederlande	25,5		22,8	–		–
Schweiz	4,1		4,3	–		–
Belgien	1,9		1,8	–		–
Großbritannien	–		–	–		–
Frankreich	0,2		0,2	–		–
Luxemburg	0,1		–	–		–
Österreich	–		–	33,2		34,1
Tschechoslowakei	–		–	1,4		2,1
Ungarn	–		–	11,9		12,4
Jugoslawien	–		–	13,7		14,4
Rumänien	–		–	5,2		7,1
Bulgarien	–		–	5,2		5,9
Sowjetunion	–		–	1,0		1,0
Sonstige	0,1		0,1	–		–
insgesamt:	100,0		100,0	100,0		100,0

Differenzen in den Summen durch Runden der Zahlen.

Binnenverkehr in Deutschland (ohne Beitrittsgebiet)[1])

Nach ersten verfügbaren statistischen Angaben für 1990 wuchs das Transportvolumen in Westdeutschland um 2,7% (Vorjahr 3,5%). Die in Tonnenkilometern gemessene Verkehrsleistung stieg sogar um 3,7%, so daß die durchschnittliche Transportweite des gesamten Güterverkehrs sich von 236 km im Jahr 1989 auf 239 km erhöhte.
Mit einem Wirtschaftswachstum von real 4,5% erzielte die Bundesrepublik den stärksten Schub seit 1976, nicht zuletzt durch den Wegfall der innerdeutschen Grenze und den Nachfragesog aus den neuen Bundesländern. Die überaus günstige Konjunktur, insbesondere der transportintensiven Branchen wie der Bau- und Mineralölindustrie, führte zu kräftigen Wachstumsimpulsen. Wie 1988 und 1989 wurden Konjunktur und Transport durch einen milden Winter begünstigt. Mindernd wirkte der geringere Umsatz im Montan- und Düngemittelbereich.

Am wirtschaftlichen Aufschwung partizipierten alle Verkehrsträger mit Ausnahme der Deutschen Bundesbahn, wobei infolge der Mineralölimporte die größte Dynamik die Pipelines zeigten, gefolgt vom Straßengüterfernverkehr.

Niedrige Wasserstände im Spätsommer und Herbst führten auch 1990 zu Behinderungen in der Binnenschiffahrt. Die konjunkturellen Einbußen im Montanbereich konnten durch günstige Entwicklungen bei anderen schiffsaffinen Gütern wieder ausgeglichen werden; gleichwohl blieb der Zuwachs im Beförderungsaufkommen (+ 0,6%) und in der Ver-

Tabelle 1: Beförderungsmengen und Verkehrsleistungen der Verkehrsträger
– ohne Beitrittsgebiet –

Verkehrsträger	Gütermenge Mio t 1990*)	Gütermenge Mio t 1989	Veränderung (%) 1990/89	Verkehrsleistung Mrd tkm 1990*)	Verkehrsleistung Mrd tkm 1989	Veränderung (%) 1990/89*)
Straßengüterfernverkehr	436,0	413,6	+ 5,4	119,7	113,4	+ 5,5
Eisenbahnen (ohne Dienstgut- und Güterkraftverkehr)	304,7	307,0	– 0,8	61,4	62,1	– 1,1
Binnenschiffahrt	236,1	234,8	+ 0,6	54,9	54,0	+ 1,6
Mineralölfernleitungen	64,4	58,8	+ 9,5	12,2	9,8	+ 24,5
insgesamt:	1041,2	1014,2	+ 2,7	248,2	239,3	+ 3,7

Differenzen durch Runden der Zahlen.
*) Vorläufige Zahlen

[1]) Quellen: – Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung: – Verkehrskonjunktur: Tief gespaltene Entwicklung in West- und Ostdeutschland, München 1991; – Bayerische Staatszeitung vom 25. 01. 1991: Wachstumswellen 1970 bis 1990 (nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes); – Handelsblatt v. 22. 03. 1991: Bruttosozialprodukt.

kehrsleistung (+ 1,6%) hinter dem Durchschnitt von 2,7% bzw. 3,7% zurück.
Die Eisenbahnen mußten Einbußen hinnehmen und insbesondere die im Vorjahr erzielten Transportgewinne bei Eisenerzen 1990 wieder zu einem beachtlichen Teil an die Binnenschiffahrt abgeben. Der Straßengüterfernverkehr konnte ein überdurchschnittliches Wachstum in allen Güterabteilungen mit Ausnahme der Mineralölprodukte und Düngemittel aufweisen. Damit unterstrich dieser Verkehrsträger erneut seine Rolle als Wachstumsspitzenreiter.
Den geschilderten Entwicklungen im Transportaufkommen entsprechend änderten sich auch die Anteile der Verkehrsträger am Binnenverkehr, wie im einzelnen der Tabelle 3 zu entnehmen ist.

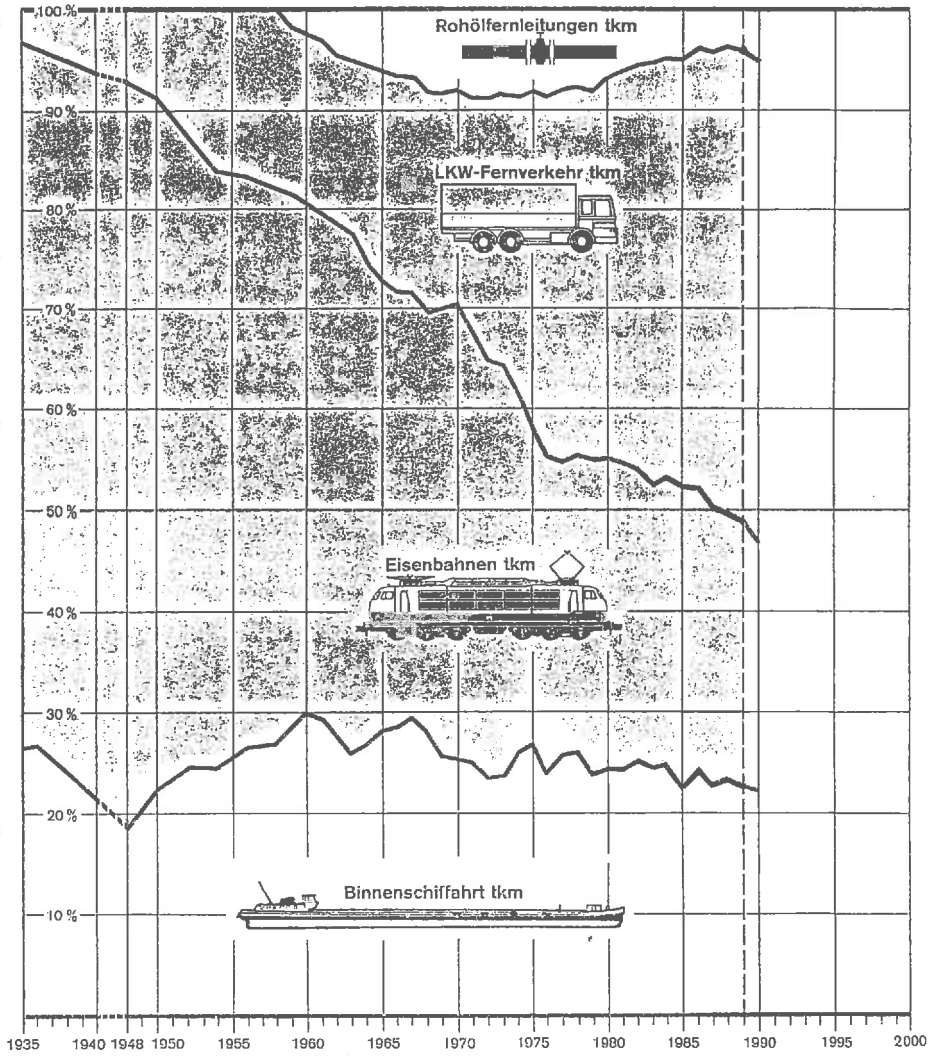
Tabelle 2: Das Gütertransportaufkommen in Westdeutschland nach Güterabteilungen

	Güterabteilungen	Transportierte Gütermengen* in Millionen Tonnen 1989	1990**)	Veränderung in % 1990/89**)
0	Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	50	52	3,3
1	Nahrungs- und Futtermittel	92	97	5,9
2	Kohle	101	102	0,7
3	Mineralöl und Mineralölerzeugnisse	140	149	6,4
3a	Rohöl	60	66	9,2
3b	Mineralölerzeugnisse	80	84	4,3
4	Erze, Schrott	87	82	– 6,1
5	Eisen, Stahl und NE-Metalle	99	98	– 1,2
6	Steine und Erden, Baumaterialien	156	161	3,1
7	Düngemittel	17	17	– 1,0
8	Chemische Erzeugnisse	80	80	0,1
9	Gewerbliche Fertigwaren, sonstige Güter	190	202	6,3
Güterfernverkehr		1 014	1 041	2,7

Differenzen durch Runden der Zahlen.
*) der vier Verkehrsträger der Tabelle 1
**) vorläufige Zahlen

Anteil der Hauptverkehrsträger am binnenländischen Güterfernverkehr

(ohne Beitrittsgebiet)



Bis 1943 Angaben reduziert auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland

Verkehrsträger	1983 Mrd tkm	1983 %	1984 Mrd tkm	1984 %	1985 Mrd tkm	1985 %	1986 Mrd tkm	1986 %	1987 Mrd tkm	1987 %	1988 Mrd tkm	1988 %	1989 3) Mrd tkm	1989 3) %	1990 4) Mrd tkm	1990 4) %	1991 Mrd tkm	1991 %	1992 Mrd tkm	1992 %
Binnenschiffahrt 1)	49,1	24,5	52,0	24,7	48,2	22,5	52,2	24,0	49,7	22,9	52,9	23,3	54,0	22,6	54,9	22,1				
Eisenbahnen 2)	56,0	27,9	60,0	28,5	64,0	29,9	61,0	28,0	59,0	27,2	60,0	26,4	62,1	26,0	61,4	24,7				
LKW - Fernverkehr 2)	85,1	42,4	88,1	42,0	91,8	42,8	95,9	44,2	99,9	46,0	105,2	46,8	113,4	47,4	119,7	48,2				
Rohölfernleitungen 1)	10,8	5,3	9,8	4,7	10,4	4,8	8,2	3,8	8,7	4,0	7,9	3,5	9,8	4,1	12,2	4,9				
	200,8	100	209,9	100	214,2	100	217,4	100	217,3	100	227,0	100	239,3	100	248,2	100				

1) Effektiv-tkm 2) Tarif-tkm 3) Vorläufige Zahlen Quelle: Verkehr in Zahlen

4) Vorläufige Zahlen, Quelle: Ifo-Institut

BMV BW 27 Bonn,1990 H 28 x

Tabelle 3: Anteile der Verkehrsträger am Binnenverkehr in Westdeutschland

Verkehrsträger	Anteil in % an der Gütermenge 1990*)	Gütermenge 1989	Verkehrsleistung 1990*)	Verkehrsleistung 1989
Straßengüterfernverkehr	41,9	40,8	48,2	47,4
Eisenbahnen (ohne Dienstgut- und Güterkraftverkehr)	29,3	30,3	24,7	25,9
Binnenschiffahrt	22,7	23,1	22,1	22,6
Mineralölfernleitungen	6,2	5,8	4,9	4,1
insgesamt: **)	100,0	100,0	100,0	100,0

*) Vorläufige Zahlen
**) Differenzen in den Summen durch Runden der Zahlen

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