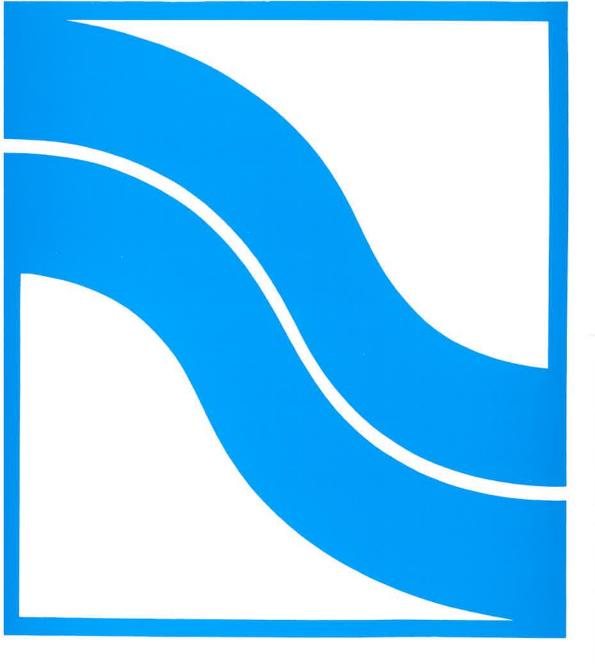
Deutscher Kanalund Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau

Mitteilungsblätter





Mitteilungsblätter August 1994 Nummer 79

Deutscher Kanalund Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. Nürnberg Geschäftsstelle: Karl-Schönleben-Str. 65 90471 Nürnberg Telefon: 09 11/8 14 95 09



Inhaltsverzeichnis

Donauausbau kommt nicht voran! Dr. Hartwig Hauck, geschäftsführender Vorstand des Deutschen Kanal- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V.	5
Gleichwertige Schiffahrtsbedingungen für die Main-Donau-Wasserstraße! Dr. Wilhelm Doni, Vorsitzender des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V	7
Straubing lebt mit der Donau Fritz Geisperger, Oberbürgermeister der Stadt Straubing	10
Österreich steht zum Donauausbau Prof. Dr. Franz Pisecky, Vizepräsident des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins	12
Wasserstraße Rhein-Main-Donau – Verkehrs- und wirtschaftspolitische Chance für die Zukunft Dr. Otto Wiesheu, Bayerischer Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr	13
Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen Beispiele einer kontroversen Diskussion	21
Der Main-Donau-Wasserstraße eng verbunden: Ehrenvorsitzender Dr. Andreas Urschlechter 75 Jahre alt	33
Verkehrsbericht 1993 für die Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd, Würzburg	34

Donauausbau kommt nicht voran!

Mit dem Tagungsort Straubing hat der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein seine Mitgliederversammlung 1994 erneut an einem Brennpunkt des unverzichtbaren Donauausbaus Straubing-Vilshofen durchgeführt. Und wie schon im Voriahr in Deggendorf, war auch dieses Zusammentreffen wiederum eindrucksvoll gekennzeichnet durch eine sehr freundliche Aufnahme der gastgebenden Stadt, durch eine positive Aufgeschlossenheit der einheimischen Bevölkerung und deren politischen Repräsentanten gegenüber den Mahnungen und Forderungen des Vereins und nicht zuletzt durch eine eindrucksvoll zahlreiche Teilnahme der Mitglieder und Freunde des Kanalvereins.

Der bei solchem Anlaß stattfindende Gedanken- und Meinungsaustausch vermittelte wiederum den Eindruck, daß gerade in diesen aufstrebenden Mittel- und Oberzentren an der Donau die Verbindung zwischen den Aussagen der politischen Repräsentanten und der die kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung tragenden Bevölkerung erfreulich eng an realen Zielen orientiert ist, ohne daß es dabei am notwendigen Weitblick mangelt. Dies übrigens unabhängig von der jeweiligen parteipolitischen Couleur.

Die Aussagen anläßlich dieser Mitgliederversammlung lassen sich bei aller Breite der Argumente auf einen gemeinsamen Nenner bringen: Der Ausbau der Strecke Straubing-Vilshofen zu einer leistungsfähigen Schiffahrtsstraße muß ohne weitere Verzögerung vorangebracht werden und darf dabei nicht nach ideologischen, sondern ausschließlich nach fachlichen Gesichtspunkten, und zwar solchen wirtschaftlicher, ökologischer und schiffahrtstechnischer Natur erfolgen.

So lauteten alle Beiträge zur positiven Ge-5 samtaussage der Mitgliederversammlung –

freilich nicht in Übereinstimmung mit den gegenwärtigen Realitäten.

Denn diese sind zum einen durch eine unverändert starke Stimmungsmache des Verbands-Naturschutzes und sympathisierender Gruppierungen gegen dieses Projekt gekennzeichnet. Zum anderen durch die fast unglaubliche Tatsache, daß das Raumordnungsverfahren seit der Mitgliederversammlung des Vereins vor einem Jahr so gut wie nicht vorangekommen ist. Die Verhältnisse haben sich im Gegenteil eher noch kompli-

Bekanntlich wurde zugesagt, die "Methode Ogris" unvoreingenommen in die Überlegungen einzubeziehen, was in der Praxis Vergabe eines Gutachtens bedeutet. Und hier beginnen nun die besonderen Schwierigkeiten erst recht, Nicht etwa, daß die Rhein-Main-Donau AG und deren Hauptgesellschafter, die Bundesrepublik Deutschland und der Freistaat Bayern, einen solchen Gutachterauftrag an Ogris verweigern würden. Aber selbst unter Einschaltung eines neutralen Obergutachters, Professor Scheuerlein aus Innsbruck, war es bislang nicht möglich, Ausgangswerte, Randbedingungen und Inhalte eines solchen Gutachtens mit Professor Ogris einvernehmlich abzuklären.

Für denjenigen, der sich mit der bisherigen Argumentationsweise und Taktik des Verbands-Naturschutzes und von Professor Ogris beschäftigte, kommt dies nicht überraschend. Denn wer leistet schon gern einen Offenbarungseid - und sei es mit einem eigenen Gutachten.

Da ist es ungleich öffentlichkeitswirksamer, sich in vorbereitenden Expertengesprächen konträr zu geben, Selbstsicherheit zu verbreiten und gleichzeitig zu behaupten, man bekomme das zugesagte Gutachten und damit die objektive Prüfung vorenthalten.

Der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein

befürchtete diese Entwicklung bereits in früheren Veröffentlichungen. Die für den Verbands-Naturschutz seinerzeit schon vorausgesagte Infragestellung der Ausbauziele ist inzwischen in vollem Gange. Das wird übrigens nicht nur für die jetzt schon in Frage gestellten 100 m Fahrrinnenbreite gelten, sondern, wenn sich die Untersuchungsergebnisse konkretisieren sollten, auch für 70 m Fahrrinnenbreite und die dabei erreichbare Fahrwassertiefe. Diese Infragestellung der Notwendigkeit der Ausbauziele ist übrigens das indirekte Eingeständnis dafür, daß mit dem Vorschlag Ogris für die Schiffahrt akzeptable Ausbauziele nicht annähernd erreichbar sein würden.

Das alles ist inzwischen schon fast normaler Alltag. Dennoch überrascht immer wieder aufs neue die Unverfrorenheit, mit der der Verbands-Naturschutz seine Behauptungen aufstellt und nach Bedarf variiert, die Kritiklosigkeit mancher Medien bei ihrer Wiedergabe und die Gläubigkeit, mit der Teile der Bevölkerung das aufnehmen.

In dem vorliegenden Mitteilungsblatt sind die Grußworte und Vorträge der Mitgliederversammlung 1994 in Straubing wiedergegeben. Hinzu kommt ein Schriftwechsel zwischen dem Bayerischen Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr, Dr. Otto Wiesheu, und dem Verbands-Naturschutz sowie ein Beitrag von Fridolin M. Rüb, welche die Art der gegenwärtigen Diskussion zusätzlich verdeutlichen. Außerdem werden - wie schon in den früheren Jahren - die Aussagen des Verkehrsberichtes der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd gebracht, soweit sie sich auf die Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau beziehen. Gerade die sehr positive Entwicklung der Zahlen zeigt, daß es sich für die Mitglieder und Freunde des Kanalvereins lohnt, an den als richtig erkannten Zielen festzuhalten und für diese konsequent weiter zu arbeiten.

Dr. Hartwig Hauck

"Gleichwertige Schiffahrtsbedingungen für die Main-Donau-Wasserstraße!"

Dr. Wilhelm Doni, Vorsitzender des Deutschen Kanal- und Schlffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V.

Der Ausbau der Donaustrecke Straubing-Vilshofen ist in Gefahr! Deshalb haben wir die Mitgliederversammlung 1994 nach Straubing eingeladen, an den Ort der Handlung. Denn das bereits Ende 1992 eingeleitete Raumordnungsverfahren zur Prüfung dieses Ausbaus ist offensichtlich seit unserer Zusammenkunft vor einem Jahr in Deggendorf nicht mehr entscheidend vorangekommen. Stillstand in einer derart wichtigen Angelegenheit aber bedeutet Unsicherheit wie es weitergehen wird, ungenutzte Chancen einer gleichermaßen wirtschaftlich wie ökologisch gestalteten Verkehrspolitik, unnötige betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Verluste. Darauf verweisen wir in dieser Mitgliederversammlung mit Nachdruck. Wir fragen, wann die überfällige, abschließende Entscheidung des Raumordnungsverfahrens erfolgt. Und wir fordern was die Vernunft gebietet:

Ohne Verzögerung die letzte verbliebene Lücke von 69 km in der 764 km langen Main-Donau-Wasserstraße von Mainz bis Passau zu schließen und damit auch den schlimmsten Engpass des Wasserwegs zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer zu beseitigen. Denn auch für die Wasserstraße gilt die alte Binsenweisheit, daß die Kette nur so stark sein kann, wie ihr schwächstes Glied.

Straubing war schon immer mit der Donau eng verbunden. Der Fluß brachte der Stadt und ihrer Region über die Jahrhunderte große wirtschaftliche Vorteile und kulturelle Impulse. Daran wird jetzt mit dem Bau des Straubinger Hafens wieder angeknüpft. Die Geschichte zeigt aber auch, welche Verheerungen Hochwasser und Eisstoß der ungebändigten, sich selbst überlassenen Donau in der Kulturlandschaft anrichten können. Straubing ist vom Wechselspiel dieser Erfahrungen geprägt. Sie sind gerade jetzt wieder brennend aktuell. Und damit ist diese schöne, wohlgebaute Stadt ein

idealer Ort für die Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins. Gleichwertige Schiffahrtsbedingungen für die gesamte Main-Donau-Wasserstraße herzustellen ist jetzt, nachdem die durchgehende Fahrt zwischen den Stromsystemen des Rheins und der Donau mit dem fertiggestellten Main-Donau-Kanal ermöglicht ist und in sehr erfreulichem Umfange auch genutzt wird, das Gebot der Stunde. Von dieser Gleichwertigkeit hängt die Leistungsfähigkeit und die Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffsverkehrs sowohl auf der Deutschen Donau, wie im Wechselverkehr zwischen Donau, Main-Donau-Kanal, Main und Rhein entscheidend ab. Das Kriterium der Kosten je tkm des Schiffsbetriebes sind die mögliche Abladetiefe und damit die Ausnutzung des Schiffs und die Betriebstage eines Jahres, an denen die optimale Abladung möglich ist. An diesen Kriterien gemessen wird die ganze Misere des fehlenden Ausbaus zwischen Straubing und Vilshofen deutlich:

Denn auf dem Main von Mainz bis z. Zt. unterhalb Würzburg, auf dem Main-Donau-Kanal und der oberen Donau mit Ausnahme des Abschnitts Straubing-Vilshofen kann die Tragfähigkeit der Schiffe bis zu der vollen Tauchtiefe von 2,80 m während des gesamten Jahres genutzt werden. Die noch anzupassende Reststrecke des Mains, auf der während des gesamten Jahres eine Abladung von 2,40 m gegeben ist, wird schrittweise ausgebaut.

Ganz anders jedoch sind die Verhältnisse zwischen Straubing und Vilshofen. Hier kann derzeit nur eine Fahrrinnentiefe von 1,70 m bei Regulierungs-Niedrigwasser vorgehalten werden, das ist eine Tauchtiefe von höchstens 1.40 m. Eine Fahrrinnentiefe von 2,50 m, d. h. Abladung von 2,20 m, die für einen wettbewerbsfähigen Schiffahrtsbetrieb mindestens erforderlich ist, gab es in der Jahresreihe 1976 bis 1985 am Rhein bei Bingen nur an 64 Tagen

(nach Ausbau an 42 Tagen) nicht. Zwischen Straubing-Vilshofen war diese Ablademöglichkeit jedoch an durchschnittlich 212 Tagen nicht möglich. Die vergleichbare, volle Abladung von 2,80 m war sogar an neun Monaten im Jahresdurchschnitt nicht gegeben.

Erschwerend zu all dem kommen mittelfristig nicht vorhersehbare und zeitlich gegenüber den anderen Wasserstraßenabschnitten verschobene Abflußschwankungen hinzu, die eine längerfristige Disposition der Fahrzeuge und damit ihre Einbindung in just-in-time-Regelungen und Transportketten sehr erschweren, bzw. unmöglich machen.

Die Auswirkungen der eingeschränkten Ablademöglichkeiten auf die Stückkosten eines Regelschiffs des Europaverkehrs mit einer Tragfähigkeit von 1500 t bei 2,80 m Tauchtiefe sind verheerend. Sie sind bereits bei einer Abladung von 2,20 m um 37% höher. Selbst diese wird jedoch im Abschnitt Straubing-Vilshofen im Jahresdurchschnitt an 212 Tagen nicht erreicht. Bei Regulierungs-Niedrigwasser klettern die Stückkosten je tkm auf 170% des Optimalwertes.

Diese Werte belegen, daß der vergleichsweise kurze Donauabschnitt Straubing-Vilshofen ganz entscheidende Auswirkungen auf



von links: Oberbürgermeister Fritz Geisperger, Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr Dr. Otto Wiesheu, Vorsitzender Dr. Wilhelm Doni, geschäftsführendes Vorstandsmitglied Dr. Hartwig Hauck, stellv. Vorsitzender Alfred Dick, MdL

den Verkehr der gesamten Main-Donau-Wasserstraße, ihre Häfen und die Verkehrsbedienung der von ihr erschlossenen und durch sie verknüpften Regionen hat. Art und Schnelligkeit des Ausbaus dieser Reststrecke sind deshalb keine Frage von lediglich lokaler Bedeutung. Ganz im Gegenteil! Die überregionalen Aspekte überwiegen bei weitem.

Zusammengefaßt hat der gleichwertige Ausbau der Strecke Straubing-Vilshofen folgende Wohlfahrtswirkungen:

- Die überragende betriebswirtschaftliche und marktorientierte Optimierung des Verkehrs auf der Main-Donau-Wasserstraße mit einer entsprechenden Stärkung der regionalen Wirtschaft.
- Damit auch die volle Leistungsfähigkeit der Main-Donau-Verbindung als europäische Transversale für den bereits jetzt und künftig noch stärker wachsenden Verkehr zwischen Mitteleuropa und den donaueuropäischen Ländern.

- Die Chance für die Verkehrspolitik, den gleichermaßen kostengünstigen, wie umweltfreundlichen Schiffsverkehr zur Entlastung der Landverkehrswege einzusetzen und damit einen dringend notwendigen Beitrag zur Optimierung des Verkehrssystems vor allem in ökologischer Sicht zu leisten.
- Alle Ausbauten zwischen Mainz und Passau optimaler als es jetzt möglich ist, zu nutzen – ein Gesichtspunkt, der auch den Rechnungshof interessieren sollte.

Diese Auswirkungen sind überzeugend. Sie müssen geschaffen werden. In Deutschland müssen deshalb ein rationaler Diskurs, gute Lösungen der Probleme und zeitnahe Entscheidungen für derartig wichtige Infrastrukturprojekte möglich sein. Denn die Zukunft des heute so oft mit Recht beschworenen Wirtschaftsstandortes Deutschland und Europa steht und fällt mit der entschlossenen Lösung dieser Aufgaben.

Straubing lebt mit der Donau

Fritz Gelsperger, Oberbürgermeister der Stadt Straubing

Ich betrachte es als Auszeichnung für unsere Stadt, daß der Deutsche Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. seine diesjährige Mitgliederversammlung wieder in Straubing durchführt, nachdem wir bereits 1989 gastgebender Ort dieser Tagung sein durften.

Ich freue mich, daß Sie alle, meine verehrten Damen und Herren, heute nach Straubing gekommen sind. Im Namen des Stadtrates, vor allem aber persönlich, darf ich Sie sehr herzlich hier in unserem Historischen Rathaussaal willkommen heißen.

Besonders freuen wir uns, daß Sie, verehrter Herr Wirtschaftsminister, anläßlich dieser Mitgliederversammlung Straubing erstmals einen Besuch abstatten. Herzlich willkommen in unserer Stadt.

Die Geschichte und Entwicklung der Stadt Straubing war schon immer geprägt vom längsten Strom Europas, der Donau. Anläßlich der Mitgliederversammlung Ihres Vereines 1989 hat unser Stadtheimatpfleger einen detaillierten Artikel verfaßt mit dem Titel "Die Bedeutung der Donau für die Stadt Straubing über die Jahrhunderte".

In dieser Arbeit ist sehr anschaulich geschildert, welche großen Vorteile die Donau Straubing mit seiner Region über die Jahrhunderte brachte, aber auch, welche Verheerungen der Fluß anrichten konnte. So bewegt sich die Geschichte zwischen dem Wechsel verheerender Hochwasser und Überschwemmungen und den reichen Vorteilen eines schon immer bedeutenden Handelsweges.

Heute haben die Stadt Straubing und der Landkreis Straubing-Bogen natürlich ein sehr großes Interesse an einer leistungsfähigen Schiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau. Denn wir sind uns dessen bewußt, daß der Binnenschiffahrt als Verkehrsträger in Zukunft eine weit größere Rolle zukommen wird als bisher. Deshalb wird der Zweckverband Industriege-

biet in Straubing-Sand einen Hafen errichten. Der Termin für den "Ersten Spatenstich" zum Bau des Donauhafens Straubing-Sand steht bereits fest: am 14. September werden Sie, verehrter Herr Staatsminister Dr. Wiesheu. hierzu erneut nach Straubing kommen.

Ein leistungsfähiger Hafen der Rhein-Main-Donau Wasserstraße ist zweifellos ein wichtiger Standortfaktor, insbesondere weil unter den Wirtschaftsstandorten ein verschärfter Wettbewerb herrscht. Bestimmten Standortfaktoren wird also eine noch zentralere Bedeutung zukommen. Gerade im Angebot eines Hafens liegt eine der wesentlichen Standortqualitäten des Industriegebietes Straubing-Sand. Es wird damit die Chance eröffnet, daß wir uns im zunehmenden Wettbewerb um die Ansiedlung von Betrieben behaupten können. Der Donauhafen hat zusammen mit dem Industriegebiet Straubing-Sand für Straubing und die Region zukunftsweisende Bedeutung. Nicht umsonst wird der Hafen aufgrund seiner strukturpolitischen, umweltpolitischen und verkehrspolitischen Bedeutung vom Freistaat Bayern mit Landesmitteln gefördert.

Vor wenigen Monaten wurde Straubing als Oberzentrum ausgewiesen. Mit dieser Aufstufung wurde unsere überregionale Funktion nachhaltig gestärkt. Für die gewerbliche und industrielle Entwicklung sind die Weichen also auf Fortschritt gestellt. Das Industriegebiet Straubing-Sand nimmt dazu bereits konkret Gestalt an:

Mitte dieses Jahres nimmt das Briefzentrum für den gesamten östlichen Bereich Niederbayerns den Betrieb auf. Die Firma Lidl hat vor wenigen Tagen die Baugenehmigung für die Errichtung eines Lebensmittellogistikzentrums erhalten. Die Firma Völkl wird in Straubing-Sand die neue Skifabrik errichten. Diesen ersten Ansiedlungserfolgen kommt sicherlich Pilotfunktion zu.

Diese Fakten beweisen, daß wir auf dem rich-

tigen Weg sind. Wir haben Zukunftsperspektiven, die uns hoffen lassen. Straubing übernimmt mit dem Industriegebiet und dem Hafen in Sand eine entscheidende Schrittmacherfunktion für den gesamten ostbayerischen Raum

Nach diesem hoffnungsvollen Ausblick in die Zukunft unserer Stadt zurück zu Ihrer Mitgliederversammlung:

Mein Wunsch ist, daß Sie alle hier in unserer Gäubodenstadt einen angenehmen Aufenthalt haben, und daß Sie einen bleibenden Eindruck sowohl von der Tagung als auch von Straubing mit nach Hause nehmen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihrer diesjährigen Mitgliederversammlung einen harmonischen Verlauf und einen vollen Erfolg.

Österreich steht zum Donauausbau

Professor Dr. Franz Pisecky, Vizepräsident des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins

Es ist mir eine besondere Ehre. Ihnen die Grüße des Österreichischen Wasserstraßenund Schiffahrtsvereins zu übermitteln. Im besonderen überbringe ich die Grüße des Vorsitzenden unseres Vereins, Herrn Konsul Komm. Rat Dr. Norbert Beinkofer, der leider an einer persönlichen Teilnahme verhindert ist. Diese enge Verbundenheit von Donau-Österreich mit den Forderungen des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins, insbesondere hinsichtlich des dringend notwendigen Ausbaus der Strecke Straubing-Vilshofen, kommt auch durch die Teilnahme von Vertretern der österreichischen Bundesbehörden an dieser Mitgliederversammlung zum Ausdruck.

Der Österreichische Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein plädiert nachdrücklich für einen möglichst raschen und verkehrsgerechten Ausbau der Donau, und zwar gleichermaßen in Deutschland, an den noch vorhandenen Engstellen in Österreich, aber auch für die Strecken im Bereich der Slowakei und Un-

garns. Besonderes Interesse bringen wir den Problemen beim Ausbau der deutschen Donaustrecke Straubing-Vilshofen entgegen, um so mehr als ähnliche Probleme auf der Donaustrecke unterhalb Wiens zu bewältigen sind. Der österreichische Schwesterverein ist deshalb zu jeder Mithilfe und Unterstützung beim Donauausbau Straubing-Vilshofen bereit.

Eine gute Darstellung der wirtschaftlichen, aber auch kulturhistorischen Bedeutung der Donau bringt die oberösterreichische Landesausstellung "Die Donau" in Engelhartszell. Spontan lade ich zu einem Treffen der Gremien des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins und des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins nach Engelhartszell ein. Dabei ist gleichermaßen die Zusammenarbeit beider Vereine zu dokumentieren und eine gemeinsame Resolution zu erarbeiten.

Ich freue mich auf dieses Zusammentreffen.

"Wasserstraße Rhein-Main-Donau-Verkehrs- und wirtschaftspolitische Chance für die Zukunft"

Dr. Otto Wiesheu, Bayerischer Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr

Als Straubing zum Tagungsort für die Mitgliederversammlung 1994 ausersehen wurde, hat man das sicher aus gutem Grund getan.

Straubing hatte bis zum Jahr 1477 ein sehr distanziertes Verhältnis zur Donau. Bis zu diesem Jahr ging die Donau und damit auch die Schiffahrt auf ihr im gehörigen Abstand von fast 2 km an der Stadt vorbei. Die Kaufleute klagten über die ungünstigen Transportverhältnisse, lediglich ein kleines Rinnsal verband die Donau mit der Stadt.

Doch Herzog Albrecht der IV., ein großer Gönner Straubings, ließ durch das sog. "Bschlacht" die heutige "Alte Donau" absperren und den Fluß nach Straubing umlenken. Er schlug damit zwei Fliegen mit einer Klappe: — die strategische Lage wurde verbessert und — Straubing wurde Hafenstadt!

Das bayerische Donaugebiet war traditionell nach Südosten zum Balkan hin orientiert. Mit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals am 25. September 1992 wurde nun auch die Verbindung mit dem Rhein und der Nordsee hergestellt.

Vorausgegangen waren heftige Auseinandersetzungen um den Bau des letzten Abschnitts im Altmühltal. Noch 10 Jahre vor der Eröffnung wurde heftig darüber gestritten, ob man auf den durchgehenden Ausbau verzichten und die bereits begonnenen Maßnahmen qualifiziert beenden solle.

Bayern hat immer ohne wenn und aber zu dem Projekt des Main-Donau-Kanals gestanden. Für uns war dieses Projekt nicht nur "eine Wasserstraße" sondern eine strukturpolitische Maßnahme von herausragender Bedeutung.

In Verhandlungen mit dem Bund konnte schließlich der Weiterbau erreicht werden. Mit ausschlaggebend war damals das Gutachten über die Verkehrsentwicklung und die Nutzen/ Kosten-Relation, das der Kanalverein beim ifo-Institut in Auftrag gegeben hatte. Man legte einvernehmlich nach einer gewissen Anlaufphase ein Gesamtvolumen von 4 bis 7 Mio t pro Jahr als realistisch zugrunde. Der Bund hatte aufgrund einer Prognose des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung nur 2,8 Mio. t erwartet.

Aber bereits im ersten Jahr wurden diese Annahmen mit 5 Mio. t bei weitem übertroffen. Der Kanal ist eben nicht der Flop geworden, den uns seine Gegner und von ihnen beeinflußte Medien immer wieder einreden wollen! Wir haben das auch nie befürchtet, denn in der langen Geschichte des Baus der Main-Donau-Wasserstraße übertraf die tatsächliche Entwicklung des Verkehrs immer wieder die Erwartungen und Prognosen.

Besonders gut war dies bei der Main-Kanalisierung zu beobachten. Ihr Fortschreiten von Staustufe zu Staustufe hatte ein starkes Anwachsen des Umschlags zur Folge. Dadurch machte die Umstrukturierung der ehemaligen Kopfhäfen Aschaffenburg und später Würzburg, die zuerst am Ende des schiffbaren Mains lagen und im Laufe der Entwicklung zu Durchgangshäfen wurden, auch keine Probleme, wie Pessimisten befürchtet hatten.

Der gleiche Effekt ist nun auch wieder bei den Häfen Nürnberg, Kelheim und Regensburg zu beobachten, die seit der Eröffnung des Kanals ebenfalls ihre Kopfhafeneigenschaft verloren haben.

In Nürnberg war 1993 ein Zuwachs zum Vorjahr von rd. 18%, in Regensburg von rd. 26% zu verzeichnen. Darin sind allerdings auch die Leichterungen (Schiff-Schiff-Umschläge) enthalten.

Der große Gewinner ist aber der Hafen Kelheim, der förmlich aus allen Nähten platzt. Im September 1990 hat das ifo-Institut für Wirtschaftsforschung realistisch 618 000 t und optimistisch 854 000 t prognostiziert. Im Jahr 1993 wurden fast 800 000 t erreicht, damit wurden die als realistisch eingestuften Erwar-

tungen bereits bei weitem übertroffen. Das hätte sich niemand träumen lassen.

Auch ein kleiner Hafen, wie die Güterlände Dietfurt, hat mit fast 100 000 t 1993 einen beachtlichen Erfolg erzielt. Sogar noch in Deggendorf, das besonders unter dem Krieg im ehemaligen Jugoslawien gelitten hat, war durch den Westverkehr über den Kanal noch ein kleines Plus von fast 2% zu verzeichnen. Wasserstraßen waren seit eh und je standortbestimmend für ganze Wirtschaftszweige. 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 engmaschiges Kanalnetz konnte das größte industrielle Ballungszentrum Europas entstehen. Auch die Rheinmündungshäfen verdanken ihre stürmische Entwicklung der Anbindung an das internationale Binnenschiffahrtsnetz.

Die Wirkung von Wasserstraßen auf die Wirtschaftsentwicklung zeigte schon 1895, also vor fast 100 Jahren, eine Untersuchung des Preußischen Verkehrsministeriums. 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 3fache überstiea.

Diese Tendenzen haben sich im weiteren Verlauf der Geschichte 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 3fache und der Umsatz in diesen Gebieten auf das 4fache erhöht hat.

Eine weitere Untersuchung dieses Instituts 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.

Das Entwicklungspotential der Wasserstra-Ben hat man auch frühzeitig in Bayern erkannt und genutzt. So beträgt an der bayerischen Mainstrecke, die ia zuerst vom Anschluß an das Rheingebiet profitiert hat, die Entfernung zwischen den Häfen rund 27 km, am Kanal mit knapp 12 km sogar weniger als die Hälfte.

Das ist der schlagende Beweis, welche Entwicklung, beginnend durch den Mainausbau und durch das Fortschreiten der Wasserstraße ausgelöst wurde. Ich bin sicher, daß sich diese positive Wirkung auch weiter fortsetzen wird.

Der Nachholbedarf liegt ohne Zweifel hier an der niederbayerischen Donau. Der mittlere Abstand der Donauhäfen beträgt mit 61 km mehr als das Doppelte der Entfernung zwischen den Häfen am Main und fast genau das Fünffache der Abstände zwischen den Häfen am Kanal! Die Situation wird sich durch den geplanten Hafen Straubing-Sand verbessern. wenn er, wie wir hoffen, Anfang 1996 in Betrieb geht.

Der Erfolg wird uns aber nicht in den Schoß fallen, im harten Wettbewerb der Verkehrsträger bedarf es der Bündelung aller Anstrengungen. Zur Förderung jeder Akzeptanz der Wasserstraße muß die Hafeninfrastruktur in Bayern planmäßig ergänzt und erweitert werden. Wir werden daher ein Hafenentwicklungsprogramm für Bayern aufstellen, der Bayer. Landtag berät gerade einen entsprechenden Antrag, er ist bisher in den Ausschüssen auf breite Zustimmung gestoßen.

Im Rahmen der Neubildung des Kabinetts durch Ministerpräsident Dr. Stoiber wurden 14

sämtliche Angelegenheiten der Schiffahrt, der Häfen und des Wasserstraßenbaues in meinem Ressort zusammengefaßt. Zur Förderung der kommunalen Häfen kam die Zuständigkeit für die Angelegenheiten der Landeshäfen.

Damit wurde uns ein wirksames Instrument für die Hafenentwicklung in die Hand gegeben, wo auch die erwarteten Synergieeffekte voll zum Tragen kommen werden.

Die weitere Entwicklung unserer Hafeninfrastruktur muß auf soliden Füßen stehen, dies umso mehr, wenn es in finanziell schwierigen Zeiten um die Verteilung knapper Mittel geht. Daß der Staat hier unterstützend eingreifen muß, steht wohl außer Zweifel. Die erforderlichen Investitionen sind erheblich und die Kosten für die Nutzer sollen, um die angestrebten strukturpolitischen Wirkungen zu erzielen, nicht zu hoch sein.

Das akzeptiert auch der Bayer. Oberste Rechnungshof, er hat aber eine bedarfsgerechte Förderung angemahnt. Das bedeutet, daß wir nicht jeden Hafen zu einem Universalhafen mit üppiger Ausstattung entwickeln können, der für die gesamte Güterpalette einschließlich Container, Ro-Ro-Verkehr und Schwergüter eingerichtet ist. Hier ist eine Arbeitsteilung notwendig. Auch wird die Entwicklung nicht gleichzeitig, sondern stufenweise, entsprechend den Prioritäten, vor sich gehen müssen

Wir haben deshalb noch Ende letzten Jahres das ifo-Institut für Wirtschaftsforschung mit einem Gutachten über die zu erwartende Verkehrsentwicklung bei den bayerischen Donauhäfen beauftragt. Eine wirtschaftlich sinnvolle und finanziell vertretbare Förderung muß von einem gesicherten Güter- und Menschengerüst ausgehen und nicht von Wunschvorstellungen.

Das ifo-Gutachten wird im Frühsommer die-15 ses Jahres vorliegen. Was sich bisher schon abzeichnet, ist vielversprechend. Im bayerischen Donaukorridor werden bis zum Jahr 2005 Ziel- und Quellverkehre in Höhe von rd. 5 Mio t erwartet. 1993 hatten alle Häfen zusammen rd. 2.2 Mio t. Umschlag, ohne Leichterungen (Schiff-Schiff-Umschlag) wohlgemerkt. Somit ergibt sich mehr als eine Verdoppelung gegenüber 1993.

Es genügt aber nicht, daß wir im Stillen etwas tun, sondern die potentiellen Nutzer müssen wissen, daß wir etwas tun und was wir tun. Die Vermarktung aller unserer Häfen muß weiter intensiviert werden. Ich bin bereit, die entsprechenden Arbeitsgemeinschaften, zu denen sich die Häfen zusammengeschlossen haben, zu unterstützen. Nicht nur bei den Anlagen, sondern auch beim Marketing und beim Image ist Nachholbedarf gegeben.

Die Ausgangsbedingungen für Binnenschifffahrtstransporte sind nicht nur in Bayern von der vorhandenen Hafeninfrastruktur her gesehen günstig. Von den 83 Großstädten in Deutschland sind 62, und damit alle Ballungsgebiete, über Wasserstraßen zu erreichen. Trotzdem wurden in den alten Bundesländern bisher nur rd. 23% der Güter mit dem Binnenschiff transportiert, in Bayern waren es mit 7% noch weniger.

Zu den Entwicklungsmöglichkeiten der Binnenschiffahrt in Bayern bin ich mir mit dem Bundesverkehrsminister Wissmann einig, daß der Binnenschiffahrt zur Bewältigung der Verkehrsentwicklung der Zukunft eine bedeutende Rolle zukommt. Abgesehen von den bekannten Engpässen besitzen die Wasserstraßen noch erhebliche Kapazitätsreserven. Damit diese Reserven genutzt werden können, muß zugleich ein entsprechendes, für die Binnenschiffahrt geeignetes Transportvolumen vorhanden sein.

Die klassische Stärke der Binnenschiffahrt liegt im Bereich der Massengüter, auf die heute rd. 75% ihres Transportaufkommens

entfallen. Mit Ausnahme von Kohleimporten über die Rheinmündungshäfen ist jedoch in diesem Bereich eher von einer Stagnation auszugehen. Dieser Güterstruktureffekt ist eindeutig gegen die Wasserstransporte gerichtet. Im Massengutsektor ist nach wie vor auch die Deutsche Bahn AG tätig, die hier kaum kampflos Transportmengen aufgeben wird, obwohl erhebliche Verlagerungspotentiale vorhanden wären. Als Aktiengesellschaft muß sie nach den Gesetzen des Marktes arbeiten und ihre Kosten decken und kann die Schiffahrt nicht mehr beliebig unterbieten. Grundsätzlich ist davon auszugehen, daß die Schiffahrt durch die Tarifliberalisierung im innerdeutschen Verkehr in die Lage versetzt wird, Transportmengen von der Bahn aufs Wasser zu verlagern.

Eine Umfrage in der Stahlwirtschaft hat ergeben, daß auf der Basis der jetzigen Frachtraten ein Verlagerungspotential auf die Binnenschiffahrt in einer Größenordnung von 4,5 bis 5,0 Mio t gesehen wird. Das würde eine Steigerung des gegenwärtigen Aufkommens von rd. 60% bedeuten.

Seit der innerdeutschen Tariffreigabe nach dem 1. Januar dieses Jahres haben sich die Frachtraten mindestens halbiert. Dies trifft die mittelständischen Partikuliere sehr stark. Die Chancen, Ladung zu akquirieren, sind dadurch größer geworden, aber kein Unternehmer kann auf die Dauer zu nicht kostendeckenden Preisen fahren. Ich hoffe, daß hier ebenso wie beim Güterkraftverkehr in nächster Zeit eine Regulierung am Markt erfolgt. Wir werden uns aber nachdrücklich dafür einsetzen, daß die Harmonisierung der europäischen Wettbewerbsbedingungen zügig herbeigeführt wird.

Eine wichtige Quelle zusätzlicher Transportleistungen liegt vor allem noch in der Erhöhung der mittleren Transportentfernung. Durch die Eröffnung des Main-Donau-Kanals Ende 1992 wurde dieser Effekt verstärkt und wird in Zukunft noch zunehmen.

Neben dem Basisgeschäft durch Massengüter sehe ich in Bayern vor allem unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsverlagerung die Ro-Ro-Schiffahrt als Entwicklungspotential an. Die Baverische Landeshafenverwaltung kann sich mit Fug und Recht als Pionier dieser Verkehrsform bezeichnen, die ohne Hebezeuge auskommt und bei der das "Transportgut" mit eigener Kraft auf das Schiff rollt. Eine der ersten Verladeeinrichtungen wurde in den 70er Jahren im Hafen Nürnberg geschaffen. Später kam der Spezialhafen in Passau-Schalding dazu. Von dort aus hat der Bayer. Lloyd mit großem Erfolg, jetzt aber leider unterbrochen von den Widrigkeiten des Bürgerkriegs im ehemaligen Jugoslawien, die Linienschiffahrt bis hinter das Eiserne Tor betrieben.

Ende letzten Jahres kamen ebenfalls vielversprechende Pilotversuche mit Pkw-Verschiffungen statt Straßentransporten von Kelheim bzw. Regensburg nach Wien dazu. Hierzu einige Zahlen für die Region Wien, mitgeteilt von der Fa. Menke-Holding:

- Schiffsgängiges Volumen: 130 000 Einheiten
- Reduzierung der Straßen-Kilometer um 6 Mio.
- Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs um 1,2 Mio. Ltr. und
- Einsparung von 17 000 Lkw-Fahrten.

Dies bestärkt uns in der Annahme, daß gerade mit dieser Verkehrsform eine beachtliche, verkehrspolitisch sehr erwünschte Entlastung des niederbayerischen Fernstraßennetzes möglich ist.

Neben den Massengütern und dem Ro-Ro-Spezialverkehr verdient vor allem der Containerverkehr Beachtung, bei dem mit echten Zuwächsen aus einem gestiegenen Ladungsaufkommen zu rechnen ist. Eine Prognose des Rotterdamer Hafens geht davon aus, daß sich der Anteil der Binnenschiffahrt am Seehafenhinterlandverkehr von 15% im Jahre 1991 auf ca. 30% im Jahr 2000 erhöhen wird. Es erscheint eine Verdreifachung der heute transportierten Containermenge von 450 000 Einheiten möglich.

Die Binnenschiffahrt wird dieses Aufkommen nur an sich ziehen können, wenn sie ihre Transportleistung auf die durchgehende Transportkette ausrichtet und optimiert. Während beim Massengut der Preis von zentraler Bedeutung ist, spielt beim Stückgut, also auch und vor allem beim Container, der Leistungsaspekt eine große Rolle. Der reine Transport mit dem Schiff stellt nur eine Teilleistung dar. Das Transportproblem kann aber nur umfassend durch das Zusammenspiel der verschiedenen Komponenten durch Organisation des Angebots gelöst werden. Dazu muß noch die Ausrichtung der Angebote an den speziellen Wünschen der Kunden sowie die Vermarktung der Leistung im Rahmen einer aktiven Marketingstrategie kommen.

Eben gerade dort scheinen Defizite zu liegen. Aufschlußreich ist in diesem Zusammenhang eine Umfrage, die 1992 bei über 300 Versandleitern bundesdeutscher Unternehmen mit einem durchschnittlichen Jahresumsatz von mindestens 10 Mio. DM und 100 Beschäftigten durchgeführt wurde. Wie die Befragung ergab, werden die für die Wahl des Verkehrsmittels wichtigsten Kriterien Kostengünstigkeit und Zuverlässigkeit, die die Binnenschiffahrt wohl in besonderem Maße aufweist, dieser am wenigsten zugeschrieben. Unterbewertet wurden auch die Umweltfreundlichkeit sowie der Aspekt, daß sich bei entsprechender Disposition Lagerkosten durch "schwimmende Lager" einsparen lassen.

Mit zunehmender Nutzung der Binnenschifffahrt wurde die Bewertung korrigiert, was eindeutig auf Informationsdefizite hinweist. In die gleiche Richtung geht die Tatsache, daß die heutigen Binnenschiffahrtsnutzer am stärksten geneigt sind, in Zukunft weitere Trans-

porte über den Wasserweg abzuwickeln. Mit der Gründung der Wasserstraßenkombi-Projekt-GmbH, wurde ein erfolgversprechender Schritt in diese Richtung unternommen. Die Projekt-GmbH soll die Durchführung aller Formen des kombinierten Verkehrs über die Wasserstraße als Alternative zum kombinierten Verkehr Straße-Schiene untersuchen. Neben der Binnenschiffahrt sind auch die Verlader und Spediteure "mit im Boot", die Häfen sind über den Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen vertreten. Ich hoffe, daß dem Kombiverkehr auch auf der Donau bald der Erfolg beschieden sein wird, den sich ihre Initiatoren wünschen.

Damit wir die Chancen der Wasserstraße Rhein-Main-Donau in vollem Umfang nützen können, muß die Donau ein verläßlicher Verkehrsweg werden. Zur Zeit ist sie das noch nicht. Ich sagte eingangs, daß der Vorstand des Kanalvereins den Ort Straubing aus gutem Grund gewählt hat, sicher auch deshalb, weil hier die ausgebaute Schiffahrtsstraße vom Norden her endet. Von Straubing flußabwärts beginnt das mit Abstand "schlechteste" Stück der fast 3500 km langen Wasserstraße von der Nordsee zum Schwarzen Meer. An 212 Tagen wird die Wassertiefe von 2,80 m unterschritten, oft sind nur 1,7 m vorhanden. Ich nehme an, daß Sie vom zuständigen Bayerischen Minister auch etwas zum weiteren Donauausbau hören wollen. Meine Haltung dazu läßt sich in den folgenden Thesen zusammenfassen:

Die Donau muß zukunftssicher ausgebaut werden

Die tragende Rolle der Zukunftstechnologien der Binnenschiffahrt bei der Nutzung von Entwicklungschancen habe ich im Verlaufe meines Vortrages dargestellt. Wenn die Binnenschiffahrt größere Anteile am wachsenden Güterverkehrsaufkommen übernehmen soll, muß sie die modernsten und wirtschaftlichsten Transportmittel einsetzen können und das bedeutet eben 23 m-breite Einheiten.

Ich halte es deshalb für verhängnisvoll. den Lückenschluß von vornherein auf den Verkehr mit 12 m-breiten Einheiten zu beschränken. Gerade die von uns verkehrspolitisch besonders gewünschte Verlagerung von der Straße auf das Schiff mittels Ro-Ro-Verkehr wäre nur sehr eingeschränkt möglich, wenn auf der 128 km langen Strecke von Vilshofen bis Regensburg keine 23 m-breiten Einheiten fahren könnten. Die darauf ausgerichteten Schleusen in Straubing und Geisling wären Fehlinvestitionen. Dafür hätten wir zu überlegen, ob - mit völlig unwirtschaftlichem Aufwand - alle Brückendurchfahrtshöhen vergrößert werden sollten, um wirtschaftlichere Transportmengen pro Einheit zu ermöglichen.

Die technische Machbarkeit der flußbaulichen Alternative nach Ogris hängt grundsätzlich nicht von der Fahrrinnenbreite ab

Die Ogris-Methode beruht, wenn man alle bisherigen Äußerungen von Prof. Ogris zusammenfaßt, neben der Herstellung und Erhaltung eines extrem rauhen Flußbettes, auf einer sehr starken Einschnürung des Flusses durch eine bestimmte Anordnung von Buhnen. Damit werden auch die Gren-

zen dieses Denkansatzes deutlich. Die erforderliche Rauhigkeit kommt an der gesamten Donau natürlich nicht vor, allenfalls in Gebirgsbächen mit Grobblocksohle. Eine Einschnürung des Flusses von 150 bis 200 m auf 70 m Breite hat mit Natur und "sanft" ebenfalls nichts zu tun. In Österreich beträgt die Breite der Schiffahrtsrinne übrigens 130-150 m! Die technische Machbarkeit ist allein davon abhängig, ob sich so eine Flußsohle in der Natur überhaupt herstellen und auf die Dauer erhalten läßt sowie daß sich das Zusammenwirken mit den Buhnen auch wie von Ogris behauptet einstellt. Das überprüfen wir zur Zeit.

Die Schwächen dieser Methode zeigen sich auch darin, daß Wassertiefe von der Breite abhängt, während dies bei der staugestützten Regelung nicht der Fall ist.

3. Eine Fahrrinnentiefe von 2,80 m ist unverzichtbar

Bisher kann nur die staugestützte Ausbaulösung eine Wassertiefe von 2,80 m durchgehend über das ganze Jahr zur Verfügung stellen und damit eine hohe Wirtschaftlichkeit gewährleisten. Die flußbauliche Alternative ohne Stau nach Ogris kann dies nicht und sinkt deshalb in der Wirtschaftlichkeit stark ab, und zwar auch dann, wenn man die 23 m-breiten Einheiten unberücksichtigt läßt.

Eine evtl. Verminderung der Fahrrinnenbreite darf nicht zu Lasten der Schiffahrt gehen

Die Befürworter der Ogris-Methode verlangen wegen des Zusammenhangs von Breite und Tiefe bei dieser Methode eine Verringerung der Fahrrinnenbreite, bis sich rechnerisch Wassertiefen von etwa

2,5-2,8 m ergeben. Sie vergessen dabei, daß geringe Fahrrinnenbreiten und erhöhte Fließgeschwindigkeiten infolge Einschnürung durch Buhnen ernstzunehmende Erschwernisse und Gefahren für die Schiffahrt darstellen, die es bei der staugestützten Regelung nicht gibt.

Damit auch, was die Belange der Schiffahrt betrifft, solide Entscheidungsgrundlagen geschaffen werden, hat sich Ministerpräsident Dr. Stoiber auf meinen Vorschlag bei Herrn Bundesverkehrsminister Wissmann dafür eingesetzt, daß die Fragen der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs umfassend gutachtlich überprüft werden. Ich erwarte mir dadurch eine Auflösung der unsachlich vereinfachenden Gleichsetzungen:

4er-Schub-Verband = 100 m Breite = staugestützt

2er-Schub-Verband = 70 m Breite =

Diese Betrachtung ist unzulässig auf einen Punkt reduziert. Sie muß umfassender erfolgen, nämlich unter Einbeziehung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, seiner Wirtschaftlichkeit und der Nutzen-Kosten-Relation der Ausbaumaßnahme.

Die gravierendsten Engpässe der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße liegen neben Bayern in Österreich und Ungarn. Der Österreichische Verkehrsminister, Magister Klima, hat erst kürzlich wieder seine Haltung zum Donauausbau sehr deutlich dargelegt. Er ist der Ansicht, daß der Entwicklung des Ost-West-Verkehrs zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt wird. Etwa ab dem Jahr 2010 wird das Donautal zur wichtigsten Verkehrsachse Österreichs werden. Die verbleibende Zeit muß genutzt werden, um die entsprechenden Vorbereitungen zu treffen. Österreich hat sich bereits 1962 mit den anderen Mitgliedsstaaten der Donaukommission in einem einstimmig

gefaßten Beschluß verpflichtet, den Verkehrsweg entsprechend auszubauen. Im Binnenschiffahrtsmemorandum wurde 1992 noch einmal auf dieses Thema hingewiesen, und die Bundesregierung hat die notwendigen mittelfristigen Ausbaumaßnahmen einstimmig beschlossen.

Ich begrüße dieses klare Signal, zumal uns die Ausbaugegner glaubhaft machen wollen, daß in Österreich kein weiterer Ausbau erfolge. Richtig ist: Österreich wird ausbauen und zwar staugestützt.

Auch bei der ungarischen Donaustrecke gehe ich davon aus, daß die gemeinsame Geschäftsgrundlage der einstimmigen Beschlüsse der Donaukommission gilt. Ich bin der Ansicht, daß der jungen Demokratie dort die Zeit gegeben werden muß, um fundierte Entscheidungen zu treffen, so wie wir das auch beim Donauausbau selbst praktizieren. Alles andere könnte als unerwünschte Einmischung ausgelegt werden. Ich bin sicher, daß die Verkehrsentwicklung nach dem hoffentlich baldigen Ende des Bürgerkrieges im ehemaligen Jugoslawien eine positive Entscheidungsfindung für die notwendigen Maßnahmen zur Sicherung und Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse beschleunigen wird. Der Rat der Europäischen Gemeinschaften

hat am 29. Oktober 1993 eine Entscheidung über die Entwicklung eines transeuropäischen Binnenwasserstraßennetzes erlassen. Darin enthalten sind:

- Die Main-Donau-Verbindung sowie der Ausbau des Mains und der Donau zwischen Straubing und Vilshofen;
- die Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau zwischen Wien und dem Schwarzen Meer.

Das ist ein hoffnungsvolles Signal! Ich werde mich dafür einsetzen, den Donauausbau auch zu einem Thema der EU-Ratspräsidentschaft der Bundesrepublik zu machen.

Herr Ministerpräsident Dr. Stoiber hat in seiner Regierungserklärung vom 30. Juni 1993 angekündigt, daß er die Umweltverbände stärker in die Gesamtverantwortung für die Entwicklung unseres Landes einbeziehen wolle. Wir müssen davon wegkommen, daß in unserer Gesellschaft die einen nur für die Biotope und die anderen für Arbeitsplätze kämpfen. Beides muß miteinander vereinbart werden. Der Donauausbau wird hierfür zum Prüfstein werden!

Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen Beispiele einer kontroversen Diskussion

Anhand des nachfolgenden Schriftwechsels zwischen dem Bayerischen Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr und dem Bund Naturschutz in Bayern e.V. wird die unterschiedliche Betrachtungsweise und Art der Argumentation deutlich. Hierzu bringen wir das Schreiben des Bayerischen Staatsministers Dr. Otto Wiesheu vom 24. Mai 1994. Es ist dies die Antwort auf ein Schreiben des Bund Naturschutz vom 9. März 1994, das wir, um

dem Leser einen Vergleich zu ermöglichen, mit abdrucken.

Zur grundsätzlichen Situation folgt außerdem der Beitrag von Fridolin M. Rüb "Terror der Tugendbolde" im Straubinger Tagblatt vom 16. Juli 1994.

Diese Wiedergaben erfolgen kommentarlos. Der Leser wird sich seine Meinung selbst bilden. DER BAYERISCHE STAATSMINISTER FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR

80525 München, den 2#.05.94

Hausadresse: Prinzregentenstroße 28 80538 München Telefon 0 89 / 21 62-2760 Telefax 0 89 / 21 62-2760

Nr. 8838d - VII/C 1 - 12 949

An den Bund Naturschutz e.V. Postfach 40

94344 Wiesenfelden

Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen

Zum Schreiben vom 09.03.1994

Sehr geehrter Herr Weinzierl, sehr geehrter Herr Dr. Weiger,

Thr Antwortschreiben zeigt mir, daß wir uns in der Betrachtung des weiteren Donauausbaues zwischen Straubing und Vilshofen grundlegend unterscheiden. Während Sie die noch vorhandenen Engpässe in der Donau und im Rhein als Begründung dafür nehmen, daß hier in Bayern auch nicht mehr getan werden muß, bin ich der Ansicht, daß wir solche Hindernisse dort beeitigen müssen, wo es uns möglich ist. Ein vermeintliches Zögern unserer Nachbarn kann und darf nicht der Maßstab für eine aktive und vorausschauende Politik für den Wirtschaftsstandort Bayern sein!

Im einzelnen wäre sehr vieles richtigzustellen bzw. zu ergänzen, ich greife die wichtigsten Punkte heraus:

1. Ausbauempfehlungen der Internationalen Donaukommission

Die von Ihnen zitierten Empfehlungen der Donaukommission sehen einen Donauausbau in zwei Etappen vor, die erste vor und die zweite nach Fertigstellung des Main-Donau-Kanals. Für den Abschnitt Regensburg - Wien waren in der ersten Etappe bei beweglicher Sohle mindestend 20 dm und bei gewachsenem Fels mindestens 21 dm Mindestfahrwassertiefe bezogen auf RNW (=Regulierungs-Niedrigwasser-Stand) vorgesehen. Als sich herausstellte, daß die o.a. Wassertiefen durch wasserbauliche Maßnahmen alleine nicht erreicht werden konnten, wurden sie auf die von Ihnen erwähnten 18,5 bzw. 19,5 dm zurückgenommen. Die für die zweite Etappe vorgesehenen Wassertiefen von 27dm/28dm (bewegliche Sohle/gewachsener Fels) wurden aber nie geändert oder aufgegeben, sie liegen auch der staugestützten Regelung des Raumordnungsverfahrens zugrunde.

2. Fahrwasserverhältnisse am Binger Loch

Was den Rhein anbetrifft, so sind dort die Verhältnisse anders als bei der Donau. Das Binger Loch befindet sich in etwa in der Mitte der schiffbaren Rheinstrecke, auf die Gesamtlänge bezogen also im Unterlauf. Es ist eben ein großer Unterschied, ob sich der Engpaß im abflußschwächeren Oberlauf der Donau oder im abflußstarken Unterlauf des Rhein befindet. Das kommt bei der Donau dann in den Schiffahrtsbeschränkungen an 212 Tagen, also fast zwei Drittel des Jahres, zum Ausdruck. Wie und ob sich die marginale Einschränkung der Schiffahrt an 42 Tagen im Rhein überhaupt noch auswirkt, ist in der Nutzen/Kosten-Untersuchung zu klären. Eine angebliche Überdimensionierung des Donauausbaus durch eine Wassertiefe von 2,8m daraus zu folgern, halte ich schlicht für abwegig.

3. Ausbauziele und Machbarkeit der Ogris-Methode

Die Ogris-Methode beruht, so wie das aus bisherigen Äußerungen von Prof. Ogris hervorgeht, neben der Herstellung und Erhaltung eines

23

extrem rauhen Flußbettes auf einer sehr starken Einschnürung des Flusses durch eine bestimmte Anordnung von Buhnen. Die technische Machbarkeit ist alleine davon abhängig, ob sich so eine Flußsohle in der Natur überhaupt herstellen und auf die Dauer erhalten läßt sowie daß sich das Zusammenwirken mit den Buhnen auch wie behauptet einstellt. Das lassen wir gerade prüfen. Zwischen der Fahrrinnenbreite und der Wassertiefe besteht bei einem Ausbau mit solchen Maßnahmen ein Zusammenhang; je größer die Breite, desto geringer ist die zugehörige Wassertiefe und umgekehrt. Dies zeigt sehr deutlich die Grenzen der Methode Ogris gegenüber der Stauregelung auf, bei der die Breite der Fahrrinne eine vergleichsweise untergeordnete Rolle spielt. Im Symposium vom Juli letzten Jahres wurde sehr ausführlich und lange über die Rauhigkeit sowie die Rolle von Buhnen bzw. Leitwerken diskutiert. Es ist unrichtig, daß die Breite die einzig strittige Frage war.

Die von Ihnen angegriffenen Ausbauziele hat Bundesverkehrsminister Wissmann am 25. November 1993 vor dem Deutschen Bundestag verteidigt. Entsprechende Anträge, die Ausbauziele bzw. die Ausbauplanungen in Ihrem Sinne zu modifizieren, haben weder im Bundestag noch im Bayer. Landtag eine Mehrheit gefunden.

4. Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs

Eine Verminderung der Ausbaubreite darf keinesfalls zu Lasten der Sicherheit der Schiffahrt gehen. Die nautischen Anforderungen bei mit flußbaulichen Methoden geregelten Strecken unterscheiden sich grundsätzlich von staugeregelten. Die Einschränkung der Fahrrinnenbreiten und die erhöhte Fließgeschwindigkeit stellen ernstzunehmende Erschwernisse und Gefahren für die Schiffahrt dar, die es bei der staugestützen Regelung nicht gibt. Die von Prof. Ogris vorgeschlagene Ausbaumethode bedingt eine Festlegung auf eine bestimmte Fahrrinnenbreite, dies wäre später nur mit immensen Kosten veränderbar. Gerade an den Buhnenköpfen tritt durch die Einschnürung der Strömung die größte Beanspruchung auf. Diese Bauwerke müssen tief gegründet und sorgfältig an die Sohlpanzerung ange-

schlossen werden, Verlängerungen oder Verkürzungen an den Buhnen sind daher schwierig und kostspielig, auch wenn Prof. Ogris das nicht wahrhaben will.

Die Staatsregierung will aber auch bei den Belangen der Schiffahrt solide Entscheidungsgrundlagen schaffen, dies umso mehr, als zur bestmöglichen Berücksichtigung ökologischer Belange an die Grenzen des wasserbautechnisch Möglichen gegangen werden soll. Herr Ministerpräsident Dr. Stoiber hat sich daher bei Herrn Bundesverkehrsminister Wissmann dafür eingesetzt, daß die Fragen der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs in die gutachtliche Überprüfung einbezogen werden. Dies ist jedoch keine Angelegenheit von Wasserbautheoretikern, sondern hier müssen nautische Praktiker sagen, was erforderlich ist. Als Gutachter ist die Versuchsanstalt für Binnenschiffbau e.V. in Duisburg (VBD) vorgesehen. Ich erwarte mir von dort eine Auflösung der unsachlich vereinfachenden Gleichsetzungen

Vierer-Schub-Verband = 100m Fahrrinnenbreite bzw.

Zweier-Schub-Verband = 70m Fahrrinnenbreite.

Wir wollen auch von dieser Seite her die Fahrrinnendimensionierung so fundiert wie möglich abklären.

Ich würde es begrüßen, wenn Sie die umfassenden Bemühungen der Staatsregierung für eine vorurteilsfreie Überprüfung aller Alternativen anerkennen würden und endlich damit aufhören würden, die Methode Ogris unablässig und einseitig als "sanft" und "umweltfreundlich" zu bezeichnen, ehe die Machbarkeit bewiesen und ihre Auswirkungen klar sind. So sind auch meine von Ihnen zitierten Äußerungen im Bayer. Landtagsdienst (BLD 40 vom 14.01.1994) zu vestehen. Es trägt nicht zu Ihrer Glaubwürdigkeit bei, wenn Sie auf der Pressefahrt vom 04. bis 07. Mai 1994 in Wien von Prof. Ogris die "Neue Donau" als "...eine umweltfreundliche Alternative zum Staustufenbau" vorstellen lassen, obwohl hinläng

25

lich bekannt ist, daß der Zweck dort nur die Sohlsicherung gegen Erosion, aber nicht die Wasserspiegelanhebung für die Schiffahrt war! Zu einem Fair-Play gehört auch Ehrlichkeit bei der Darstellung in der Öffentlichkeit und Verzicht auf Etikettenschwindel. In diesem Sinne bin ich auch gerne bereit mit Ihnen zu sprechen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Otto Wiesheu



BN, Kirchenstraße 88/II, 8000 München 80

Herrn Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr Dr. Otto Wiesheu Prinzregentenstrasse 28 Landesverband Bayern des Bundes für Umwelt- und Naturschutz Deutschland e. V.

Fachgeschäftsstelle München Kirchenstraße 88/II 8000 München 80 Telefon 089/4802945 Telefax 089/6887275

80525 München

Zeichen hricht Zeichen Datum

WS-FB-DO/Fu. 9. März 1994 Bay. Staatsministerium Wirtschaft u. Herkehr |
Nr. 012949 15. MR7/1994

Littanz 88384 Ent

Donauausbau

Sehr geehrter Herr Staatsminister,

vielen Dank für Ihre ausführliche Antwort vom 1. Februar 1994. Da Sie uns eine ehrliche und unvoreingenommene Prüfung zugesagt haben, was wir begrüßen, möchten wir Ihnen nochmals einige Sachverhalte erläutern. Denn wir müssen aufgrund der inhaltlichen Aussagen Ihres Briefes befürchten, daß Sie sich bisher sehr einseitig auf die offizielle Planung und Informationsquellen der RMD-AG stützen.

In Ihrem Schreiben haben Sie zutreffend erwähnt, daß an der Strecke zwischen Straubing und Vilshofen über längere Zeiträume deutliche Abladebeschränkungen hingenommen werden müssen. Dies hängt aber damit zusammen, daß dort die Fahrrinnentiefen bisher nur auf die entsprechende vorgegebene Tiefe ausgebaut werden und damit sogar den Empfehlungen der Donaukommission (Bukarest 1988), nämlich Fahrrinnentiefen von 1,85 m (bzw. 1,95 m) an ca. 95 % aller Tage des Jahres herzustellen, voll Rechnung getragen wird.

Als Beispiel haben Sie den Rhein bei Bingen erwähnt, wo eine Fahrrinnentiefe von 2,5 m derzeit an 64 Tagen (und nach Ausbau an 42 Tagen) des Jahres unterschritten wird. Eben deshalb halten wir einen Ausbau an der niederbayerischen Donau auf 2,80 m an allen Tagen des Jahres, der derzeit geplant ist, für überdimensioniert. An der Donau flußabwärts der Wachau, sind die Bedingungen für die Schiffahrt z.T. noch schlechter (Furten 2,50 m bis 1,60 m!).

Der Bund Naturschutz hat aber Verbesserungen für die Schiffahrt zugestimmt, soweit diese flußökologisch vertretbar sind.

Während die Fahrrinnentiefe in einem ökologischen und ökonomischen Optimierungsprozeß festzulegen ist, fordern wir die Aufgabe der Fahrrinnenbreite von 100 m. Denn diese Breite ist ausschließlich für Vierer-Schubverbände im uneingeschränkten Begegnungsverkehr nötig. Wegen der geringen Bedeutung der Vierer-Schubverbände sind deshalb Einschränkungen zwischen Straubing und Vilshofen voll vertretbar.

Die Fahrrinnenbreite ist jedoch entscheidend, weil davon die Fahrrinnentiefe abhängt und weil bei 100 m Breite die Methode Ogris möglicherweise zu einem Grenzfall des Erreichbaren wird. Dies war auch die einzig strittige Frage auf dem Donausymposium der ANL im vergangenen Jahr.

Diese Ausbauziele (100 m/2,80 m) sind auch weder den Empfehlungen der Donaukommission (s.o.), noch den Vorgaben der Europäischen ökonomischen Kommission (ECE), noch der Konferenz der Verkehrsminister der europäischen Länder (CEMT) zu entnehmen. Diese Ausbauziele wurden auch von keinem Parlament jemals beschlossen, sondern von der Ministerialbürokratie in den Donaukanalisierungsverträgen 1976 festgelegt. Im übrigen weisen wir daraufhin, daß auf dem 6.900 km langen Wasserstraßennetz in Europa nur 5,7 % der Klasse 6 b entsprechend den Ausbauzielen an der niederbayerischen Donau angehören!

In unserem Brief vom 21.12.1993 haben wir nicht, wie Sie schreiben gefordert, "die Ausbauziele für diesen Donauabschnitt neu festzulegen", sondern - entsprechend den Forderungen des Bayerischen Obersten Rechnungshofes (Sonderbericht Juni 1993) - die "ausschließliche Untersuchung der Ausbauziele des Bundesverkehrsministeriums" kritisiert. <u>Dieses Vorgehen</u> ermöglicht in der Tat keine ehrliche Prüfung.

Allein die Ausarbeitung eines Projektes auch unter geänderten Ausbauzielen (entsprechend den veränderten europäischen Rahmenbedingungen) ermöglicht überhaupt erst eine Abwägung der ökologischen, verkehrlichen und ökonomischen Auswirkungen der unterschiedlichen Ausbaumethoden. Dies bedeutet auch nicht, wie Sie befürchten, die Vorwegnahme der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens sondern im Gegenteil seine ordnungsgemäße Durchführung entsprechend den Anforderungen des UVP- Gesetzes und des Bundesnaturschutzgesetzes.

Zurückweisen müssen wir auch Ihre Unterstellung "daß nur noch zur Ogris-Methode tendierende Sachverständige zu Wort kommen dürfen". Allerdings hat sich der "neutrale Sachverständige", Prof. Dr. Scheuerlein, so nachhaltig für Staustufenbauten, selbst in den größten und schönsten Auengebieten Mitteleuropas ausgesprochen, daß es sachlich sehr wohl begründet ist, seine Neutralität in Frage zu stellen. Einer ehrlichen Prüfung würde es gut anstehen, wenn Sachverständige, die von allen Parteien akzeptiert werden, wie z.B. Prof. Dr. Daniel Vischer von der ETH Zürich, als neutrale Sachverständige gehört würden.

Von großem Interesse wäre für uns die Zusendung der offenbar inzwischen erfolgten "überschlägigen Nutzen-Kosten-Analyse für einen Donauausbau nach der Ogris-Methode".

Der Bund Naturschutz hat inzwischen in verschiedenen Ministerien und vor den Fraktionen aller Parteien seine Forderungen und Vorstellungen vorgelegt. Nachdem uns bislang keine sachlichen Fehler nachgewiesen werden konnten, müssen wir auch Ihren Vorwurf der unsachlichen Stimmungsmache zurückweisen.

Wir bedauern es sehr, daß Sie im Landtag (1t. BLD 40 vom 14.1.1994) zahlreiche, nachweisbar unzutreffende Angaben gemacht haben. Deshalb würden wir es sehr begrüßen, wenn es möglich wäre, in einem Informationsgespräch mit Ihnen die Diskussion zu versachlichen und bitten um einen Terminvorschlag.

Mit freundlichen Grüßen

Such being:

Dr. Hubert Weiger Landesbeauftragter

STRAUBINGER TAGBLATT vom 16. Juli 1994

Terror der Tugendbolde

Von Fridolin M. Rüb

Preisfrage: Wer ist immer und in jeder Beziehung unfehlbar? Sollte Ihre Antwort "der Papst" lauten, dann haben Sie Pech gehabt. Das Oberhaupt der Katholischen Kirche ist nämlich nur dann irrtumslos, wenn er feierlich "ex cathedra" Glaubens- und Sittenlehren definiert. Das heißt im Klartext, daß sich in allen anderen Dingen der Heilige Vater in Rom auch mal irren kann und darf.

Also zurück zu unserer Preisfrage. Wer ist immer und in jeder Beziehung unfehlbar? Die richtige Antwort lautet: Der Bund Naturschutz. Eine Selbstbeschränkung, wie sie sich etwa die Kirchen auferlegen, empfindet dieser Verein als störend. Denn der Bund Naturschutz sieht sich für alles und jedes, zu jeder Zeit und an jedem Ort zuständig. Nicht genug damit: Seinem Selbstverständnis entsprechend, besitzt er auch das Monopol in universaler Sachkompetenz und den Alleinvertretungsanspruch als letzte moralische Instanz. deren Urteil sich Politiker und Parteien zu fügen haben. Kurz, der Bund Naturschutz unter Führung von Hubert Weinzierl läßt sich in der hohen Meinung, die er von sich hat, von niemandem übertreffen.

Sehr zum Leidwesen seiner Führung jedoch wird diese Einschätzung nicht von allen geteilt. So gibt es bedauerlicherweise immer noch eine Reihe bösartiger Menschen, die unziemlich Kritik üben an der Entwicklung, die der Verband in den letzten 15 Jahren genommen hat, weg vom aktiven Naturschutz, hin zu einer außerparlamentarischen Daueropposition.

Die Zahl derer, die das genauso sehen, ist indes auch in den Volksparteien weitaus größer, als die von sich restlos überzeugte Weinzierl-Truppe vermutet. Nur, viele Kritiker tun sich das – frei nach Karl Valentin – nicht laut sagen dürfen trauen. Denn, wer von den Natur-Fundis einmal öffentlich als Ökologie-Gegner apo-

strophiert worden ist, der braucht seine anderen Feinde nicht mehr zu fürchten. Tatkräftig unterstützt von den Medien, haben die Kameraden um Weinzierl nämlich mittlerweile ein Klima erzeugt, in dem Widerspruch gegen ihre oft hanebüchenen Forderungen sofort als naturfeindliches Tun denunziert wird.

Doch, weil heutzutage Mut leider nicht mehr zu den Haupttugenden eines Politikers gehört, machen viele unserer gewählten Volksvertreter lieber gute Miene zum bösen außerparlamentarischen Spiel. Und niemand begehrt gegen den Meinungs-Terror dieser Öko-Tugendbolde auf

Unsere Abgeordneten haben anscheinend vergessen, daß sie von mündigen Bürgern gewählt wurden, daß unser Staatswesen eine repräsentative Demokratie ist, daß ihr Abstimmungs-Forum das Parlament und nicht der Marktplatz ist. Und dem Naturschutzbund-Chef Hubert Weinzierl sei ins Stammbuch geschrieben, daß die Staatskanzlei immer noch am Franz-Josef-Strauß-Ring in München ihren Sitz hat und nicht im Schloß Wiesenfelden.

Es wird höchste Zeit, daß einmal einer unserer Politiker die Dinge beim Namen nennt und sagt, zu was der einst seriöse Bund Naturschutz mutiert ist, und von wem er geführt wird. Überzeugt von der eigenen Unfehlbarkeit, gebärden sich Weinzierl und sein fundamentalistischer Chefankläger Dr. Hubert Weiger wie die Großinquisitoren des strengen Öko-Ordens Bund Naturschutz. Der wiederum stellt sich dar als die Institutionalisierung des eifernd-selbstgerechten deutschen Tugendboldtums.

Ankläger und Richter zugleich, hat sich der Bund Naturschutz mittlerweile zu einer unerträglichen Daueropposition im Freistaat entwickelt. Unerträglich deswegen, weil der Öko-Verein das traditionelle Rollenspiel in einer repräsentativen Demokratie mißachtet. Sollten, wovor uns das Schicksal bewahren möge, die Verbandsklage eingeführt und neue plebiszitäre Elemente in der bayerischen Verfassung verankert werden, dann wären unsere Abgeordneten bald nur noch machtlose Marionetten

Für den Bund Naturschutz sind Regierungsmitglieder und Volksvertreter anscheinend ohnehin nicht recht viel mehr als eine Ansammlung von mehr oder weniger unbedarften Parteipolitikern. Denn es gibt nichts, aber auch gar nichts, was der Öko-Klub nicht kritisieren würde. Keine Kabinettsvorlage, keine Ortsumgehung, kein Straßenbau-Vorhaben, keine Eisenbahn-Trasse, kein Plan für eine Mülldeponie ohne entschiedenes Veto von seiten des Bund Naturschutz. Da kann die Regierung noch so viele Experten-Gutachten einholen, die mit den Weihen der Unfehlbarkeit versehenen Öko-Fundis wissen alles besser. Experten, die anderer Meinung sind, werden entweder als käuflich denunziert oder als fachliche Trottel diskreditiert. Das ist Psycho-Terror.

Wie grenzenlos überzeugt die Naturschutz-Apostel von ihrer Weisheit sind, zeigt eine Äußerung Hubert Weigers am Rande eines Redaktionsgeprächs. Hinweise auf die Sachkompetenz von Chemikern und Physikern tat er mit der Bemerkung ab, daß das Studium der Ökologie ungleich schwieriger sei. Wenn das kein Maßstab ist.

Dabei wird manchmal der ganz normale Wahnsinn zur Methode. Die harmlosesten Absurditäten sind noch mit dem Mittel der Satire zu bewältigen. Da wird zum Beispiel im Altmühl-Tal gern die Geschichte von den ortsunkundigen Berufs-Demonstranten erzählt, die heftig gegen die geplante "Zerstörung einer ursprünglichen Landschaft" protestierten, nicht wissend, daß sie sich auf bereits rekultiviertem Land befanden.

Grimmiger wird es allerdings, wenn die Öko-Propheten wider besseres Wissen weiter gezielt Unwahrheiten allein deshalb verbreiten, weil die Horror-Szenarien besser in ihr Kalkül passen. Die Rede ist von der Müll-Verbrennung. Die Politiker nennen das schönfärberisch "thermische Behandlung". Es ist unumstritten, daß die heutigen technischen Möglichkeiten mit Einsatz von Filter-Systemen. Rauchgaswäsche usw. die umweltverträglichste Art der Müllentsorgung ist, da bei modernen Anlagen die Restmenge an giftigen Abgasen nicht über drei Nanogramm liegt. Zur Veranschaulichung: Ein Nanogramm ist 0,000 000 000 000 001 Gramm, das sind 15 Stellen hinter dem Komma.

Aber der Bund Naturschutz spricht ungerührt weiter von Soveso-Gift-Schleudern und propagiert stattdessen weiter "Hochsicherheits-Deponien". Das erinnert an

Terroristen-Gefängnisse. Hier stimmt aber wenigstens der Name, denn Müll-Halden, mögen sie auch noch so modern sein, sind Zeitbomben, die mit jedem Jahr gefährlicher werden. Jede Deponie ist eine potentielle Gefahr für unser Trinkwasser. Hier spielt der Bund Naturschutzungerührt vabanque mit dem Leben

unserer Kinder und Enkel. Während die Weinzierl-Riege in Sachen Müll-Entsorgung weiter ihre Irrtümer als der Weisheit letzten Schluß kultiviert, ist sie in anderen Bereichen auf Gegenkurs zu ihrer früheren Politik gegangen. Hier setzt die Öko-Truppe offenbar auf das schlechte Kurzzeit-Gedächtnis der Menschen. Falls auch Weinzierl und Co. es vergessen haben sollten, ein kleiner Blick zurück. Der gleiche Bund Naturschutz, der heute gegen den Garchinger Forschungs-Reaktor polemisiert, hat sich in den sechziger Jahren mit großem Engagement für die Nutzung der "sauberen" Atom-Energie eingesetzt. Einst hat der Bund Naturschutz mit Vehemenz den Bau des Brenner-Basis-Tunnels gefordert. Heute lehnt er ihn mit der gleichen Entschiedenheit ab. Einst hat Hubert Weinzierl ein lobendes Vorwort für die Festbroschüre der Rhein-Main-Donau-AG geschrieben. Seine heutige Position ist sattsam bekannt.

Doch was sich der Bund Naturschutz jetzt mit seiner Kampagne gegen den Donau-Ausbau leistet, ist an Perfidie kaum noch zu übertreffen. Es ist schon schlimm genug, wenn der Verein so tut, als würde hier einem unberührten Fließgewässer Gewalt angetan, wo doch die Verbandsoberen ganz genau wissen, daß die Donau im Verlauf von über hundert Jahren schon mehrfach reguliert wurde. Aber es grenzte gerdezu an Infamie, als Weinzierl am vergangenen Montag vor der Presse die Inauftraggabe des Ogris-Gutachtens forderte und dabei gegen die Staatsregierung polemisierte, obwohl er wußte, daß ebendies am folgenden Tag vom Bayerischen Ministerrat beschlossen werden würde. So entstand in der Öffentlichkeit der - falsche - Eindruck, als habe der Öko-Held Weinzierl hier eine Schlacht für die Donau gewonnen.

Apropos Ogris-Gutachten: Professor Ogris hat bislang keine praktische Erfahrung mit der nach ihm benannten Methode sammeln können. So weiß niemand, welche ökologischen Folgen es haben könnte, wenn die Donau nach diesem Verfahren ausgebaut würde. Das einzige, worauf man sich beim Bund Na-

Das einzige, worauf man sich beim Bund Naturschutz verlassen kann, sind seine Dauer-Nein-Sager-Rolle, seine Voreingenommenheit und sein stark gefestigter Glaube an die eigene

Unfehlbarkeit. So hält die Führung um Hubert Weinzierl ihre Öko-Gefolgschaft in einer ständigen Kreuzzug-Stimmung für die vermeintlich gute Sache. Ein französischer Aphorismus lautet: "Sündhaftigkeit stößt mich ab, aber die Tugend macht mich schaudern."

Der Main-Donau-Wasserstraße eng verbunden:

Ehrenvorsitzender Dr. Andreas Urschlechter 75 Jahre alt

Am 2. März vollendete der langjährige Vorsitzende und seit 1992 nunmehr Ehrenvorsitzende des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins, Altoberbürgermeister Senator h.c. Dr. Andreas Urschlechter, in großer geistiger und körperlicher Frische das 75. Lebensjahr. Nichts belegt die ungebrochene Vitalität und Weltoffenheit des Jubilars treffender als die Tatsache, daß er diesen Ehrentag bei Freunden in Übersee verbrachte.

Dr. Andreas Urschlechter hatte 1958 den Vorsitz des Kanalvereins übernommen und diesen bis zum 31. Dezember 1992 inne – also über drei Jahrzehnte – und damit länger als jeder andere Vorsitzende in der über hundertjährigen Geschichte des Vereins. In seine Amtszeit fielen größte Schwierigkeiten und Widerstände, aber mit der Vollendung des Main-Donau-Kanals im Jahre 1992 auch der entscheidende Erfolg des Vereins.

Dr. Andreas Urschlechter verlor in der langen Zeit, in der er die Verantwortung des Vorsitzenden trug, die einmal als richtig erkannte Idee des europäischen Wasserweges Rhein-Main-Donau nie aus dem Blick. Er verfolgte dieses Ziel mit langem Atem, unbeirrt von veränderten Zeitströmungen und wechselnden Interessenkollisionen. Mit seinem Weitblick und langfristigen strategischen Denken paarten sich großes taktisches Geschick, erforderlichenfalls auch im Detail.

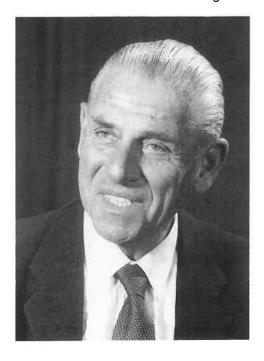
Dr. Andreas Urschlechter wirkte aber nicht nur als Vorsitzender des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins erfolgreich für die Verwirklichung des europäischen Wasserweges Rhein-Main-Donau, sondern auch in seinen anderen wichtigen Ämtern. So hat er als langjähriger Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg konsequent die seit 1925 im Zuge des Jansen-Planes vorgesehene Kanaltrasse und Hafenfläche freigehalten, um diese Nutzungen in den 60er Jahren gegen alle Widerstände nach neuesten Erkenntnissen zu rea-

lisieren. Denn auch damals war es schon schwer, den Ortsteil Hinterhof in einen modernen Großhafen zu verwandeln.

Nicht zuletzt durch sein unbeirrtes und konsequentes Handeln ist Herrn Dr. Urschlechter auch das Glück zuteil geworden, die Realisierung seiner großen Ziele und damit den Erfolg in aktiver Funktion zu erleben.

Vorstand, Verwaltungsrat, Beirat und Mitglieder nehmen die Gelegenheit seines Geburtstages wahr, Altoberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter für seine großen Verdienste um die Main-Donau-Wasserstraße und den Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein zu danken und für die Zukunft alles Gute zu wünschen.

Dr. Wilhelm Doni Vorsitzender Dr. Hartwig Hauck Geschäftsführendes Vorstandsmitglied



Verkehrsbericht 1993 für die Bundeswasserstraßen Main Main-Donau-Kanal und Donau

Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd

Verkehr auf dem Main, Main-Donau-Kanal und Donau

1. Beförderte Gütermengen

Die Binnenschiffahrt auf dem Main und Main-Donau-Kanal (MDK) übertraf mit einer beförderten Menge von 22,573 Mio t um 4,8% das Ergebnis des Vorjahres. Diese Entwicklung im Jahre 1993 resultiert alleine aus der sehr guten Verkehrsentwicklung auf dem Main-Donau-Kanal. Hier wurde im ersten Kalenderjahr nach der Eröffnung im September 1992 das Gesamtvorjahresergebnis um 2,111 Mio tübertroffen. Im Wechselverkehr mit der Donau wurden 2,434 Mio t Güter befördert.

An der Schleusengruppe Kostheim betrug die Beförderung mit 20,023 Mio t erstmalig mehr als 20 Mio t Güter. Hierbei erzielten der eingehende Verkehr einen Zuwachs von 5,3% und der ausgehende Verkehr 16,9%. Der interne Verkehr dagegen verzeichnete mit – 27,0% einen überproportionalen Rückgang.

Witterungsbedingte Einflüsse durch Eis bzw. Hochwasser führten im Januar an bis zu fünf Tagen und im Dezember an bis zu sieben Tagen abschnittsweise zur Einstellung des Schiffsverkehrs. Die Wasserführung des Rheins war infolge der guten Niederschlagsverteilung im Jahresverlauf sehr ausgeglichen, so daß die Güterschiffe im Rhein-Main-Wechselverkehr mit 72,6% eine um 1,5 Prozentpunkte bessere Auslastung gegenüber dem Vorjahr erzielten. Wachstumsfördernd wirkten sich die Transporte von Massengütern wie Getreide, Nahrungs- und Futtermittel (+ 35,5%), Mineralölerzeugnisse (+ 7,9%), Erze, Metallabfälle (+ 86,6%), Eisen, Stahl, NE-Metalle (+ 88,0%), Düngemittel (+ 6,5%) sowie Industriegüter (+ 30,2%) aus. Alle anderen Güter blieben hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Die größten Einbußen verzeichneten Kohle (-4,0%), Steine und Erden (-11,1%) und chemische Erzeugnisse (-6,3%).

Der Güterverkehr auf der deutschen Donau profitierte ebenfalls von der durchgehenden Verbindung zu den im Westen gelegenen Wasserstraßen und erreichte mit 4,175 Mio t ein um 1,885 Mio t oder 82,5% besseres Ergebnis gegenüber dem Vorjahr. Der grenzüberschreitende Verkehr an der Schleusengruppe Jochenstein erzielte mit 2,792 Mio t ein um 0,745 Mio t oder 36,4% höheres Ergebnis. Wie im Vorjahr wirkte sich der Bürgerkrieg im ehemaligen Jugoslawien zusammen mit dem UNO-Embargo auf den Güterverkehr wachstumshemmend aus. Hierdurch kam der Warenaustausch mit den Balkanstaaten Bulgarien und Rumänien sowie mit der Ukraine praktisch zum Erliegen.

Der interne Verkehr auf der Bundeswasserstraße Donau war wie im Vorjahr erneut rückläufig und erreichte 0,174 Mio t.

In der Güterstruktur im grenzüberschreitenden Verkehr durch die Schleusengruppe Jochenstein waren beachtliche Verschiebungen festzustellen. Erhebliche Zuwächse erzielten die Warengruppen "Andere Nahrungs- und Futtermittel" (+ 70,6%), Erdöl, Mineralölerzeugnisse (+ 40,2%), Erze, Metallabfälle (+20,0%),Eisen, Stahl. NE-Metalle (+ 46,3%), Düngemittel (+ 44,3%) sowie Industriegüter (+ 94,6%). Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse (- 47,8%), Kohle (- 37,6%), Steine und Erden einschl. Baustoffe (- 12,9%) und chemische Erzeugnisse (-41,7%) hatten dagegen große Verluste zu verzeichnen.

Tabelle 1: Beförderte Gütermengen

	1993 (Mi	1992 o t)	Veränderung 1993/92 (%)
Main und Main-Donau-Kanal			
Verkehr Schleusengruppe Kostheiminterner Verkehr Main/MDKVerkehr Main/MDK—Donau	20,024 2,155 0,395	18,583 2,950 0	+ 7,8 - 27,0
insgesamt: Verkehr Schleuse Kelheim	22,573 2,434	21,533 0,362	+ 4,8 + 572,4
Donau			
Verkehr Schleusengruppe Jochenstein interner Verkehr BWaStr Donau Verkehr BWaStr Donau-Westl. Wasserstr.	2,792 0,174 1,210	2,047 0,243 0	+ 36,4 - 28,5
insgesamt:	4,175	2,290	+ 82,3

Unter den verkehrsreichsten Schleusen an den Binnenwasserstraßen im Bundesgebiet konnte die **Schleusengruppe Kosthelm** als Eingang zum staugeregelten Main die Spitzenposition vor der Schleusengruppe Friedrichsfeld weiter festigen (Tabelle 2).

Tabelle 2: Die verkehrsreichsten Schleusen an den Binnenwasserstraßen im Bundesgebiet

Schleuse	1993 (Mio Ladungstor	
Kostheim (Main)	20,0	18,6
Friedrichsfeld (Wesel-Datteln-Kanal)	17,8	17,4
Koblenz (Mosel)	15,7	15,8
Münster (Dortmund-Ems-Kanal)	14,7	13,8
Duisburg-Meiderich und Ruhrschleuse (Rhein-Herne-Kanal)	14,8	15,8

2. Güterumschlag der Häfen und Umschlagstellen

In den Häfen und Umschlagstellen am Main, Main-Donau-Kanal und der Donau wirkte sich die rezessive Entwicklung sehr unterschiedlich aus. So verfehlte der Güterumschlag in der Industrieregion Untermain mit —3,3% das gute Vorjahresergebnis nur knapp, wobei die Häfen Frankfurt und Aschaffenburg überdurchschnittliche Verluste verzeichneten.

Am Mittel- und Obermain hatten der Hafen Schweinfurt und die kleineren Häfen und Umschlagstellen mit Einbußen zu kämpfen. Hier wirkte sich in erster Linie der starke Rückgang von Sand- und Kiestransporten negativ aus, was auf einen Rückgang der Bautätigkeit in der Region hinweist.

Am Main-Donau-Kanal hat der Hafen Nürnberg mit dem beachtlichen Zuwachs von 18,6% einen erheblichen Anteil an der Zunahme des Güterumschlages. Der Hafen Bamberg dagegen konnte sein Vorjahresergebnis nicht halten und seine Position als Versorgungshafen von Südthüringen nicht festigen. An der Donau profitierten vor allem die Häfen Kelheim und Regensburg von der freien Fahrt in die westlichen Wasserstraßen über den Main-Donau-Kanal. In Passau wirkte sich der unterbrochene Trailerverkehr im Ro-Ro-Verfahren nach Vidin in Bulgarien, infolge des Jugoslawienkrieges, negativ aus. Weitere Angaben sind der nachstehenden Tabelle 3 zu entnehmen.

Tabelle 3: Güterumschlag

	1993 (M	1992 io t)	Veränderung 1993/92 (%)
Main Mainmündung bis Aschaffenburg (km 88,00)			
Frankfurt Offenbach Hanau Aschaffenburg sonst. Häfen und Umschlagstellen	3,55 1,09 1,72 1,20 6,11	4,06 1,01 1,64 1,27 6,17	- 12,4 + 8,0 + 4,9 - 5,4 - 0,9
insgesamt:	13,68	14,15	- 3,3
oberhalb Aschaffenburg (km 88,00 bis 387,69)			
Würzburg Schweinfurt sonst. Häfen und Umschlagstellen	0,85 0,67 4,77	0,78 0,70 5,91	+ 9,0 - 3,8 - 19,3
insgesamt:	6,29	7,38	- 14,8
Main insgesamt:	19,97	21,53	- 7,2
Main-Donau-Kanal			
Bamberg Nürnberg sonst. Häfen und Umschlagstellen	0,86 1,05 0,83	0,92 0,89 0,81	- 6,6 + 18,6 + 2,5
Main-Donau-Kanal insgesamt:	2,74	2,61	+ 4,9
Donau			
Kelheim Regensburg Deggendorf Passau sonst. Häfen und Umschlagstellen	0,79 1,84 0,26 0,16 0,25	0,37 1,46 0,25 0,17 0,36	+ 112,6 + 26,3 + 2,4 - 9,5 - 31,5
Donau insgesamt:	3,29	2,61	+ 26,0

3. Umschlag nach Gütern

Die Aufgliederung nach den wichtigsten Güterarten ist in Tabelle 4 dargestellt. Am **Main und DMK** hielten sich die Veränderungen gegenüber dem Vorjahr, mit Ausnahme von Mineralölprodukten, Steine und Erden, in Grenzen.

Der Güterumschlag an der **Donau** hatte seine größten Veränderungen in den Güterabteilungen Andere Nahrungs- und Futtermittel sowie bei Steine und Erden.

Die großen Veränderungen bei Steine und Erden am Main wie an der Donau sind auf den Rückgang des jeweiligen internen Verkehrs zurückzuführen.

Tabelle 4: Güterumschlag (nach Güterarten in %)

Nr.	Güterarten	Main, Main-Donau-Kanal		Donau		
		1993	(%) 1992	1993	(%) 1992	
0	Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	3,6	3,7	8,0) 6,6	
1	Andere Nahrungs- und Futtermittel	3,1	2,7	19,1		
2	Feste mineralische Brennstoffe	12,1	11,8	1,2	2 4,0	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	29,7	26,6	11,1	11,0	
4	Erze und Metallabfälle	4,4	2,9	19,7	18,3	
5	Eisen, Stahl und NE-Metalle	0,6	0,7	11,4	12,1	
6	Steine und Erden (einschl. Baustoffe)	35,9	41,7	15,1	19,5	
7	Düngemittel	6,1	5,5	10,2	10,3	
8	Chemische Erzeugnisse	3,4	3,6	1,7	2,1	
9	Fahrzeuge, Maschinen und besondere Transportgüter	1,2	0,8	2,5	4,6	
	insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	

4. Anteile der Flaggen an den beförderten Gütern

Wie nachstehende Tabelle 5 zeigt, mußte am Main und Main-Donau-Kanal die Binnenflotte Deutschlands wie im Vorjahr erneut Anteile von den Verkehrstransporten abgeben. Hiervon profitierten alle am Güterverkehr teilnehmenden Nationen, mit Ausnahme von Frankreich. Die Anteile Österreichs, Ungarns

und der Ukraine betrugen hier zusammen nur knapp einen Prozentpunkt.

An der **Donau** konnte die Deutsche Binnenflotte ihren Anteil um über 10 Prozentpunkte ausbauen. Die Niederlande und Belgien konnten im ersten Kalenderjahr ihren Anteil auf über 14 Prozentpunkte erhöhen. Die ging alleine zu Lasten der Donauanliegerstaaten mit Ausnahme der Ukraine.

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

Heimatstaat		Donau-Kanal %)	Donau (%)	
	1993	1992	1993	1992
Deutschland	55,2	58,1	39,8	29,7
Niederlande	53,3	33,9	10,4	4,9
Schweiz	4,6	4,5		
Belgien	3,6	3,2	4,0	0,5
Großbritannien				
Frankreich	0,2	0,2		
Luxemburg	0,5	0,2		0,1
Österreich	0,4		20,2	25,8
Slowakei			4,5	3,4
Ungarn	0,1		11,4	15,3
Serbien, Kroatien			0,1	1,3
Rumänien			2,6	8,5
Bulgarien			2,5	8,6
Ukraine/GUS	0,1		3,8	1,8
Sonstige	0,1		0,7	0,1
insgesamt:	100,0	100,0	100,0	100,0

Differenzen in den Summen durch Runden der Zahlen

5. Fahrgastschiffahrt

Auf der Südstrecke des Main-Donau-Kanals entwickelte sich der Tourismus sehr gut. 1993 passierten die Schleuse Kelheim 1 221 Fahrgast- und Fahrgastkabinenschiffe, welche bei einer geschätzten Auslastung von 30% rd. 160 000 Personen beförderten.

An der deutschen Donau waren 22 Fahrgastschiffe und ein Fahrgastkabinenschiff beheimatet mit zusammen 11 728 Personenplätzen. Die ausländischen Fahrgastunternehmen mit ihren kanalgängigen Fahrgastkabinenschiffen aus dem Rheinstromgebiet drängten zur Donau mit entsprechend touristischen Angeboten und führten Kreuzfahrten über den Main, Main-Donau-Kanal zur Donau bis nach Wien durch. Im grenzüberschreitenden Verkehr durch die Schleusengruppe Jochenstein wurden rd. 589 000 (Vorjahr 579 000) oder 1,7% mehr Fahrgäste befördert.

Herausgeber: Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg

Druck: Verlagsdruckerei Schmidt GmbH, Neustadt/Aisch

ISSN 0177-1795

Lithos: Verlagsdruckerei Schmidt GmbH, Neustadt/Aisch