Deutscher Kanal-
und
Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau

Mitteilungsblätter

80

Mitteilungsblätter
November 1994
Nummer 80

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

Donauausbau Straubing-Vilshofen ist überfällig!

Das Jahr 1994 neigt sich dem Ende entgegen und damit ein weiteres Jahr ohne erkennbaren Fortschritt im Raumordnungsverfahren für den überfälligen Donauausbau Straubing-Vilshofen. Das mag der destruktiven Verhinderungspolitik des Verbands-Naturschutzes Genugtuung bedeuten, muß aber alle, denen die umweltbewußte Bewältigung zukünftiger Verkehrsströme im allgemeinen und dabei eine konsequente Einbindung der Binnenschiffahrt im besonderen am Herzen liegt, mit Sorge erfüllen.
Vor diesem Hintergrund trafen sich die Delegationen des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins und des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins zu einer Erörterung der Fragen des Donauausbaus anläßlich der Oberösterreichischen Landesausstellung „Die Donau" in Engelhartszell. Als Ergebnis dieser gemeinsamen Beratungen wurde eine Resolution erarbeitet und verabschiedet, in welcher die Verantwortlichen in Deutschland, Österreich, aber auch anderen Donauanliegerstaaten wie Ungarn, dringend aufgefordert werden, in ihrem jeweiligen Verantwortungsbereich die letzten Schiffahrtshindernisse auf der Donau zu beseitigen und damit den Forderungen der Internationalen Donau-Kommission gerecht zu werden.
Seitens des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins nahmen unter Führung des Vorsitzenden Dr. Doni zahlreiche Vertreter des Vorstandes, des Verwaltungsrates und des Beirates an diesem Arbeitstreffen teil. Die österreichische Delegation wurde von Präsident Dr. Beinkofer geleitet und umfaßte führende Persönlichkeiten der österreichischen Binnenschiffahrt, Wasserstraßenverwaltung und der verladenen Wirtschaft. Die Delegationen wurden seitens der Oberösterreichischen Landesregierung von Landesrat Dr. Christoph Leitl begrüßt, der genauso wie Staatsminister Dr. Gebhard Glück an den Beratungen teilnahm. An die gemeinsame Sitzung schloß sich unter fachkundiger Führung von Donau-Professor Dr. Franz Pisecky ein Besuch der kleinen aber feinen Landesausstellung „Die Donau" an.
In diesem Mitteilungsblatt bringen wir die anläßlich dieses Treffens gemeinsam verabschiedete „Engelhartszeller Resolution" im Wortlaut sowie die Namenslisten der auf österreichischer und deutscher Seite mitwirkenden Persönlichkeiten.
Auch in seinem weiteren Verlauf beschäftigt sich das vorliegende Mitteilungsblatt mit dem sattsam bekannten Thema Donauausbau Straubing-Vilshofen. Bereits im vorangegangenen Heft hatten wir als Beispiele dieser kontroversen Diskussion Teile eines Schriftwechsels zwischen dem Bayerischen Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr, Dr. Otto Wiesheu, und dem Bund Naturschutz in Bayern e. V. wiedergegeben. Dieser Briefwechsel setzte sich fort. Seine Wiedergabe ist nicht nur geeignet, die teils konträren Standpunkte darzustellen, sondern vermittelt auch einen Eindruck davon, wie der Verbands-Naturschutz hier agiert und allen auf den Punkt gebrachten Fragen ausweicht. Die Stellungnahme des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr enthält darüber hinaus aber auch wichtige Argumente und instruktive Feststellungen zu der Gesamtproblematik.

So stellt Staatsminister Dr. Otto Wiesheu in seinem Schreiben an den Bund Naturschutz folgende konkrete Kernfragen:

1. Bejaht der Bund Naturschutz nach wie vor die Notwendigkeit des weiteren Donauausbaus?
2. Wäre der Bund Naturschutz bereit, auch ein negatives Ergebnis der eingeleiteten Prüfung zur Methode Ogris zu akzeptieren?

3. Wird vom Bund Naturschutz den verkehrlichen Belangen eine gleichrangige Bedeutung gegenüber denen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zugegeben?

Die Antworten des Bund Naturschutz stehen noch immer aus, man darf auf sie gespannt sein. Es bedarf aber keiner hellseherischen Fähigkeiten zu der Feststellung, daß der Bund Naturschutz – sofern er überhaupt antwortet – sich hier drehen und wenden und klare Antworten vermeiden wird. So droht eine unendliche Geschichte, wenn – ja wenn die Bayerische Staatsregierung nicht bald das tut, was die überwiegende Mehrheit der Bürger in Bayern von ihr erwartet: nämlich handeln und das Raumordnungsverfahren zu einem vernünftigen Ende bringen. Angehört, geprüft, abgewogen wurde wahrlich genug – jetzt gilt es zu entscheiden.

Mit dem schillernden Verhalten des Verbands-Naturschutzes setzt sich auch Hannes Burger im Bayernkommentar vom 20. August 1994 im Bayerischen Rundfunk kritisch auseinander. Auch diesen Kommentar geben wir wieder, da er in seltener Offenheit und Deutlichkeit aufzeigt, wie anmaßend der Verbands-Naturschutz mittlerweile in Deutschland und Bayern auftritt, indem er eine übergeordnete moralische Kompetenz für sich in Anspruch nimmt und dabei bestimmte Strukturen der parlamentarischen Demokratie konterkariert. Was hier von Hannes Burger pointiert dargestellt wird, ist eine treffende Analyse.

Die Wiedergabe dieser oft wenig konstruktiven Diskussionen kann den Eindruck vermitteln, als würde sich die Frage des Ausbaus der Donaustrecke Straubing-Vilshofen im wesentlichen in nutzlosen Streitigkeiten erschöpfen. Leider ist dies derzeit in erheblichem Umfang der Fall. Dennoch gibt es auch positive Entwicklungen, und mit der Darstellung einer solchen möchten wir den zweiten Teil dieses Mitteilungsblattes gestalten und damit positiv ausklingen lassen. Wir meinen den Bau des Hafens Straubing, für den in einer Feierstunde am 14. September 1994 der erste Spatenstich erfolgte. Hierzu bringen wir die Rede des Bayerischen Staatsministers für Wirtschaft und Verkehr, Dr. Otto Wiesheu, sowie mit freundlicher Unterstützung des Zweckverbandes Industriegebiet mit Donauhafen Straubing-Sand die wesentlichen Daten und Fakten des zukünftigen Hafens Straubing-Sand. Der Ausbau des Hafens gibt Hoffnung, weil er auf Optimismus gründet. Denn diese bedeutende Investition, die gerade in der heutigen Zeit für alle Beteiligten ein großes finanzielles Engagement und arbeitsmäßige Anstrengung darstellt, basiert auf der Überzeugung, daß die Donaustrecke Straubing-Vilshofen schiffahrtsgerecht ausgebaut wird.

Dieses Vertrauen in die Zusicherungen der Politik ist zugleich eine Verpflichtung für die Verantwortlichen, die jahrelangen Zusagen zu realisieren und die Donau tatsächlich zeitnah auszubauen. Denn mit jeder Investition – sei es von staatlicher oder privater Seite –, die im Vertrauen auf diese Wasserstraße getätigt wird, wächst die Notwendigkeit ihrer zügigen Vollendung.

Damit sind auch die neue Bayerische Staatsregierung und die im Bayerischen Landtag vertretenen Parteien gefordert. Das Superwahljahr 1994 ist vorüber. Jetzt gilt es für die Bayerische Staatsregierung, im Sinne ökonomischer Vernunft zu handeln, und zwar schnell, so wie sie dies bei anderen Anlässen bewiesen hat. Genau dies fordert die „Engelhartszeller Resolution", die der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein und sein österreichischer Schwesterverein an die politisch Verantwortlichen richtet.

Die Redaktion

Engelhartszeller Resolution: Vernunft zum Durchbruch verhelfen!

Bei einem Zusammentreffen anläßlich der Oberösterreichischen Landesausstellung „Die Donau" in Engelhartszell faßten die Spitzengremien des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins und des Deutschen Kanal- und Schiffartvereins Rhein-Main-Donau e. V. am 30. September 1994 folgende Resolution:

1. Beide Vereine setzen sich seit Jahrzehnten für leistungsfähige und umweltschonende Wasserstraßen ein.
   Nach Fertigstellung des Main-Donau-Kanals und der damit erreichten Verbindung der Stromsysteme und Wirtschaftsräume von Rhein und Donau gelten nun alle Anstrengungen der Beseitigung noch bestehender Schiffahrtsengpässe an der Donau. Denn diese beeinträchtigen den vollen Wert dieser europäischen Wasserstraße für eine wirtschaftliche, zuverlässige und umweltgerechte Verkehrsbewältigung nachhaltig. Hierbei geht es insbesondere um die Strecke Straubing-Vilshofen sowie um den Donauabschnitt unterhalb von Wien und die ungarisch-slowakische Strecke.

2. Für diese Forderung sprechen gewichtige Gründe der Vernunft:
   - Alle Verkehrsprognosen gehen von einer starken Steigerung des Süd-Ost-Europa-Verkehrs durch Österreich und Bayern bis hin zu seiner Verdoppelung schon im Jahre 2000 aus.
   - Dafür spricht auch das trotz aller Einschränkungen schon jetzt über die positiven Prognosen hinausgehende Verkehrsaufkommen im Wechselverkehr Main-Donau-Kanal/Donau.
   - Dieses Wachstum zeigt sich außerdem nicht nur im österreichischen Nordwest-Südost-Transit, sondern auch z. B. in der Tatsache, daß sich binnen eines Jahrzehnts der Verkehr über die Grenzübergänge Ungarn-Burgenland mehr als verzehnfacht hat.
   - Die zusätzlichen Verkehrsströme können durch die Bahn allein nicht bewältigt werden und dürfen aus Gründen des Umweltschutzes nicht auf die Straße gelangen.
   - Das Binnenschiff ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel und hat zudem noch Kapazitäten frei.
   - Die Donau könnte in Verbindung mit dem Main-Donau-Kanal somit eine entscheidende Rolle für die umweltfreundliche Bewältigung der zukünftigen Verkehrsströme leisten.

3. Zwingende Voraussetzung dafür ist die Beseitigung der Engpässe insbesondere im Bereich Straubing-Vilshofen, unterhalb von Wien sowie im Bereich der ungarisch-slowakischen Strecke. Denn nur so kann das Binnenschiff über das ganze Jahr die Transporte zuverlässig und wirtschaftlich bewältigen.
   - Für alle Ausbaustrecken der Donau sind die Ausbauziele hinsichtlich Fahrrinnentiefe bei RNW (Regulierungs-Niedrigwasser), Fahrrinnenbreite und Durchfahrtshöhe entsprechend der Empfehlung der Internationalen Donau-Kommission zu realisieren. Denn schon eine Reduzierung der Abladetiefe führt zu einer nachhaltigen Erhöhung der Kosten je tkm; eine Reduzierung der Fahrrinnenbreite erschwert die Fahrt von Schiffen, insbesondere von Ro-Ro-Schiffen, im Begegnungsverkehr.
   - Hinzu kommen die enormen volkswirtschaftlichen Verluste und ökologischen Belastungen, die durch den verzögerten Ausbau Jahr für Jahr eintreten.
   - Darüber hinaus geht es nicht nur um wirtschaftliche und nautische Fragen, sondern auch um die Erhaltung der schützenden Grundschotterschicht vor allem unterhalb von Wien, wo eine fortlaufende Erosion der Flußsohle stattfindet.

4. In dieser Situation fordern der Österreichische Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein und der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V. in Übereinstimmung mit dem Verein für europäische Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e. V.:
   - den Engpaß zwischen Straubing und Vilshofen umgehend zu beseitigen.
   - Hierzu ist das für die Strecke Straubing-Vilshofen laufende Raumordnungsverfahren umgehend zum Abschluß zu bringen und nicht durch immer neue Einwände, die längst widerlegt sind, aufzuhalten.
   - Nach Abschluß des Raumordnungsverfahrens sind die weiteren Planungsverfahren rasch durchzuführen, damit mit dem Ausbau durch eine sanfte, staugestützte Regelung begonnen werden kann.
   - Desgleichen ist die Problemstrecke unterhalb von Wien durch einen sorgsam geplanten Stufenausbau zu sanieren, der in gleicher Weise die Schiffahrtsverhältnisse verbessert, das Landschaftsbild schont und die Erhaltung des Grundwasserspiegels und der begleitenden Uferauen gewährleistet.
   - Dies um so mehr, als der Donauausbau in Österreich bereits Aktionspunkt des Regierungsprogramms sowie der Koalitionsvereinbarung der ablaufenden Regierungs- und Parlamentsperiode ist. Er muß im Anschluß an die bevorstehende Nationalratswahl darüber hinaus endlich Priorität erhalten.

Diese Forderungen sind Ausdruck der Vernunft, da sie gleichermaßen ökologisch wie ökonomisch begründet sind.

Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V.

Veranstaltung in Engelhartszell am 30. 09. 1994

Teilnehmerliste

Vorstand:
Dr. Benno Brugger
Leiter der Obersten Baubehörde im Bay. Staatsministerium des Innern

Dr. Wilhelm Doni
Vorsitzender des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins

Dr. Gebhard Glück
Bay. Staatsminister für Arbeit und Sozialordnung

Dipl.-Ing. Josef Grüner
Mitglied des Vorstandes der Rhein-Main-Donau AG

Dr. Hartwig Hauck
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins

Senator E. h. Rechtsanwalt Gerhart Klamert
Bayerischer Bauindustrieverband e. V.

Julius Kruip
Präsident a. D. der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd

Dipl.-Ing. Wolfgang Paul
Präsident der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd, Würzburg

Dipl.-Kfm. Wilhelm Pfeiffer
Mitinhaber des Bankhauses Lenz & Co.

Dr.-Ing. E. h. Burkart Rümelin
Ministerialdirektor a. D.

Verwaltungsrat:
Alfons Metzger
Regierungspräsident der Oberpfalz

Professor Dr. Otmar Wasmer
Generaldirektor der BayWa AG

Beirat:
Dipl.-Ing. Max Hölzl
Ministerialrat a. D.

Manfred Kreitczick
Landrat a. D. des Landkreises Kelheim

Rechtsanwalt Fritz Mathes
Bürgermeister a. D. der Stadt Kelheim

Rechtsanwalt Michael Middendorf
Geschäftsführer des VBMI Verein der Bay. Metallverarbeitenden Industrie e. V.

Rechtsanwalt Dr. Hermann Ulrich Pabst
Geschäftsf. Präsidialmitglied des Vereins für europäische Binnenschiffahrt und Wasserstraßen

Ing. grad. Michael Schrey
Direktor der Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt

Ferdinand Walter
Direktor a. D. der Bay. Hypotheken- u. Wechselbank AG

Gäste:
H. Ammer
Bürgermeister der Stadt Straubing

Walter Annuß
Bürgermeister der Stadt Regensburg

Josef Paul Bielmeier
2. Bürgermeister der Stadt Deggendorf

Dipl.-BW. Reinhard Raith
Hafenverwaltung Regensburg

Dieter Roß
stellv. Direktor der Hafenbetriebe Frankfurt

Wolfram Summerer
Regierung von Niederbayern

Geschäftsstelle Kanalverein
Ingrid Staufer

Österreichischer Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein

Veranstaltung in Engelhartszell am 30. 09. 1994

Teilnehmerliste

Landesrat Dr. Christoph Leitl
- OÖ Landesregierung Linz

Sektionschef Mag. Dr. Erich Wittmann
1010 Wien, Renngasse 5
- Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft u. Verkehr

Baudir. Dipl. Ing. Johann Nemetz
1030 Wien, Hetzgasse 1
- Wasserstraßendirektion

Vizebürgermeister Komm. Rat. Karl Blöchl
4041 Linz, Neues Rathaus, Hauptstr. 1—5
- Stadt Linz für den Hafen Linz

Baurat Dipl. Ing. Erich Schmidt
1010 Wien, Parkring 12
- Donaukraftwerke AG

Gen. Dir. KR Sigmund Krämer
1023 Wien, Seitenhafenstr. 15
- Wiener Hafen

Dkfm. Rudolf Hauenschild
3500 Krems, Pfarrplatz 4
- Hafen Krems

Dipl. Ing. Dr. techn. Siegmar Hanser
4470 Enns, Hauptplatz 6
- Hafen Enns

Gen. Dir. Dr. Karl Brewi
1021 Wien, Handelskai 265
- DDSG Cargo GesmbH.

Dip. Vw. Ingomar Kunz
1031 Wien, Schwarzenbergplatz 4
- Industriellenvereinigung

Dip. Ing. Dr. Robert Fenz
1180 Wien
- Wasserwirtschaftsverband

Präsident Komm. Rat Dr. Beinkofer
4010 Linz, Hessenplatz 19
- Österr. Wasserstraßen- u. Schiffahrtsverein

Vizepräsident Prof. Dr. Franz Pisecky
4020 Linz, Scharitzerstr. 2
- Österr. Wasserstraßen- u. Schiffahrtsverein

Geschäftsführer Dkfm. Josef Kugler
1014 Wien, Herrengasse 10
- Österr. Wasserstraßen- u. Schiffahrtsverein

Kapitän Peter Steindl
Wien

Bürgermeister Rupert Strauß
3380 Pöchlarn, Regensburger Str. 11

Zur Diskussion über den Donauausbau Straubing-Vilshofen

Abdruck

DER BAYERISCHE STAATSMINISTER
FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR

80525 München, den 10.08.199.

Hausadresse:
Prinzregentenstraße 28
80538 München

Telefon 0 89 / 21 62
Telefax 0 89 / 21 62-2760

-264

Nr. 8838 d - VII/C 1 - 30 774

An den
Bund Naturschutz
Kirchenstraße 88/II

81675 München

Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen

Ihr Schreiben vom 16. Juni 1994

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

lassen Sie mich zu o.b. Thema noch einmal meine grundsätzliche Position skizzieren. Im Symposium des Bayerischen Umweltministeriums vom 14. Juli 1993 sind sehr viele Fragen zur "Methode-Ogris" offen geblieben. Unstreitig konnte lediglich festgestellt werden, daß eine evtl. grundsätzliche technische Machbarkeit unter gewissen Randbedingungen nicht von vornherein auszuschließen sei. Der Denkansatz von Ogris wurde bisher noch nicht in die Praxis umgesetzt. Auch die "Neue Donau" in Wien ist als Nachweis für die praktische Machbarkeit nicht geeignet, da sie nicht zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse errichtet wurde, wie Sie selbst feststellen. Von einem verantwortungsbewußten Ingenieur und Wissenschaftler, was Prof. Ogris für sich in Anspruch nimmt zu sein, erwarte ich, daß er neben den Chancen auch die Risiken und Grenzen seiner Vorschläge unvoreingenommen aufzeigt und akzeptiert.

Aus der staatspolitischen Verantwortung gegenüber der Natur und insbesondere der Bevölkerung im Donautal hat sich die Staatsregierung im Einvernehmen mit dem Bundesverkehrsminister bereit erklärt, eine umfassende und unvoreingenommene Prüfung der Machbar-

./.

keit der "Methode Ogris" durchzuführen. Falls diese Prüfung dahingehend erfolgversprechend ist, daß mit der "Methode Ogris" der staugestützten Flußregelung vergleichbare Ausbauparameter mit großer Wahrscheinlichkeit in der Praxis erreicht werden können, wird der Ausbau nach dieser Methode zur Projektreife weiter entwickelt und als Alternative in das derzeit laufende Raumordnungsverfahren einbezogen werden. Es wäre ja auch unvernünftig, anders zu verfahren, wenn es tatsächlich gelingen könnte, den gleichen Effekt billiger und naturschonender zu erreichen, wie die Befürworter der Methode Ogris annehmen.

Diese Prüfung der grundsätzlichen technischen Machbarkeit ist unabhängig von den Ausbauzielen und umfaßt die drei Themenbereiche:

- Sohlrauhigkeit;
- Buhnenwirkung;
- Bemessung des Sohldeckwerks.

Wir haben in zwei Gesprächen (24.01.94/05.07.94) versucht, eine einvernehmliche Klärung dieser grundlegenden Ausgangswerte zwischen Prof. Ogris, Prof. Scheuerlein und Dr. Nestmann herbeizuführen, was leider nicht gelang.

Der Bayerische Ministerrat hat sich daher am 12.07.1994 dafür ausgesprochen, daß Prof. Ogris umgehend mit der Erstellung eines Gutachtens zur Machbarkeit des Donauausbaus zwischen Straubing und Vilshofen nach der sog. Ogris-Methode beauftragt wird. Eine diesbezügliche Bitte zur Abgabe eines Angebots hat ihm das Bundesverkehrsministerium am 22.07.1994 übermittelt, wie Sie ja aus der Presse wissen.

Daneben hat die Staatsregierung beschlossen, auch bei den Ausbauzielen fundierte Grundlagen zu schaffen. Es gehört unverzichtbar zu einer unvoreingenommenen und umfassenden Prüfung der Problematik, daß auch die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs

./.

untersucht wird. Hierzu werden alle denkbaren Schiffstypen in verschiedenen Kombinationen gegenüber gestellt. Ziel dieses Gutachtens ist es, Aussagen über

- die notwendige Fahrrinnenbreite in Abhängigkeit der entsprechenden Schiffstypenkombinationen
- den Sicherheitsabstand zwischen Schiff und Gewässersohle bei einer Sohlpanzerung
- die notwendige Geschwindigkeit für die Bergfahrt
- sowie andere Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs (z.B. Wende- und Ankerplätze)

zu erhalten. Damit wird die Entscheidungsbreite gegenüber den derzeitigen Ausbaugrundsätzen wesentlich geöffnet. Als Gutachter wurde die europaweit anerkannte Versuchsanstalt für Binnenschiffbau e.V. in Duisburg beauftragt. Sie wird ihr Gutachten voraussichtlich Ende September vorlegen.

Inwieweit dann die derzeit gültigen Ausbauziele anzupassen und die Planunterlagen zu überarbeiten sein werden, ist eine politische Entscheidung und außerhalb des Raumordnungsverfahrens in Verhandlungen mit dem Bund zu klären. Die Entscheidung darüber wird auch durch die verkehrswirtschaftliche Nutzen/Kosten-Relation bestimmt.

Mit dem eingeleiteten Gutachten hat die Staatsregierung ihre Zusage einer vorurteilsfreien Prüfung eingelöst. Gegen den Maximalausbau, den Sie uns immer wieder vorwerfen, haben wir uns bereits Anfang der 90er-Jahre gewandt, als die Schließung der Lücke durch die vollkommene Ausschöpfung des Höhenunterschieds von rd. 15 m mit 2 bzw. 3 Staustufen zur Diskussion stand. Nicht zuletzt auf Drängen Bayerns wurde die derzeitige staugestützte Regelung mit 2 niederen Stufen, die nur rd. 1/3 der Fallhöhe ausschöpfen, konzipiert. Ich darf auch daran erinnern, daß es der Bund Naturschutz war, der 1988 einen Seitenkanal für die Schiffahrt gefordert hat, der nun, zumindest teilweise, verwirklicht werden soll.

./.

Wir nehmen für uns in Anspruch, daß wir uns seit der Einleitung des Raumordnungsverfahrens Ende 1992 sehr weit den Argumenten der Befürworter von Alternativen geöffnet haben. In gleicher Weise erwarten wir daher Objektivität und Unvoreingenommenheit bei Ihnen.

Um eine gemeinsame Basis für unser weiteres Handeln zu finden, halte ich eine Antwort auf folgende Kernfragen für wichtig:

1. Bejaht der Bund Naturschutz nach wie vor die Notwendigkeit des weiteren Donauausbaus?

2. Wäre der Bund Naturschutz bereit, auch ein negatives Ergebnis der eingeleiteten Prüfung zur "Methode Ogris" zu akzeptieren?

3. Wird vom Bund Naturschutz den verkehrlichen Belangen eine gleichrangige Bedeutung gegenüber denen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zugebilligt?

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Otto Wiesheu

27. Juni 1994

Bund Naturschutz in Bayern e.V.

BN, Kirchenstraße 88/II, 8000 München 80

Landesverband Bayern des Bundes für Umwelt- und Naturschutz Deutschland e.V.

Fachgeschäftsstelle München
Kirchenstraße 88/II
8000 München 80
Telefon 089/4802946
Telefax 089/6887275

An den
Bayerischen Staatsminister
für Wirtschaft und Verkehr
Herrn Dr. Otto Wiesheu
Prinzregentenstr. 28

80525 München

Ihr Zeichen 8838d - VII/C1 - 12549
Ihre Nachricht vom 24.5.1994
Unser Zeichen III/B-ws-do
Datum 16. Juni 1994

Ihr Brief vom 24.5. 1994

Sehr geehrter Herr Staatsminister,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 24.5.1994, das noch einige Fragen offen läßt.

1. Aus den uns vorliegenden "Empfehlungen bezüglich der Aufstellungen von Regelmaßen für die Schiffahrtsrinne sowie den wasserbaulichen und sonstigen Ausbau der Donau", der Donaukomission (Budapest 1988), geht nicht hervor, daß, wie von Ihnen behauptet, die Empfehlungen nach Fertigstellung des Main-Donau-Kanals revidiert würden. Wir bitten Sie, Dokumente zu benennen, bzw. uns Kopien zukommen zu lassen, die diese Behauptung belegen.

2. Am Rhein werden ca. 70 Mio. t Güter im Jahr transportiert wobei eine Fahrrinnentiefe von 2,50 m derzeit an 65 Tagen (nach Ausbau an 42 Tagen) im Jahr <u>nicht</u> erreicht wird. Diese Einschränkungen für die Schiffahrt bezeichnen Sie als "marginal".

   An der Donau plädieren Sie für den Vollausbau, d.h. 2,90 m Fahrrinnentiefe ganzjährig bei ca. 3 Mio. t Transport/a. Die Frachtprognosen wurden von 12 Mio. t auf 5 Mio. t reduziert.

   Können Sie uns erklären, warum Sie es für "abwegig" halten, wenn wir bei diesem Ausbau von Überdimensionierung sprechen?

Ist Ihnen bekannt, daß der Ausbau für Vierer-Schubverbände am Rhein flußauf Koblenz von der Schiffahrt praktisch nicht angenommen wird?

3. Ist Ihnen bekannt, daß mit dem Flußausbau nach der sogenannten Ogris-Methode die Einschränkungen für die Schiffahrt an der Donau wahrscheinlich noch marginaler ausfallen würden wie derzeit am Rhein?

4. Sie lassen zur Zeit die technische Machbarkeit der Methode Ogris prüfen:

   - Bitte teilen Sie uns mit, welche Untersuchungen und Prüfungen derzeit zu

     - technischer Machbarkeit der Methode Ogris
     - Leichtigkeit und Sicherheit des Schiffverkehrs
     - Kosten-Nutzen

     durchgeführt werden bzw. durchgeführt worden sind.

   - Bitte teilen Sie uns mit, warum Prof. Dr. Ogris zu den Prüfungen nicht hinzugezogen wird.

   Da in der Vergangenheit die "Methode Ogris" schon mehrfach gezielt falsch interpretiert wurde, fordern wir Sie dringend auf, Herrn Prof. Dr. Ogris und andere neutrale Fachleute zu den offenbar laufenden Prüfungen sofort hinzuzuziehen.
   Für die auch von Ihnen versprochene ehrliche Prüfung ist dies eine unabdingbare Voraussetzung!

5. Bitte teilen Sie uns mit, auf welche Äußerungen Sie sich beziehen, wenn Sie behaupten, daß Prof. Ogris "nicht wahrhaben will", daß Veränderungen an Buhnen "schwierig und kostspielig" seien.

6. Sie wünschen unsere Anerkennung der "umfassenden Bemühungen der Staatsregierung für eine vorurteilsfreie Überprüfung aller Alternativen". Können wir davon ausgehen, daß nun endlich auch der Vorschlag von Prof. Larsen - Niedrigwassererhöhung durch Schlauchwehre - überprüft wird?

7. Bitte nehmen Sie endlich zur Kenntnis, daß nicht nur der Bund Naturschutz in Bayern, sondern auch führende Ökologen mit internationalem Renommee, ebenso wie die Ökologiekommission der österreichischen Bundesregierung, die Methode Ogris im Vergleich zu den Stau- und Kanalisierungsplänen der RMD AG als "sanft und umweltfreundlich" bezeichnen!

8. Bitte nehmen Sie zur Kenntnis, daß Prof. Dr. Ogris anläßlich der internationalen Pressefahrt vom 4. bis 7. Mai 1994 an der "neuen Donau" ausdrücklich darauf hingewiesen hat, daß die Sohlberollung dort - erfolgreich - nur zur Stabilisierung der Sohle, nicht jedoch für Verbesserungen für die Schiffahrt angewendet wurde. Eine einfach Nachfrage hätte genügt, diesen Sachverhalt zu klären anstatt uns "Etikettenschwindel" zu unterstellen.

9. Wir begrüßen Ihr Gesprächsangebot und bitten um einen Terminvorschlag.

Mit freundlichen Grüßen

Hubert Weinzierl
1. Vorsitzender

Prof. Dr. Huber Weiger
Landesbeauftragter

Kopie dieses Schreiben erhalten Prof. Ogris und Prof. Lötsch.

Der Bayernkommentar

vom Samstag, 20. August 1994
von Hannes Burger

Urlauber, die diesen besonders schönen Sommer in Bayern verbrachten, haben heuer das große Los gezogen, meine Damen und Herren – so wie Bayern, die in den Ferien daheim geblieben sind. Schon bisher erklärten rund 80 Prozent der Deutschen, daß sie – wenn möglich – nicht nur im Urlaub, sondern am liebsten für immer in Bayern wohnen möchten. Nach diesem Werbesommer in unseren schönen Dörfern, Städten und Landschaften steht nun zu befürchten, daß viele dieses Kompliment für unser offenbar recht gut regiertes Land als Drohung wahr machen und ganz in den weißblauen Freistaat übersiedeln. Darüber laut zu seufzen, verehrte Zuhörerinnen und Zuhörer, ist keine Feindseligkeit gegen Preußen, Ausländer oder Fremde überhaupt. Aber eine zu dichte Besiedelung löst nun einmal nicht nur einen permanenten Druck auf den Wohnungsmarkt und die Preise aus, egal wieviel Land noch mit neuen Häusern verbaut wird. Die seit Jahrzehnten anhaltende Zuwanderung bedeutet auch einen ständig wachsenden Siedlungsdruck auf die Natur.

Dies wissen auch die Funktionäre des Bundes für Umwelt- und Naturschutz, doch die würden nie den Mut aufbringen, öffentlich vor solchen Umweltproblemen zu warnen, die mit der rotgrünen Illusion zusammenhängen, Bayern und Deutschland als Einwanderungsland zu öffnen. Denn dann würde dieser Bund gleich nicht mehr wie bisher als nützliche, einseitig links orientierte außerparlamentarische Opposition von der SPD und den Grünen blindlings unterstützt und von linken Medien völlig unkritisch bejubelt.

Der Bund Naturschutz führt in Bayern mit den Waffen Angst und Panik einen ideologischen Krieg gegen die Industriegesellschaft. Aber nicht nur gegen fast jede Art von Wirtschaft, Technik und Verkehr, sondern auch gegen den Staatsforst, die Bauern, die Jäger und die Fischer. Diese verstehen sich immerhin selbst fast alle als dem Naturschutz verpflichtet und verstehen von Flora und Fauna meist weit mehr als die selbsternannten Amateur-Naturschützer. Auch wenn Landwirte, Förster, Jäger und Fischer natürlich zuerst ihre eigenen Interessen mitverfolgen und deshalb nicht ganz unkritisch betrachtet werden dürfen: Ohne oder gegen sie ist Naturschutz auf Dauer auch umöglich!

Die große Bedeutung dieser freiwilligen Leistung in Umwelt- und Naturschutz ist heute unbestritten. Doch das gibt Verbänden, die diese Aufgaben auf ihre Fahnen geschrieben haben und erst recht deren hauptamtlichen Funktionären noch lange keine demokratische Legitimation, sich als eine Art allzuständige Überregierung der politischen Amateure aufzuspielen. Gerade die Funktionäre des Bundes für Umwelt- und Naturschutz fühlen sich aber offenbar dazu berufen, wie die Gurus einer fanatischen Sekte mit göttlicher Allwissenheit höchstrichterliche Urteile über Gut und Böse zu fällen.

Zuerst hat der Bund Naturschutz dem ebenso guten wie teuren Landschaftsplan für den Main-Donau-Kanal im Altmühltal zugestimmt, danach hat er dagegen demonstriert. Zuerst hat der Bund über ein Jahrzehnt lang den Brenner-Basistunnel für die Eisenbahn gefordert, jetzt, wo er endlich realisierbar wird, ist man schnell dagegen, um das Protestpotential bei den Mitgliedern zu nutzen. Wo eine Straße gebaut wird, protestiert der Bund Naturschutz und fordert mehr Schiene, wo eine Bahnstrecke für den ICE gebaut wird, fordert er einen anderen Schienenweg oder einen anderen Zug, ja Hubert Weinzierl und sein Protestier-Club entblödete sich nicht einmal, noch 25 Jahre nach der Entscheidung gegen den falschen Standort des Münchner Flughafens zu demonstrieren, ohne freilich zu sagen, wo ein großer Flug-

hafen denn ökologisch richtig stehen würde. Wer wofür Experte ist, bestimmen allein die Bund-Naturschutz-Funktionäre. Für etwas Geld und viel öffentliche Aufmerksamkeit findet sich ja auch leicht zu jedem Thema ein verkanntes Genie an unseren Hochschulen, das sonst noch niemand gefragt hat und deshalb gern die Meinung des BUND wissenschaftlich absegnet.

Alle wirklichen Fachleute, die von der Atomphysik bis zur Gentechnologie, von der Klimaforschung bis zum Wasserbau etwas anderes sagen, werden prompt als befangen erklärt oder als gekauft abqualifiziert. Gibt man jedoch diesen Sektenführern oder den von ihnen zu obersten Umwelt-Experten ernannten Hausprofessoren nicht sofort recht oder wagt gar noch Widerspruch, dann treten die protestfreudigen Garden des Bundes Naturschutz sofort als hoch motivierter ideologischer Kampfverband auf.

Oft genug haben die Naturschutz-Funktionäre freilich damit auch Erfolg. Aber nicht, weil sie der Sache nach im Recht sind, sondern weil gerade in Wahlkampfzeiten Politiker und ihre Parteien mit der Androhung von Demonstrationsaufmärschen leicht erpreßbar sind. Ruhe und Burgfrieden im Land ist vor der Wahl für jede Regierung die erste Pflicht – auch für die CSU.

Vor allem, weil man weiß, daß die verunsicherte bayerische SPD es leider aus Angst vor den Grünen längst nicht mehr wagt, die Interessen und technischen Notwendigkeiten unserer Industriegesellschaft noch zu verteidigen. Wo immer der Bund Naturschutz ein Rindvieh auf die Wiese führt und es zur heiligen Kuh erklärt, rennen die Sozialdemokraten sofort hinter ihr drein, um sie anzubeten und dabei zu melken.

Nur aus diesen Gründen, nämlich um die fällige Entscheidung über den notwendigen Donauausbau über den Wahltermin zu verschieben, wurde auf Wunsch des Bundes Naturschutz der Wiener Professor Ogris für teures Geld beauftragt, ein Gutachten über eine bisher unbekannte, angeblich naturschonende Methode zu erstellen. Dieser Wiener Wunderdoktor hat freilich noch keinen Meter Fluß ausgebaut, geschweige denn eine Ahnung davon, welchen Schaden seine Totalpflasterung im Donaubett für alle Pflanzen und Lebewesen bedeuten kann. Auch welche Umweltbelastung aus dem enormen Transportaufwand bei dieser Methode eines Flußausbaus mit verlegten Steinen erwächst.

Das interessiert aber auch niemanden, ebenso wie die jährlich 100 Millionen Mark, die uns diese Verzögerung des ohnehin Unvermeidlichen kostet. Die Fachleute, die Herrn Ogris kennen, wissen ohnehin, daß nichts Brauchbares kommen kann, und die CSU-Regierung will – wie gesagt – Ruhe vor der Wahl.

Doch für den Bund Naturschutz geht es einerseits ums Prestige der Rechthaberei und andererseits auch darum, die Mitglieder durch immer neue große Kampfziele bei der Stange zu halten. Von der Zahl der Mitglieder und ihren Beiträgen hängen nicht nur die Gehälter und Dienstwagen der Funktionäre ab, sondern auch die staatlichen und kommunalen Zuschüsse für ihre Projekte. Das unterscheidet den Bund Naturschutz nicht von anderen Interessenverbänden. Aber seine Funktionäre, die nicht das Volk überzeugen, sondern kommandieren wollen, unterscheiden sich von anderen. Nämlich dadurch, daß sie offenbar die demokratische Grundlage ihrer Verbandsarbeit längst vergessen haben: Sie selbst haben kein politisches Mandat der Bürger und sie tragen vor niemandem Verantwortung außer vor ihren Mitgliedern. Wenn sie als letzte Instanz das Land regieren, sollen sie sich dafür gefälligst zuerst vom Volk wählen lassen.

Zum Baubeginn des Hafens Straubing am 14. September 1994

Festansprache des Bayerischen Staatsministers für Wirtschaft und Verkehr Dr. Otto Wiesheu

Es ist erst rund 4 Monate her, daß ich bei der Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V. hier in Straubing die Festansprache gehalten habe. Ich habe damals ausgeführt, daß Straubing bis zum Jahr 1477 ein sehr distanziertes Verhältnis zur Donau hatte. Bis zu diesem Jahr ging die Donau und damit auch die Schiffahrt auf ihr an der Stadt vorbei. Diesem Zustand hat Herzog Albrecht IV. ein Ende gesetzt. Neben strategischen Vorteilen konnte man natürlich durch das Heranführen der Donau unmittelbar an das herzogliche Schloß auch die Schiffahrt besser kontrollieren. Das war der Beginn von Straubing als „Hafenstadt" im engeren Sinn, denn als Wasserweg haben bereits die Römer die Donau benutzt, allerdings etwa 2 km östlich des heutigen Stadtzentrums.

Im 18. und 19. Jahrhundert gehörte der Straubinger Getreidemarkt zu den wichtigsten Schrannenplätzen Bayerns. Von hier aus kamen beträchtliche Mengen zur Ausfuhr, die zum größten Teil auch über die Donau abgewickelt wurden. Eine Verfrachtung von Gütern größeren Umfangs auf dem damaligen Flußlauf der Donau war nicht einfach. So ist es nicht verwunderlich, daß nach dem wirtschaftlichen Aufschwung am Übergang vom 19. bis zum 20. Jahrhundert auch Stimmen in Straubing laut wurden, die die Errichtung eines leistungsfähigen Donauhafens zum Ziel hatten. Im Jahre 1912 gründeten daher mehrere Straubinger Geschäftsleute ein Industrie-Propaganda-Büro, das die Hafenentwicklung zum Ziel hatte.

Vor allem die Wirren der letzten Kriegsjahre und die großen Belastungen für die Bürger waren der Grund, daß das Projekt nicht mehr weiter verfolgt werden konnte.

Der Stadtrat faßte damals eine bemerkenswerte Resolution:

1. Der Ausbau der Donau zur Großschiffahrt auf der bayerischen Strecke ist Sache des Bayerischen Staates bzw. des Deutschen Reiches. Dieser Ausbau muß gesichert sein, ehe die Stadt Straubing ihrerseits größere Aufwendungen für eine Hafenanlage an der Donau und eine Industriebahn von der Donau zur Staatsbahn machen kann und machen darf.
2. Die Hafenanlage und die damit zusammenhängenden Bauten kann die Stadt nicht allein, sondern nur mit ganz bedeutender staatlicher Unterstützung, wie solche auch bei anderen größeren Hafenanlagen in Bayern, insbesondere bei dem Regensburger Hafen gewährt wurde, zur Ausführung bringen.

Erst Anfang der 70er Jahre wurden die Hafenplanungen wieder aufgegriffen. Einem Mann gebührt es, wenn man über die Verwirklichung des Hafens Straubing-Sand spricht, daß er, stellvertretend für alle „Väter" des Hafens, besonders genannt wird: Alfred Dick.

Er hat sich als Stimmkreisabgeordneter und während seines Wirkens im Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen – zuerst als Staatssekretär, später als Staatsminister – tatkräftig und wirkungsvoll für die **gesamte** Entwicklungsmaßnahme Straubing-Sand eingesetzt. Der Hafen, für den die Bauarbeiten heute beginnen, ist ja „nur" ein Teil, wenn auch ein sehr wichtiger, dieses Gewerbegebiets, das eines der größten noch verfügbaren Gebiete in Bayern ist.

Von entscheidender Bedeutung war die landesplanerische Sicherung des Standorts durch Verankerung im Landesentwicklungsprogramm und dann später die Festschreibung im Regionalplan „Donau-Wald". Damit hätte man aber den Hafen noch nicht bauen können; Alfred Dick hat auch hier im Haus-

haltsausschuß mit seinem Antrag den Anstoß zur Finanzierung gegeben.
Der Durchbruch kam dann mit dem Ministerratsbeschluß im Dezember 1991, mit dem die Finanzierung des Hafens Straubing-Sand endgültig gesichert wurde.
Die Staatsregierung hat daher beschlossen, den kompletten Hafen in einem Kraftakt mit Gesamtkosten von 41,6 Mio. DM zu finanzieren. Dieses Vorgehen ist in der Geschichte der Hafenförderung einmalig und wäre auch heute nicht mehr denkbar. Ich darf daran erinnern, daß sowohl der Hafen Kelheim als auch der Hafen Deggendorf dem Bedarf entsprechend „nur" in Abschnitten gefördert wurde.
Als wesentliche Maßnahmen sind vorgesehen:

- Ausbau des Süd- und Nordkais mit einer nutzbaren Kailänge von insgesamt 1.030 m;
- 3 Krananlagen.

Damit wird eine technische Umschlagskapazität von 600.000 bis 800.000 Tonnen pro Jahr geschaffen.
Mit der grundsätzlichen Förderzusage des Kabinetts, die der Bayerische Ministerpräsident Dr. Stoiber letztes Jahr, Mitte August, noch einmal bekräftigt hat, wurde eine der beiden Voraussetzungen, die der Stadtmagistrat 1912 für notwendig erachtet hatte, erfüllt, denn der Förderbetrag von fast 21 Millionen DM kann wohl mit Fug und Recht als: „. . . ganz bedeutende staatliche Unterstützung . . ." bezeichnet werden.
Was soll der Hafen nun für Straubing und das Umland bringen?
Die 1971 von den Professoren F. und K. A. Boesler (von der Universität Stuttgart bzw. Berlin) durchgeführte Strukturuntersuchung sah den Schwerpunkt in der Anbindung Straubings an den südosteuropäischen Raum. Diese Aussagen wurden 1974 auch noch einmal durch das von E. von Gottstein in München von der Stadt Straubing in Auftrag gegebene Gutachten über einen „Hafen Straubing" bestätigt.
Eine 1989 im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom ifo-Institut erarbeitete Studie über „Wirtschaftliche Impulse einer künftig durchgehend befahrbaren Rhein-Main-Donau-Wasserstraße und die mögliche Entwicklung des Güterumschlags der Binnenschiffahrt in den niederbayerischen Regionen Donau-Wald und Landshut" prognostizierte Impulse vor allem auf Branchen, die transportkostenträchtige Produkte beziehen bzw. versenden. In der Region Donau-Wald trifft dies vor allem auf die Land- und Forstwirtschaft zu, deren Futtermittelbedarf durch den neuen Transportweg kostengünstiger gedeckt werden kann. Davon wird auch das Nahrungs- und Genußmittelgewerbe als Verarbeiter der landwirtschaftlichen Produkte profitiern.
Die Wettbewerbsvorteile aus der Wasserstraße für die regionsansässigen Unternehmen werden sich auch auf die Arbeitsplätze in der Region Donau-Wald positiv auswirken. Generell ist zu erwarten, daß im Grundstoff- und Produktionsgütergewerbe sowie im Ernährungsgewerbe günstige Impulse auf die Beschäftigung ausgehen werden.
Von einem neuen Hafen in Straubing-Sand wird aber auch ganz allgemein das Verkehrsgewerbe profitieren. Der Hafenplatz bietet in idealer Weise die Voraussetzungen für ein multifunktionales, multimodales Dienstleistungszentrum, da hier die drei Verkehrsträger

– Binnenschiff – Eisenbahn – Straße

zusammengeführt und verknüpft werden können.
Straubing wird daher nicht nur die ihm in den oben erwähnten Gutachten zugedachte Rol-

le als ein Hafen für transportempfindliche Güter – sprich Massengüter – spielen, sondern auch eine Plattform für die Entwicklung neuerer Verkehrstechnologien im Binnenschiffahrtsbereich bilden.
Ich weiß, daß die Wunschliste des Straubinger Zweckverbandes gerade hier sehr lang ist. In Zeiten knapper Mittel müssen wir aber gerade die über eine Grundausstattung hinausgehenden Einrichtungen sehr genau prüfen, bevor wir eine Förderzusage geben können. Es ist heute nicht mehr möglich, jeden Hafen zu einem Universalhafen zu entwickeln, der für die gesamte Güterpalette eingerichtet ist.
Die seit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals durchgehende Wasserstraßenverbindung von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer bringt zusätzlich zur früher schon vorhandenen Anbindung an Südosteuropa den Wasserstraßenanschluß an das hochindustrialisierte Rheinstromgebiet sowie die sehr wichtigen Überseehäfen im Rheinmündungsgebiet.
Gerade die Verbindung dorthin hat die bemerkenswerte Steigerung der Transportleistung auf der Donau im Jahre 1993 erbracht. Hate der Bayerische Oberste Rechnungshof in seinem Sonderbericht vom 01. Juni 1993 noch auf Grund der rückläufigen Verkehrsentwicklung der Jahre 1989 bis 1992 von 2,9 auf 2,3 Mio. t vermutet, daß sich die Zuwachsraten beim Kanal- und auch beim Donauverkehr in engen Grenzen halten würden, so sind die Befürchtungen nicht eingetroffen. Bereits 1993 hat sich das Verkehrsaufkommen auf der Donau gegenüber dem Vorjahr um ca. 80% – von 2,3 auf 4,2 Mio. t – erhöht.
Auch hier setzt sich, wie beim Kanal, die steigende Tendenz fort. Im ersten Halbjahr 1994 hat sich gegenüber den Zahlen von 1993 noch einmal eine Erhöhung von 29% ergeben. Ich gehe daher davon aus, daß im Jahre 1994 die 5-Mio.-t-Marke beim Donauverkehr überschritten wird. Für die Donau gibt es bisher 2 Prognosen:

1. Eine Prognose des ifo-Institutes für den Prognosehorizont 2005 mit 12 Mio. t pro Jahr und
2. eine Prognose des Büros Kessel & Partner für den Prognosehorizont 2010 mit 8 Mio. t, die Grundlage des Bundesverkehrswegeplanes ist.

Hierbei, das muß man immer wieder deutlich sagen, wurde eine voll ausgebaute Donau und eine durchgängige Befahrbarkeit bis zum Schwarzen Meer zugrunde gelegt. Es kann überhaupt keine Frage sein, daß nach dem hoffentlich baldigen Ende des unseligen Bürgerkriegs im ehemaligen Jugoslawien die 8 Mio. t des Bundesverkehrswegeplans noch weit vor dem Prognosehorizont von 2010 erreicht sein werden.
Lassen Sie mich bei dieser Gelegenheit noch eines richtigstellen:
Die Ausbaugegner hatten Anfang Juli dieses Jahres geglaubt, wir hätten still und heimlich um 60% vermindert. Die Vermutung bezog sich auf die von mir genannten 5 Mio. t Ziel- und Quellverkehr zu den bayerischen Donauhäfen, die ich im eingangs erwähnten Vortrag bei der Mitgliederversammlung des Kanalvereins genannt habe. Dazu kommen natürlich noch die 4,1 Mio. t Transitverkehr sowie die 2,5 Mio. t von den bayerischen Häfen an Main und Main-Donau-Kanal zu den außerbayerischen Donauhäfen, die für die Entwicklung unserer Donauhäfen kein Rolle spielen und deshalb beim Potential für die Hafenentwicklung nicht erwähnt wurden. Summa summarum ergibt das die rund 12 Mio. t pro Jahr, die das ifo-Institut für den Prognosehorizont 2005 ermittelt hat. Diese Zahlen sind, für jedermann zugänglich, auf

Seite 7 im 2. Absatz des Erläuterungsberichtes der Raumordnungsunterlagen nachzulesen.
Alle Prognosen haben, und das muß noch einmal deutlich gesagt werden, eine zwischen Straubing und Vilshofen ausgebaute Donau zugrunde gelegt. Das hat ja auch der Stadtmagistrat von Straubing 1912 als eine der Voraussetzungen für einen Hafenbau in Straubing festgestellt.
Ließ sich die eine Voraussetzung – staatliche Unterstützung – noch vergleichsweise einfach bewältigen, so gestaltet sich die andere Voraussetzung – Ausbau der Donau – zur Zeit ungleich schwieriger. Zum Zeitpunkt des Kabinettsbeschlusses über die Förderung des Hafens Straubing im Jahr 1991 konnte man mit Fug und Recht noch davon ausgehen, daß das Raumordnungsverfahren zum Zeitpunkt des Baubeginns des Hafens abgeschlossen ist, was aber nicht der Fall ist.
Ich will die Diskussion um den Donauausbau nicht weiter vertiefen, weil ich der Meinung bin, daß hier erst die weiteren Gutachten abgewartet werden müssen.
In diesem Zusammenhang gibt es auch von Herrn Prof. Ogris Neues zu vermelden:
Das Angebot für sein Gutachten ist letzte Woche beim Bundesverkehrsministerium eingegangen. Er beabsichtigt zunächst, sein Konzept einer dynamischen Bauweise zu erläutern, die hydraulischen Parameter – teilweise mit Modellversuchen für Buhnen – zu begründen und die relevanten Wassertiefen in Regelprofilen für die mittleren Sohlgefälle, unterhalb und oberhalb der Isarmündung, nachzuweisen. Dafür benötigt er ca. 10 Wochen ab Auftragserteilung.
Wir haben uns unverzüglich mit dem Bundesverkehrsministerium darauf verständigt, dieses Angebot noch in dieser Woche, spätestens in der nächsten Woche, anzunehmen. Damit ist sichergestellt, daß dieses Gutachten Anfang Dezember, also noch dieses Jahr, vorliegt und über weitere Schritte entschieden werden kann. Damit kann die von der Staatsregierung eingeleitete unvoreingenommene Prüfung zügig weitergeführt und in überschaubarer Zeit abgschlossen werden. Das wird auch der neue Hafen in Straubing-Sand brauchen, denn je eher die Lücke im Donauausbau geschlossen ist, desto eher wird sich der volle wirtschaftliche Erfolg einstellen und werden die dringend notwendigen Arbeitsplätze entstehen.
Ich wünsche dem Zweckverband einen guten und vor allem unfallfreien Ablauf der Bauarbeiten sowie den Schiffen, die den neuen Hafen anlaufen werden, nach alter Schiffertradition „Allezeit eine Handbreit Wasser unter dem Kiel“ oder besser mehr, damit sie den Hafen Straubing sicher und wirtschaftlich erreichen können.

Der zukünftige Hafen Straubing-Sand

Der Bau des Hafens Straubing-Sand ist ein wesentlicher Teil der „städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Straubing-Sand". Er muß deshalb im größeren Zusammenhang dieser Entwicklungsmaßnahme betrachtet werden.

1. Der Zweckverband

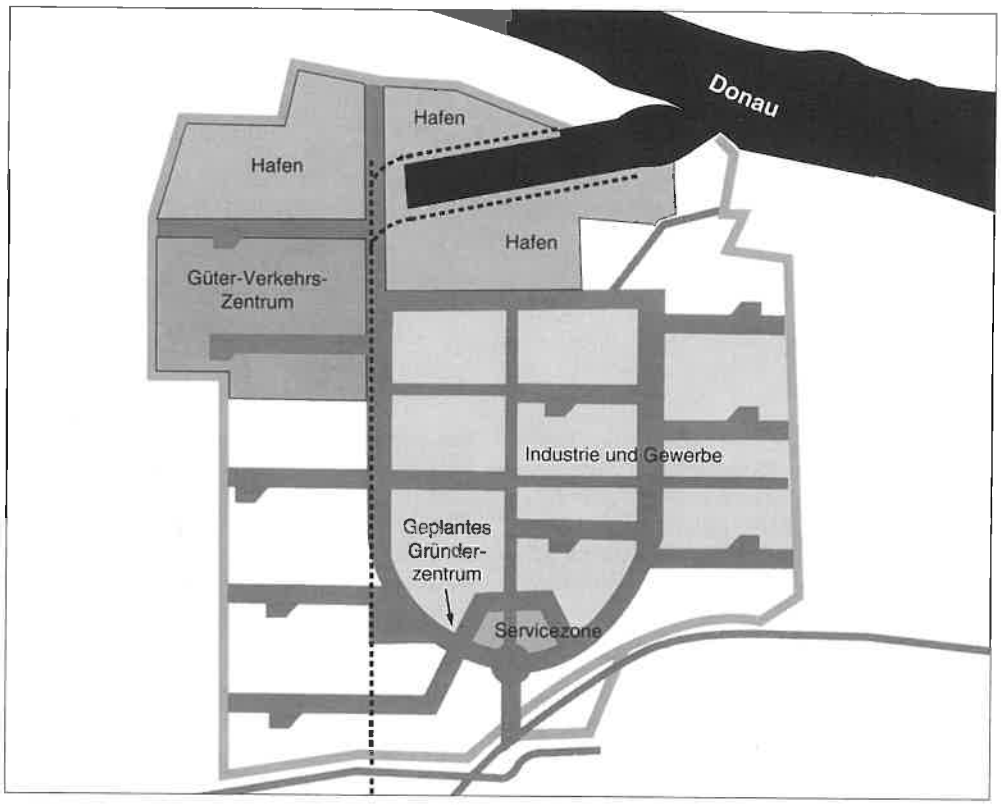
Zur Realisierung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Straubing-Sand wurde der Zweckverband Industriegebiet mit Donauhafen Straubing-Sand gegründet.
Mitglieder dieses Zweckverbandes sind die Stadt Straubing, der Landkreis Straubing-Bogen sowie die Gemeinden Aiterhofen und Parkstetten.
Der Zweckverband hat die Aufgaben: den Grund und Boden zu erwerben, die Flächen zu erschließen, die Grundstücke zu vermarkten und einen Hafen an der Donau zu bauen und zu betreiben.
Die Gesamtkosten für dieses Projekt sind mit 170 Mio. DM veranschlagt. Diese Kosten sind vom Zweckverband zu übernehmen. Hinzu kommen umfangreiche Investitionen der privaten Ansiedler.
Das Gesamtprojekt „städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Straubing-Sand" umfaßt eine Gesamtfläche von 218 ha. Diese Gesamtfläche gliedert sich auf in die drei Projektbereiche Industrie/Gewerbegebiet mit 90 ha, Güterverkehrszentrum mit 20 ha und Hafengebiet mit 35 ha Netto-Ansiedlungsflächen. Im einzelnen sind diese drei Projektbereiche hinsichtlich ihrer Lage und dem jeweiligen Umgriff der Planskizze Anlage 1 zu entnehmen.
Hinzu kommen über 70 ha für Verkehrsflächen, öffentliche Grünflächen und ökologische Ausgleichsflächen.
Die Erschließung der Grundstücke im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Straubing-Sand erfolgt hinsichtlich Straßen- und Kanalisation durch den Zweckverband, für Strom, Gas und Wasser durch die Stadtwerke. Diese Erschließung ist zu etwa 65% abgeschlossen.

2. Die Verkehrsanbindung

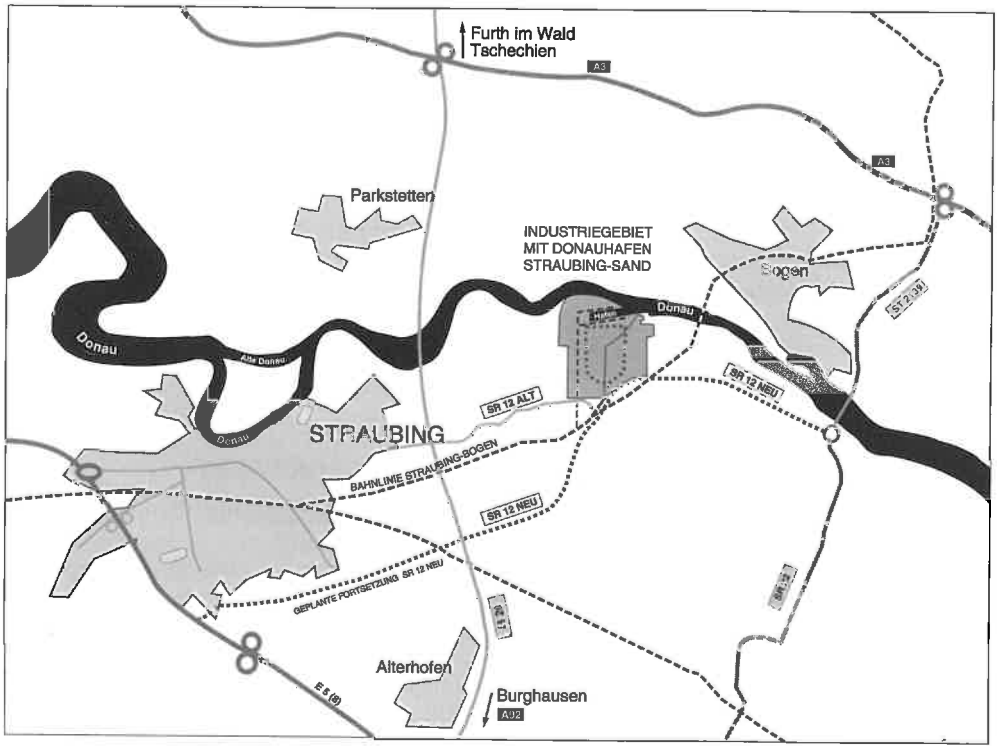
Die Anbindung des Entwicklungsgebietes an das überörtliche Verkehrsnetz erfolgt gleichermaßen günstig durch Straße, Schiene und Wasserstraße (vgl. Anlage 2). Sie wird abgerundet durch den örtlichen Verkehrslandeplatz Straubing-Wallmühle sowie den eine Autostunde entfernten internationalen Flugplatz Franz-Josef-Strauß, München. Außerdem wird das Entwicklungsgebiet in den öffentlichen Personennahverkehr einbezogen.
Hinsichtlich der Straße erfolgt die überörtliche Anbindung inbesondere durch die Autobahnen BAB A 3 Passau-Nürnberg, die 8 km entfernt ist, und die BAB A 93 München-Deggendorf, 23 km entfernt. Hinzu kommen die Bundesstraßen B 20 nach Süden zum Chemie-Dreieck Burghausen und nach Norden Richtung Cham, Furth i. Wald und die nur 60 km entfernte tschechische Republik.
Bei der Schiene ist die überörtliche Verkehrsanbindung durch die Hauptstrecke Frankfurt-Wien sowie den Anschluß nach Landshut-München gegeben.
Was die Wasserstraße betrifft, so liegt der Hafen unmittelbar an der Donau und damit an der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau.

3. Der Hafen

Der erste Spatenstich für den Hafen Straubing erfolgte am 14. September 1994, die Inbetriebnahme ist für April 1996 vorgesehen.



Anlage 1



 Anlage 2

Der Hafen wird über eine Ansiedlungsfläche von insgesamt ca. 35 ha verfügen. Die Vergabe der Flächen erfolgt in Miet- oder Erbbaurechtsverträgen, die auch eine Verkehrsgarantie beinhalten. Die Einzelparzellen sollen eine Kailänge von mind. 100 lfdm bei variabler Grundstückstiefe haben.
Als Infrastruktur des Hafens sind 1.050 lfdm nutzbare Kailänge geplant. Drei Krananlagen mit je 35 t Einzeltragfähigkeit sind vorgesehen. Am Nord- und Südkai werden jeweils zwei Gleise gebaut. Außerdem ist eine Roll-on/Roll-off-Anlage sowie eine Schwerlastplatte vorgesehen. Der Zweckverband wird drei Hafenkrananlagen – Vollportalwippkräne – mit einer Einzeltragfähigkeit von jeweils 35 t beschaffen.
Die Investitionskosten für diese Infrastruktur sind mit ca. 42 Mio. DM veranschlagt. Hierin sind die Grundstückskosten natürlich nicht enthalten. Die Betriebsführung wird durch die „Hafen Straubing-Sand GmbH" erfolgen, welche die Infrastruktur vom Zweckverband pachtet.
Die Hafengesellschaft wird den Kaianliegern im Rahmen von Kranleistungsverträgen die Verladeanlagen gegen Entgelt zur Verfügung stellen Die Akquisition sowie der Umschlag der Waren soll durch private Ansiedlungsunternehmer erfolgen; die Hafengesellschaft selbst wird direkt keinen Umschlag vornehmen.
Für ansiedlungswillige Unternehmen ist ein besonderer Beratungsservice vorgesehen, der kompetent (Architektur-/Ingnieurbüros) unverbindlich und kostenlos sein wird. Bauantragsfragen werden unbürokratisch und zügig bearbeitet.

4. Das Güterverkehrszentrum

In unmittelbarer Nachbarschaft des Hafens ist ein Güterverkehrszentrum geplant. Hierbei handelt es sich um eine Sonderbaufläche, auf der ein Terminal für „kombinierten Ladungsverkehr" Straße/Schiene entsteht. Hierzu ist eine Gleisharfe (35 m Abstand) für zwei Zughälften vorgesehen. Aus ganz Niederbayern sollen Container und Wechselbrücken auf Waggons verladen und im Nachtsprung zu den jeweiligen Destinationen gelangen. Derzeit läuft eine Untersuchung über das diesbezügliche Verkehrsaufkommen in Niederbayern und die Möglichkeiten der Einbeziehung in das Verkehrskonzept der Bundesbahn unter Berücksichtigung der An- und Abfahrtszeiten in Straubing. Im Bereich des Güterverkehrszentrums sollen weitere verkehrsaffine Betriebe angesiedelt werden.
Auf einer Teilfläche des Güterverkehrszentrums wird eine Handelskette ein Lebensmittellogistikzentrum errichten. Hierbei entsteht eine Hallenfläche von ca. 18.000 m². Ebenfalls im Güterverkehrszentrumsbereich wird ein Verteilzentrum für Flüssiggas entstehen. Die Skifabrik Völkl wird im Industrie- und Gewerbegebiet eine Skiproduktion errichten, deren Versandlogistik einem Dienstleister übertragen wird, der einen idealen Standort im Güterverkehrszentrum finden wird.

5. Wichtige Ergänzungen

Im Rahmen der Gesamtmaßnahme „städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Straubing-Sand" sind wichtige Ergänzungen für den Hafen Straubing vorgesehen.
So soll im Eingangsbereich des Industrie- und Gewerbegebietes ein multifunktionales Service-Center entstehen. Dieses enthält Büro- und Geschäftsflächen, Universal-Dienstleistungen wie Post, Bank, Versicherungen, aber auch Zoll und Ordnungsdienst-

stellen und allgemeine Kommunikationseinrichtungen. Es sind auch Hotels, Restaurants und Tagungsbetriebe geplant sowie soziale Dienste wie z. B. ein Kindergarten vorgesehen.

Im städtebaulichen Entwicklungszentrum Straubing-Sand ist auch ein Gründerzentrum geplant. Dort werden zentrale Service- und Managementleistungen für gewerbliche Unternehmensgründer aus Industrie, Handwerk und Dienstleistungsbereichen angeboten und Betriebsräume für eine begrenzte Aufenthaltsdauer von drei bis fünf Jahren als „Starthilfe zu günstigen Konditionen" überlassen. Auch hier ist Träger der Zweckverband, der Investor ist und Betreiber bzw. Mehrheitsgesellschafter bei einer selbständigen Betreibergesellschaft.

Bei der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Straubing-Stand kommt auch die Ökologie nicht zu kurz. Vier ökologische Ausgleichsflächen im Ausmaß von mehr als 24 ha sind geplant, u. a. auch die Renaturierung einer eiszeitlichen Sanddüne als Standort wertvoller Silbergrasfluren.

Das gesamte Entwicklungsgebiet wird waldartig eingegrünt. Auf Regenwasserkanalisation wird zugunsten einer örtlichen Versickerung verzichtet.

Dies alles führt dazu, daß je Quadratmeter Ansiedlungsfläche mehr als 30% öffentliches Grün entstehen werden.

6. Günstige Ansiedlungsperspektiven

Potentielle Ansiedler beurteilen das Angebot des Zweckverbandes postitiv und heben hierbei insbesondere eine hervorragende Infrastruktur, günstige Grundstückspreise bei optimalen Grundstückszuschnitten, die kooperative Zusammenarbeit mit dem Zweckverband, aber auch die qualitativen und quantitativen Arbeitskräftepotentiale des Raumes Straubing hervor.

Mit seinem Angebot sieht sich der Zweckverband Industriegebiet mit Donauhafen Straubing-Sand somit auf dem richtigen Weg.

Die Nachfrage nach Hafengrundstücken ist lebhaft. Einige Verhandlungen sind soweit gediehen, daß in den nächsten Wochen mit dem Abschluß von Miet- und/oder Erbbaurechtsverträgen gerechnet wird. Der Schwerpunkt der Güterstruktur liegt dabei im Bereich Umschlag, Lagerung und Verarbeitung von Agrarprodukten wie Getreide, Futter und Düngemittel. Für das westliche Hafenrandgebiet wird über ein Großtanklager für Mineralöl verhandelt.

Weitere Auskünfte erteilt:

Zweckverband Industriegebiet
mit Donauhafen Straubing-Sand
Stadtgraben 10, 94315 Straubing
Tel. 0 94 21/1 03 58
Fax 0 94 21/2 18 13

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