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

Mitteilungsblätter

88

Mitteilungsblätter
Juli 1996
Nummer 88

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

Inhaltsverzeichnis

Konstruktiver Dialog für die Donau
Dr. Hartwig Hauck 5

Grußwort
Abt Emmanuel Jungclaussen, Benediktinerabtei Niederalteich 7

Leistungsfähige Donauschiffahrt - Eckpfeiler zukunftsorientierter Verkehrskonzeptionen
Dr. Wilhelm Doni, Vorsitzender des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. 10

Historische Zusammenhänge von Donauschiffahrt und Fluß
Dr. rer. pol. Horst Erbguth, 1. Vorsitzender des Schiffahrts-Museums Regensburg e.V. . 14

Donauausbau – absolutes Muß für den Partikulier
Heinz Hofmann, Vorstand der MSG Mainschiffahrts-Genossenschaft e.G. 20

Anforderungen einer wettbewerbs- und entwicklungsfähigen Schiffahrt an die Donau
Dipl.-Kfm. Walter Reith, Mitglied des Vorstandes der RS-Partnership AG 25

Verkehrsbericht 1995 für die Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau
Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd, Würzburg 31

Satzung des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V.
Neue Fassung vom 10.06.1996 40

Mitglieder des Beirates des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. 43

Konstruktiver Dialog für die Donau

Der Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein führte seine diesjährige Mitgliederversammlung wiederum im Bereich des Donauabschnitts Straubing – Vilshofen durch, diesmal in Niederalteich.
Niederalteich ist zu einem symbolträchtigen Ort in der Diskussion über den Donauausbau geworden durch die Donaugebete, aber auch durch die ökologischen Kongresse in der Landvolkshochschule St. Gunther. Über solche Ereignisse und ihre Verlautbarungen wird von den Medien sehr intensiv und meist zustimmend im Sinne der Vorstellungen des Bund Naturschutz in Bayern e.V. berichtet.
Der „Kanalverein" hat für eine leistungsfähige Wasserstraße einzutreten. Dieses zentrale Anliegen führte ihn nach Niederalteich, wobei die diesjährige Mitgliederversammlung bewußt als fachliche Informationsveranstaltung gestaltet und auf politische Grundsatz- und Festreden verzichtet wurde.
So ging es in den Fachvorträgen um

- die historischen Zusammenhänge von Donauschiffahrt und Fluß (Referent Dr. rer. pol. Horst Erbguth).
- Die Bedeutung des Donauausbaus für den Partikulier
  (Referent Heinz Hofman) sowie um die
- Anforderungen einer wettbewerbs- und entwicklungsfähigen Schiffahrt auf der Donau
  (Referent Dipl.-Kfm. Walther Reith).

Die Mitgliederversammlung in der gastfreundlichen Atmosphäre von Niederalteich war ein guter Erfolg – gleichermaßen von den Teilnehmerzahlen her wie auch von den Aussagen der Fachvorträge und den Gesprächsergebnissen.
Diese Mitgliederversammlung war aber auch über den fachlichen Ablauf hinaus durch die unmittelbare Nachbarschaft des ehrwürdigen Benediktinerklosters Niederalteich geprägt und durch die Ausstrahlung des Abtes Emmanuel Jungclaussen, der ein Grußwort sprach und die Führung durch die Basilika, die Byzantinische Kirche und einen Teil des Klosters persönlich übernahm.

Ein positives Wofür

In seinem Grußwort, das wir in diesem Mitteilungsblatt im Wortlaut wiedergeben, läßt Abt Jungclaussen zwar keine Zweifel daran, welche Bedeutung er einer fließenden Donau zumißt. Aber er betont gleichzeitig, daß er mit so mancher Wiedergabe und Interpretation seiner Ausführungen zum Donauausbau durch die Medien keineswegs einverstanden sein kann und eine parteiische Einvernahme ablehnt.
Die Schirmherrschaft über die Donaukongresse habe er sehr bewußt in seelsorgerischer Absicht übernommen. Dabei gehe es in erster Linie um ein positives Wofür und nicht etwa grundsätzlich gegen den Donauausbau: „Welche Form kann gefunden werden, die dem Anliegen für den Erhalt der frei fließenden Donau gerecht wird und auf der anderen Seite den Fragen und Anliegen, die Sie bewegen, nämlich den wirtschaftlichen Fragen und auch den Fragen eben des Schiffsverkehrs." Damit bedeutet das positive Eintreten für ein Ziel nicht dessen Verabsolutierung, sondern die Suche nach Konsens.
Eine solche Aufforderung zum Dialog wird vom Deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein begrüßt.
Dieser Dialog bedarf zunächst, soll er fruchtbar sein, einer klaren Darstellung der Positionen der Gesprächspartner.
Für den Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtverein sind dies die für Leichtigkeit und Sicherheit einer modernen und zuverlässigen Schiffahrt auf der Donau erforderliche ganzjährige Fahrrinnentiefe von 2,80 m und eine Fahrrinnenbreite von etwa 100 m.

Dies sind keineswegs Maximalforderungen, sondern Mindestanforderungen für eine leistungsfähige Wasserstraße.
In Übereinstimmung mit nahezu allen Wasserbauern ist der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein davon überzeugt, daß dies nur durch einen moderaten staugestützten Ausbau möglich ist. In der Diskussion ist bedauerlicherweise untergegangen, daß dieser sich vom bisherigen Staustufenausbau an der Donau deutlich unterscheidet. Denn die fertiggestellten Abschnitte haben wesentlich höhere Stauziele zur Erzeugung elektrischer Energie. Darauf wird beim staugestützten Ausbau nahezu verzichtet. Auch deshalb sind die Stauhöhen extrem niedrig. An etwa der Hälfte der Strecke Straubing – Vilshofen bleiben die gegenwärtigen Fließeigenschaften der Donau nahezu unverändert. Auch im übrigen Teil wird bei dieser Lösung die Donau weiterhin fließen, wenngleich langsamer. Das hierzu in das Raumordnungsverfahren aus etwa dreißig Varianten eingebrachte Konzept ist hinsichtlich der Ziele Schiffahrt, Sohlstabilisierung, Ökologie und Landschaftsschutz sowie Hochwasserschutz optimiert.

Konkrete Aussagen erforderlich

Dagegen ist nicht eindeutig klar, was der Bund Naturschutz in Bayern e.V. positiv für diese Ziele beim Ausbau der Donau nun konkret will. Eindeutig ist nur, was vom Bund Naturschutz nicht gewollt wird, nämlich ein in irgendeiner Form staugestützter Ausbau. Was an dessen Stelle realistisch zu unternehmen ist, um der Schiffahrt die erforderlichen Mindestbedingungen zu verschaffen, aber auch weitere Sohleintiefungen der Donau zu vermeiden und die Hochwassersituation zu verbessern, ist uns nicht bekannt. Vorschläge wie z.B. von Professor Ogris können es nicht sein, denn sie werden allgemein als nicht realisierbar angesehen und auch unter dem Gesichtspunkten von Ökologie und Landschaftschutz als ungünstig beurteilt. Und auch immer neue Untersuchungen und Gutachten in diese Richtung sind keine Lösung. Für einen Dialog sind aber konkrete, nachvollziehbare und an der Machbarkeit orientierte Aussagen notwendig.
Neben diesen inhaltlichen Anforderungen ist auch das Diskussionsklima wichtig. Katastrophenszenarien, maßlos übertriebene Herausstellung angeblicher Nachteile nicht gewünschter Lösungsvorschläge und auch persönliche Unterstellungen bis hin zur Verächtlichmachung fördern sicher keinen Dialog.
Und noch ein Drittes erscheint für den guten Dialog hilfreich: Man sollte sich zunächst gemeinsam über den heutigen Zustand der Donau und die sie umgebende Landschaft Klarheit verschaffen. Allein das Bewahren des status quo braucht noch kein positives Ziel zu sein. Ist die Donau denn wirklich so „frei fließend" und sind die noch vorhandenen Auwälder und Gehölze tatsächlich in dem natürlichen Idealzustand, wie sie gerne geschildert werden? Zweifellos ist der Donauabschnitt Straubing – Vilshofen seit langen Jahren von Menschenhand teilweise in eine Sekundärlandschaft umgestaltet. Warum sollte dann eine behutsame weitere Umgestaltung nicht auch positive Chancen für Ökologie und Landschaftsschutz bieten? Gerade hier liegen große Möglichkeiten für ein positives Wirken des Bund Naturschutz in Bayern.

Gesprächsbereit

Der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein ist zu einem Dialog mit dem Bund Naturschutz bereit. Wir sind überzeugt, daß sich die Mindestanforderungen einer zuverlässigen Binnenschiffahrt mit guten Lösungen für Landschaft und Ökologie durchaus in Einklang bringen lassen.

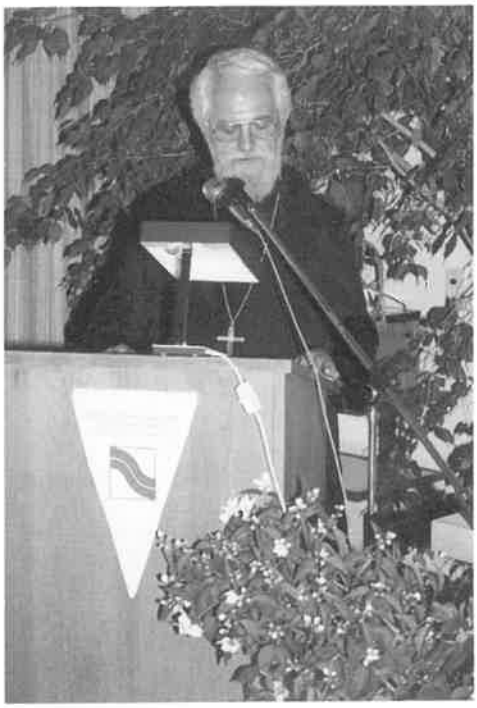
Dr. Hartwig Hauck

Grußwort

Abt Emmanuel Jungclaussen,
Benediktinerabtei Niederalteich

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich möchte heute ein Grußwort eigener Art zu Ihnen sprechen, weil unser hochverehrter Bürgermeister Josef Gigl vor wenigen Tagen im Alter von 66 Jahren verstorben ist. Er hat alle Kraft aufgeboten, sich zur Wahl gestellt, wurde mit großer Mehrheit wiedergewählt und ist gleichsam in den Sielen gestorben.
Er hat sich mit Ihrer Problematik sehr beschäftigt, vor allem unter dem Aspekt des Hochwasserschutzes, und er wäre ein äußerst aufmerksamer Zuhörer dieser Tagung gewesen. Sein Tod ist für uns alle ein großer Verlust. Dafür, daß Sie unseren verstorbenen Bürgermeister Josef Gigl in Ihr Gedenken an die Verstorbenen mit einbezogen haben, bin ich Ihnen deshalb besonders dankbar.
All unsere Bemühungen um das Leben auf dieser Erde sind fast immer nur auf gegenwärtige Ergebnisse ausgerichtet, ohne den Blick auf die Ewigkeit. Es gilt die absoluten Grenzen unserer Bemühungen zu erkennen, um vor einem rein menschlichen Optimismus bewahrt zu bleiben. Das will dieser Tod uns lehren.
Ich stehe hier in diesem Hause nicht auf „eigenem Boden". Denn das Kloster Niederalteich und die Landvolkshochschule St. Gunther sind zwei völlig verschiedene Träger. Der Ort Ihrer heutigen Tagung ist die Landvolkshochschule St. Gunther. Aber es besteht doch eine enge Verbindung. Wir tauschen uns gegenseitig aus. Auf diese Weise haben wir ein so gutes Miteinander, daß wir fast als identisch erscheinen, was wir aber nicht sind.
Die Landvolkshochschule war auch und ist der Ort, wo die sogenannten Donaukongresse stattgefunden haben, bei denen ich dann, nach dem ersten, über die drei folgenden die Schirmherrschaft übernommen habe. Die Donaukongresse sind in zwei Bänden zusammengefaßt, die in unserer Klosterbuchhandlung eingesehen und auch erworben werden können, wie auch das kleine Büchlein, auf das ich gleich noch kurz zu sprechen komme.
Ich habe die Schirmherrschaft über die Donaukongresse sehr bewußt übernommen in seelsorglicher Absicht! Damit kommen wir schon mitten in unser bzw. in Ihr Thema hinein. Es geht hier in der Landvolkshochschule bei dem Bemühen der verschiedenen Gruppierungen in erster Linie um ein Wofür, nämlich für den bzw. um den Erhalt der frei fließenden Donau. Es geht nicht gegen etwas, es geht auch nicht gegen den Donau-



ausbau grundsätzlich, sondern es ist die Frage, welche Form kann gefunden werden, die dem Anliegen für den Erhalt der frei fließenden Donau gerecht wird und auf der anderen Seite den Fragen und Anliegen, die Sie bewegen, nämlich den wirtschaftlichen Fragen und auch den Fragen eben des Schiffsverkehrs.
Dieses „Wofür" ist außerordentlich wichtig, damit sich nämlich nicht durch ein „Wogegen", wenn dieses an erster Stelle steht, Aggressionen abspalten und sich verselbständigen. Ich muß hier keines der traurigen Beispiele abgespaltener Aggressionen nennen, die sich verselbständigen und dann mehr schaden als nützen! Daher habe ich bewußt in den letzten drei Donaukongressen die Schirmherrschaft übernommen, ohne mich nun im einzelnen mit dem, was da besprochen wurde, zu identifizieren.
Als Abt, der ein Kloster an der frei fließenden Donau betreut, der diesen Strom liebt, weil er für ihn seit 41 Jahren Heimat geworden ist – meine eigentliche Heimat ist Frankfurt an der Oder. Ich komme also vom Strom, habe an der Elbe Abitur gemacht, in Hamburg nämlich, habe in Frankfurt am Main am Strom studiert – ich konnte von meinem Studierzimmer immer auf den Main herunterblicken – und habe hier in Niederalteich seit 41 Jahren meine Heimat am Strom, am strömenden Wasser, das mir lieb geworden ist, nicht nur als Naturidylle, sondern mehr noch als tiefes Symbol geistigen Lebens. Hier bildete sich dann, ganz aus eigener Initiative, ohne mein Zutun der ökumenische Aktionskreis „Lebendige Donau", der jeden Monat am letzten Sonntag um 17.00 Uhr sich zusammenfindet an dem Donaukreuz, das vor einem Jahr errichtet worden ist, um dort zu beten. Zu beten für den Erhalt dieses Natursymbols, die in der Naturwirklichkeit frei fließende Donau. Sie finden einen großen Teil dieser Gebete in dem Büchlein „Donaugebete".
Was ich als Abt von Niederalteich getan habe, um auf dieses Ursymbol lebendigen Wassers hinzuweisen, war die Wiedereinführung der alten ostkirchlichen Wasserweihe zum Fest der Taufe Christi. Immer am ersten Sonntag nach dem 6. Januar, dem Dreikönigsfest, das ist in der römischen Kirche das Fest der Taufe Christi, habe ich begonnen, und meine Mitbrüder haben es unterstützt, diese Segnung an der Donau vorzunehmen bei jeglichem Wetter, bei Kälte, Glatteis, Schnee. Die Beteiligung war außerordentlich stark.
Es kamen dann im Laufe der Zeit natürlich die verschiedenen Presseberichte, Filmaufnahmen, Fernsehen und damit auch eine sehr schmerzliche Seite. Ich habe in diesen zwei Jahren, in denen ich mich engagiert habe, wenn auch mit großer Zurückhaltung, vor allem in den Gottesdiensten, gelernt, wie zum Teil wenig Verlaß auf die Kommunikationsmittel, vor allem auch auf die Presse ist. Ich darf das hier in aller Offenheit sagen, auch vor der Presse. Man muß Gott auf den Knien danken für jeden Redakteur, der wirklich sorgfältig recherchiert und dann auch das Recherchierte korrekt wiedergibt. Ich will jetzt nicht anfangen zu erzählen, was mir da widerfahren ist im Laufe der letzten Jahre an totalen Entstellungen, an nicht Recherchiertem, nur vom Hörensagen Berichtetem, auch bei so angesehenen Presseorganen wie z.B. der Neuen Züricher Zeitung. Solche Erfahrungen führen zu einem tiefen Mißtrauen gegen die Publizistik überhaupt. Man fragt sich, was stimmt, was ist recherchiert und was ist vom Recherchierten korrekt wiedergegeben, ohne daß es durch besondere Akzentsetzungen für unsere Sensationsgesellschaft entstellt worden ist. Ich bin Ihnen deshalb außerordentlich dankbar, die Texte,

die heute bei Ihnen vorgetragen werden, auch zum persönlichen Studium zu bekommen und nicht auf „Sekundärquellen", wie man das nennt, angewiesen zu sein. Wir sollten uns wirklich bemühen, mitzuhelfen, daß exakt recherchiert und berichtet werden kann. Es gehört ja auch immer Bereitschaft und guter Wille dazu, damit wirklich durch saubere und klare Informationen unnötige Mißverständnisse und damit auch Ressentiments und Aggressionen abgebaut werden.
Zur Devise unseres Ordens gehört das alte lateinische Wort „Pax" - Friede. Die pax benedictina – der benediktinische Friede – ist sprichwörtlich. Wenn man auch sehr verschiedener Meinung sein kann, gerade auch in Sachen Donauausbau, so sollten sich doch Wege des Gespräches finden lassen und dann auch Wege, die für beide Seiten tragbare Lösungen bringen. Wir wissen alle: die ideale Lösung gibt es im Leben fast nie. Wir leben mit Kompromissen, wir leben deswegen auch mit Schmerzen, weil sich Dinge nicht so verwirklichen lassen wie wir es möchten. Ich werde nie das Wort eines alten Paters von uns vergessen. Ihm wurde eine Heizungsleitung in seiner Zelle repariert und nicht gleich wieder geschlossen. Es war furchtbar kalt für ihn. Ich besuchte ihn und fragte:" Was haben die denn mit Ihnen gemacht?" Ich dachte, jetzt kommt so ein kräftiges Wort wie etwa: „Schauen Sie sich den Saustall mal an." Er aber warf einen flüchtigen Blick darauf und sagte: „Nichts ist vollkommen, das Vollkommene kommt erst."
Nichts ist vollkommen, das Vollkommene kommt erst – mit diesem eschatologischen Vorbehalt und dieser menschlichen Selbstbeschränkung als benediktinischem Leitspruch für Sie alle, für Ihr Bemühen, für mein Bemühen, für unser Bemühen, darf ich das nun vielleicht doch etwas zu ausführlich geratene Grußwort beenden. Und wenn ich Ihnen jetzt sage, ich wünsche Ihren Bemühungen Gottes Segen, dann meine ich das ganz ernst. Denn Sie bemühen sich alle um das Wohl der Gesellschaft, das muß ich einfach voraussetzen, auch um das wirtschaftliche bzw. materielle Wohlergehen, was ja in unserer Zeit eine außerordentlich wichtige Sache ist.
Es gibt aber darüber hinaus noch ein höheres Wohl, das geistige, seelische Wohl, das man im Auge behalten muß, weil der Mensch nicht vom Brot allein lebt. Aber alles bildet eine Einheit, und wenn wir um Gottes Segen bitten, dann bitten wir ihn für alles, für Ewiges und Zeitliches. Ich wünsche Ihnen einen guten Tag. Der strahlende Sonnenschein möge Ihnen ein Sinnbild dieses Segens des Allerhöchsten sein. Ich danke Ihnen für Ihre Geduld und Ihr Zuhören.
Wenn ich jetzt fortgehe, bedeutet das nicht, daß ich mich einem Gespräch entziehen möchte. Zu einem angemessenen Zeitpunkt und nach einer entsprechenden Einstimmung und Orientierung meinerseits bin ich gerne bereit, mich einer größeren oder kleineren Gruppe von Ihnen dem Gespräch zu stellen. So gehe ich nicht still mit dem Segensgruß – „den Segen habt Ihr, aber ich gehe" – sondern ich bin gerne bereit, auch ein Gespräch zu führen, vor allem wenn ich Ihre Unterlagen habe.

(Leicht korrigierte Nachschrift der frei gehaltenen Rede)

Leistungsfähige Donauschiffahrt – Eckpfeiler zukunftsorientierter Verkehrskonzeptionen

Dr. Wilhelm Doni,
Vorsitzender des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V.

Wir wählten aus gutem Grund als Motto der diesjährigen Mitgliederversammlung: „Schiffahrt auf der Donau – gestern, heute und morgen".
Der Ort unserer Tagung – Niederalteich – steht in ganz besonderer Beziehung zu diesem Thema. Denn das Kloster wurde nach meinen Informationen von Reichenauer Mönchen inmitten der Altwasser der Donau gegründet und erhielt gemäß seiner damaligen Lage auf einer Insel seinen Namen. Glaube und Kultur der benediktinischen Mönche prägten die Kultivierung – dieser Begriff ist hier im eigentlichen Sinne des Wortes zu verstehen – der Flußaue und der Landschaft zur Kulturlandschaft. Sie ist Ergebnis verantwortungsbewußter Planung, Gestaltungswillens und Arbeit.
Ich will vor dem Hintergrund unserer Mitgliederversammlung vor allem die enge Verbindung des Genius loci Niederalteichs mit dem Element Wasser, seiner fruchtbaren aber auch zerstörerischen Energie, mit der Donau also, herausstellen.
In Niederalteich, in der Landvolkshochschule St. Gunther, ist in den vergangenen Jahren sehr engagiert über die geplanten Wasserbaumaßnahmen der Donau zugunsten der Schiffahrt und des Hochwasserschutzes im lokalen Bereich gehandelt worden. Und dies vorwiegend aus der sehr entschiedenen und ablehnenden Sicht des Bund Naturschutz in Bayern e.V. Diese Ablehnung kann aber ambivalent sein. Zum Beispiel bei der Aller. Dort ist der Naturschutz vehement gegen die Aufgabe des Staus. Hier an der Donau ist er gegen die Errichtung eines solchen Staus.

Diese Pläne sind jedoch nicht Selbstzweck. Sie wurden aus der zwingenden Notwendigkeit heraus entwickelt, die für einen wettbewerbsfähigen und heutigen wie künftigen Anforderungen gerecht werdenden Schiffahrtsbetrieb auf der europäischen Transversale Rhein-Main-Donau notwendigen Voraussetzungen herzustellen und auf Dauer zu gewährleisten. Denn die Schiffahrtsbedingungen auf dem gesamten Wasserweg müssen in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen. Sie müssen „gleichwertig" sein.

Bekanntlich trifft dies für die 69 km lange Strecke der Donau von Straubing bis unterhalb Vilshofen auch nicht annähernd zu. Diese vergleichsweise kurze Strecke ist der entscheidende Engpaß der rd. 3.500 km langen Main-Donau-Wasserstraße. Die ungenügende Auslastung der Schiffe hier, die schwierigen nautischen Verhältnisse und die deutlich erhöhten Havariegefahren wirken weit über die Engpaßstrecke hinaus. Diese reduziert die Leistungsfähigkeit des gesamten Systems in ähnlicher Weise, wie es – überspitzt formuliert – eine kurze Schmalspurbahn in der Trasse einer Hochgeschwindigkeitsstrecke des Fernverkehrs der Bahn tun würde.

Die geplanten Baumaßnahmen zwischen Straubing und Vilshofen sind lokaler Art. Die Auswirkungen dessen aber, was für den reibungslosen und leistungsfähigen Schiffsverkehr in dieser Strecke geschieht oder auch nicht geschieht, sind dagegen überregionaler Natur. Sie betreffen nicht nur die Schiffahrt, sonder darüber hinaus das gesamte Verkehrssystem. Für dieses gilt das Gebot der immer stärkeren wettbewerblichen Auseinandersetzung einerseits, der Vernetzung und Differenzierung andererseits.

Wir wollen deshalb die bisher geführte Diskussion um die Belange des Schiffsverkehrs ergänzen. Diese sind die Begründung, der Anstoß, der zu den bisher angestellten Überlegungen führte. Mit Wachstumsfetischismus oder einem Drang zum Dinosaurier haben sie nichts zu tun. Man darf sie nicht hintanstellen oder in ihrer Bedeutung für ein leistungsfähiges, wirtschafts- wie umweltpolitischen Zielen in gleicher Weise Rechnung tragendes Verkehrssystem vernachlässigen. Es geht uns heute in den folgenden Fachvorträgen deshalb darum, wie schon zum wiederholten Male, eindringlich die Notwendigkeiten darzustellen, die das System Binnenschiffahrt/Wasserstraßen, so wie überall, auch auf der Strecke Straubing – Vilshofen braucht, um es so zu ertüchtigen, daß es seine wirtschaftlichen und auch ökologischen Vorteile nachhaltig entfalten kann.

Ich zitiere dazu einige wenige Eckdaten, die sicherlich in den folgenden Fachvorträgen weiter präzisiert und vertieft werden:

1. Es sind mittlerweile alle infrage kommenden Verkehrsbeziehungen in dem europäischen Wasserstraßensystem überprüft, welche den Engpaß Straubing – Vilshofen passieren müssen. Wenn während des größten Teils des Jahres die heute und in Zukunft noch weitaus mehr dominierenden Schiffsgrößen während ihrer Fahrt die Rheinstrecke noch nahezu voll ausgelastet passieren können, dann ist dies während der gleichen Reise des Schiffs auf der Engpaßstrecke der Donau
   für ein 1.000 t Schiff nur mit rd. 70%
   für ein 1.500 t Schiff nur mit rd. 67%
   für ein 2.000 t. Schiff nur mit rd. 57%
   und ein über 2.000 t Schiff nur mit 47% der Tragfähigkeit möglich.
2. Das bedeutet ein sprunghaftes Ansteigen der Kosten und ein entsprechendes Absinken der Wettbewerbsfähigkeit.

3. Es bedeutet aber auch, daß – bezogen auf die Leistungseinheit tkm – in fast gleichem Maße der spezifische Treibstoffverbrauch steigt und auch, daß mehr Schiffsbewegungen nötig sind, um eine bestimmte Gütermenge zu transportieren. Umgekehrt bedeutet dies, daß eine mit dem Rhein gleichwertige Verbesserung der Ablademöglichkeiten zwischen Straubing und Vilshofen zu einer ganz erheblichen Minderbelastung der Umwelt durch CO_2-Emmissionen führen würde. Die Planco-Consulting GmbH hat diese Minderbelastung der Umwelt mit einem Barwert von rd. 680 Mio. DM bewertet. Das ist immerhin rd. 1/3 des durch das gleiche Institut ermittelten Verkehrsnutzens aus der Beseitigung der Engstelle.
4. Diese Vorteile können nicht mit kleinen Schiffen erreicht werden, abgesehen davon, daß auch diese bei Niedrigwasser Minderauslastungen unterliegen.
   International geht die Flottenstruktur, welche für die Fahrt auf der Donau infrage kommt, eindeutig zum größeren und großen Schiff. Nach der Prognose von Planco-Consulting werden die
   Fahrzeuge bis 1.000 t bis zum Jahre 2010 um rd. 1/3 abnehmen,
   die Schiffe von 1.500 t in etwa ihren Bestand halten und
   die großen Schiffe bis 2.000 t und mehr ihre Zahl fast verdoppeln.
   Die laufenden Abwrackaktionen in der EU fördern diese Tendenz.
5. Die Brückendurchfahrtshöhen auf dem Main, dem Main-Donau-Kanal und der

oberen Donau sind grundsätzlich auf mindestens 6 m festgelegt. Es gibt jedoch noch niedrigere Brücken, deren Erhöhung noch längere Zeit dauern wird. Wenn die Schiffahrt nicht unbegrenzt in die Höhe gehen kann, muß sie Länge und teilweise auch Breite ausnutzen. Koppelverbände und Schubeinheiten sind die entsprechende Betriebsform. Diese stellen wegen der vorhandenen Krümmungen des Flusses hohe nautische Anforderungen an die Schiffsführer. Wer die Ausbauziele kritisch infrage stellt, muß sich mit diesen Fakten auseinandersetzen. Sie sind nicht zu ignorieren. Auf der positiven Seite steht dabei jedoch, daß ein Schiffsverkehr unter derart verbesserten Bedingungen erhebliche Beiträge an wirtschaftlichen Ersparnissen und zur Schonung der Umwelt leistet. Die zu Beginn dieses Jahres vorgelegte Kosten-Nutzen-Analyse kommt deshalb zu einem Verhältnis von 1(Volkswirtschaftliche Kosten) : 4 (Volkswirtschaftlicher Nutzen) der geplanten Maßnahmen zwischen Straubing und Vilshofen.

Bei einer solchen erweiterten Sicht der Dinge sollte es doch bei gutem Willen möglich sein, zu einem vernünftigen Konsens in den grundsätzlichen Annahmen zu kommen und damit zu einer besseren Akzeptanz unabdingbarer Eingriffe und Maßnahmen. Dabei sollte auch nicht übersehen werden, daß bereits in den bisherigen Planungen nicht das maximal Wünschenswerte, sondern reduzierte Ziele angestrebt werden. Den größten Vorteil aus den bereits deutlich verringerten Ausbauzielen hat deshalb auch nur das mittelgroße 1.500 t Schiff, nicht die größeren Einheiten. Dies ist bereits eine sehr weitgehende Reduzierung der Ausbauziele. Außerdem sind in den bisherigen Planungen rd. 1/5 der Investitionskosten zum Ausgleich von Eingriffen in den Naturhaushalt angesetzt.

Wenn man dies bedenkt wird deutlich, daß es Zeit ist, nach langer Planungsphase, die viele Alternativen einbezog, nunmehr in Kürze über das seit Dezember 1992 laufende Raumordnungsverfahren für die Strecke Straubing – Vilshofen zu entscheiden. Die volkswirtschaftlichen Verluste und die Belastungen der Natur bei dem gegenwärtigen Zustand sind schwerwiegend. In wenigen Wochen wird außerdem der Hafen Straubing eröffnet. Er wurde im Vertrauen auf eine leistungsfähige und berechenbare Donauschiffahrt angegangen. Das gleiche gilt für die ebenfalls unmittelbar bevorstehende Inbetriebnahme des neuen Hafens in Enns. Leben und Wirtschaft in den ehemals jugoslawischen Nachfolgeländern beginnen sich zu normalisieren. Auch sie brauchen die leistungsfähige Donauschiffahrt.

Geschieht weiterhin nichts, dann wird es bei den unzulänglichen Verhältnissen bleiben. Der Straßengüterverkehr wird, wie bisher, überproportional wachsen, die Bahn die notwendigen und möglichen Verkehrsverlagerungen allein nicht bewältigen. Das kann nicht Sinn einer verantwortungsbewußten Verkehrspolitik sein.

Deshalb müssen die Voraussetzungen einer leistungsfähigen Donauschiffahrt ohne Engpaß als Eckpfeiler zukunftsorientierter Verkehrskonzeptionen endlich beschlossen und dann auch verwirklicht werden.

Historische Zusammenhänge von Donauschiffahrt und Fluß

Dr. rer. pol. Horst Erbguth
1.Vorsitzender des Donau-Schiffahrts-Museums e.V. Regensburg

In Deutschland und Westeuropa sind die Donau mit ihrer Schiffahrt und die Länder, die sie durchfließt, nicht im gleichen Maße im Bewußtsein der Bevölkerung wie der Rhein mit seiner Rheinschiffahrt und den Rheinanliegerstaaten. Die schiffbare Donau umfaßt von der Donaumündung bis Kelheim eine Strecke von 2.414 km.
Mit der inzwischen erfolgten Fertigstellung des Main-Donau-Kanals sind die zwei Stromgebiete Rhein und Donau für die Großschiffahrt von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer auf einer Länge von rund 3.500 km mit 15 europäischen Anliegerstaaten (+ Kroatien und Moldavien) in Ost und West miteinander verbunden.
Die Donau ist mit ihrer Gesamtlänge von 2.858 km nach der Wolga der zweitgrößte Strom Europas und hat mit rund 817.000 Quadratkilometern ein Einzugsgebiet von 1/3 der Fläche Europas. Die Kilometrierung der Donau beginnt mit Null auf der Mole von Sulina im Schwarzen Meer, wo der für die internationale Schiffahrt zugelassene Donauarm ins Schwarze Meer mündet. Die obere Donau von Kelheim bis Gönyü oder Komarom ähnelt einem Gebirgsfluß mit einer Flußbreite von ca. 80 bis 300 m und bei Wien mit einer Fließgeschwindigkeit von 8 km pro Stunde. Das auf dieser Strecke oft felsige Flußbett und die Stromschnellen haben in der Vergangenheit hohe Anforderungen an die Schiffahrt und Schiffsführer gestellt. Umfangreiche Schleusenbaumaßnahman in Österreich und auf der bayerischen Donau haben wesentliche Fahrwasserverbesserungen gebracht bzw. werden sie noch nach Fertigstellung der Strecke der bayerischen Donau zwischen Straubing und Vilshofen bringen. Die Schleusen auf der Donau haben Abmessungen von 230 m Länge und 24 m Breite, die Fahrwassertiefe beträgt mindestens 2,50 m, kann aber in Niederwasserzeiten auf den nicht stauregulierten Strecken nicht gehalten werden. Weitere große Flußbauwerke befinden sich in Slovakien, dem Eisernen Tor-Bereich und der unteren Donau.
Solange Menschen einen Fluß bzw. seine Ufer besiedelten,haben sie sich der Möglichkeiten des Flusses in vielfältiger Form bedient und angepaßt, so auch der Donau. Man ruderte, segelte, treidelte oder ließ sich mit der Fließgeschwindigkeit des Stromes treiben und nutzte den Fluß zum Transport von Menschen und Waren, auch für kriegerische Auseinandersetzungen.
Die Trajansäule in Rom weist ein mit Weinfässern beladenes Frachtschiff auf der unteren Donau auf. Diese Säule wurde Kaiser Trajan (98 bis 117 n.Chr. Geburt) zu Ehren seiner erfolgreichen Eroberung Dratiens, et-

wa das heutige Rumänien, errichtet. Nach den Forschungen soll es sich um einen unrömischen auf der Donau gebräuchlichen Typ eines Lastkanes in gewisser Ähnlichkeit mit den Rheinschiffen seinerzeit handeln. So diente die Donau schon den Römern als Transportweg für die vielfältigen Waren, wie Getreide, Salz, Keramik, Glas und für die Menschen.

In den nachfolgenden Jahrhunderten nach Ende des römischen Reiches hat die Donau als Handelsweg durch Grenzen, vielfältige Abgaben und veränderte politische Grenzen, insbesondere durch Besetzung weiter Gebiete durch die Türken, an Bedeutung verloren.

Der Rückzug der Türken aus großen Teilen des Donauraumes, die Besiedlung dieser Gebiete mit Menschen unter anderem aus dem deutschsprachigen Raum und der entstehende Fernhandel mit Osteuropa führte wieder zu einer Belebung der Donauschifffahrt. Schiffstypen wie der Kelheimer, die Ulmer Schachtel, der Tiroler oder Rosenheimer Plätten, gehörten zu dem Bild auf dem Fluß neben den Flößen.

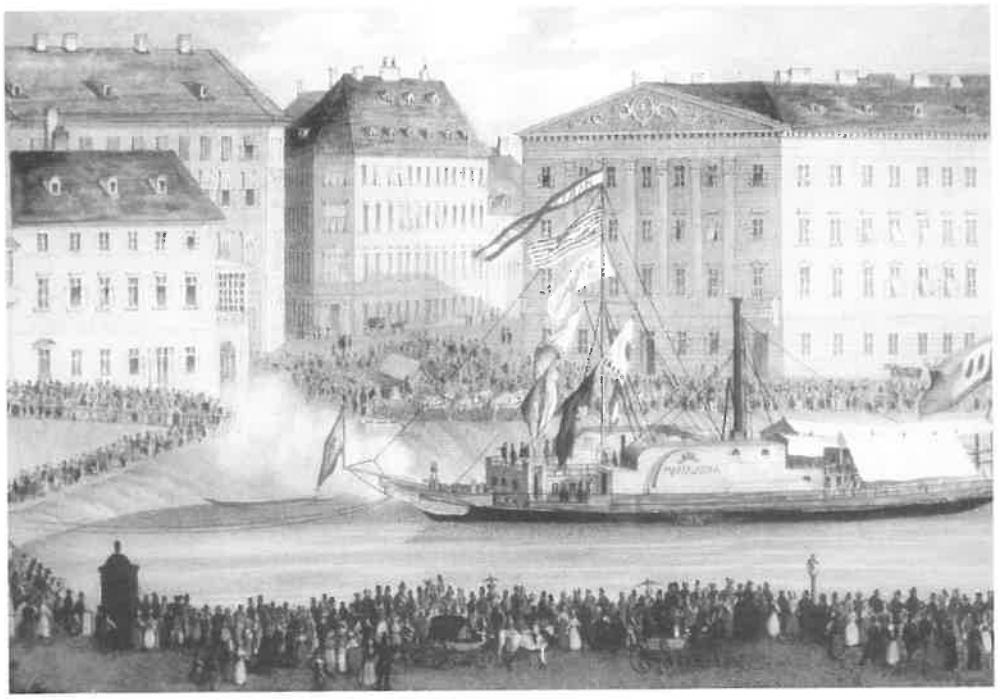
Es entstand ein Fernverkehr und ein Fernhandel über die Donau. Zu Tal bediente man sich der natürlichen Fließgeschwindigkeit des Stromes, während zu Berg getreidelt wurde, sofern die Schiffe nicht im Ankunftsland zerlegt und die Hölzer anderen Zwecken zugeführt wurden. Das Zunftwesen entwickelte sich. Es entstanden organisierte Dienstleistungen in der Schiffahrt, wie die Ordinari-Schiffahrt und Treidelunterneh-

men, die auf bestimmten Strecken die Schiffe verbrachten. Die Schiffahrt bediente sich bis zum Aufkommen der Dampfschiffahrt der natürlichen Gegebenheiten des Flusses und paßte sich mit all ihren Gefahren dem Fluß an. Flußbaumaßnahmen gab es zu dieser Zeit kaum, bis auf solche, die der Hochwasserregulierung zur Verhinderung oder Minderung von Überschwemmungen in den Siedlungsgebieten entlang des Stroms dienten.

Das Aufkommen der Dampfschiffahrt stellte neue Anforderungen an Schiffahrt und Fluß. Die vielfältigen Hindernisse im Strom wie in den Bereichen des Jochensteins und des Kachlets bei Passau, im Strudengau, der Wachau, des Eisernen Tores – um nur einige zu nennen – sowie die Untiefen bei Niedrigwasser erforderten eine Regulierung des Stroms.

Ohne Motor, ohne Hydraulik-Ruderanlage, ohne Schottelmotor und Bugstrahlruder, nur mit Menschenkraft ließen sich Schiffsleute der Ulmer Schachtel bzw. Kelheimer zu Tal treiben. Bei den Stromschnellen und der sich durch Hochwasser dauernd verändernden Fahrrinne ein gefährliches Unterfangen für Mensch, Ladung und Schiff.

Die Entwicklung der Donauschiffahrt bis zu den heutigen Selbstfahrern, schiebenden Selbstfahrern, Schubverbänden und Kabinenschiffen zeigt die stürmische technische Entwicklung der Donauschiffahrt innerhalb der letzten 170 Jahre.



Das erste Dampfschiff auf der Donau, die „Franz I" von der 1. DDSG unternahm am 17.09.1830 die Probefahrt von Wien nach Budapest. Sie benötigte 14,25 Stunden zu Tal und für die Bergfahrt Budapest – Wien 48 Stunden und 20 Minuten. Die „Franz I" war aus Holz gebaut, 48 m lang, 6,20 m breit, mit einer Boulton-Watt-Maschine mit 60 PS nomineller Leistung und mit 240 indizierten PS.
Den Radschiffen folgten die dieselbetriebenen Schraubenschlepper. Bis in die 70er Jahre entwickelten der Bayerische Lloyd und die 1. DDSG auf der Donau ihre Selbstfahrerflotte als Solofahrer, als Selbstfahrer, mit beigekoppeltem Schleppkahn/Schubleichter oder schiebendes Motorgüterschiff. Die starken schiebenden Selbstfahrer können sich auf der Donau unterhalb von Komarom mehrere Körper zusätzlich umhängen, so daß Selbstfahrer in der Berg- wie Talfahrt durchaus drei oder vier weitere Schubleichter oder Kähne mit sich führen.
Wegen der großen durchschnittlichen Transportweite auf der Donau im internationalen Verkehr von rund 1.000 km (Rheinstromgebiet ungefähr 200 km) ist auf den langen Transportstrecken dem Selbstfahrer und dem schiebenden Selbstfahrer nur auf der oberen Donau eine besondere ökonomische Bedeutung beizumessen. Der Verkehr auf der mittleren und unteren Donau kann ökonomisch nur von Schubverbänden bewältigt werden.
Die Anfänge der Schubschiffahrt in Europa liegen mit der Schubeinheit „Uhu" auf der

Donau Anfang der 30er Jahre. Aus der Not geboren, vereinigten sich bei der Schubeinheit „Uhu" zwei Neuerungen, und zwar das Schieben und der Voigt-Schneider-Propeller. Wie jeder Versuch hat auch dieser reichhaltige Erfahrungen vermittelt. Die Kriegsvorbereitungen ließen jedoch die weitere Entwicklung dieser ersten Versuche einer Schubschiffahrt auf europäischen Wasserstraßen ruhen. Inzwischen haben die Reedereien der südosteuropäischen Staaten den Sprung von der Schleppschiffahrt zur Schubschiffahrt gemacht. Sie übersprangen in vielen Fällen den Übergang zu Selbstfahrern und schiebenden Selbstfahrern bis auf spezielle Schiffe, die schon für die spätere Fahrt durch den Main-Donau-Kanal konzipiert waren. Auf der unteren Donau finden wir Schubverbände mit dreißig und mehr Schubleichtern. Der Viererverband kann heute bis Passau fahren. Der jetzige Stand des Ausbaus der deutschen Donau läßt die Weiterfahrt des Viererverbandes bis Regensburg zur Zeit noch nicht zu, obwohl die vorhandenen Schleusen bereits dafür ausgelegt sind.

Die Reedereien der südosteuropäischen Länder verfügen zum Teil über eine starke Schubschiffsflotte, so die ehemalige Sowjetische Donaureederei, jetzt Ukrainische Donaureederei UDASCO.

Auch auf dem Gebiet des Personenschiffsverkehrs diente die Donau früher als Reiseweg mit zum Teil regelmäßigen Abfahrten

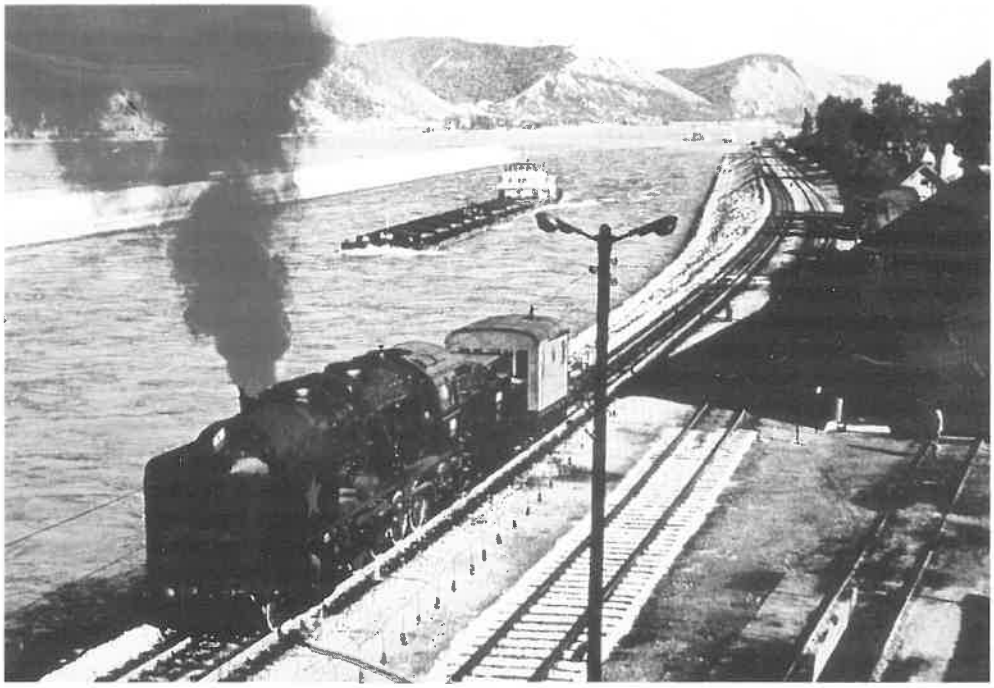
von Ulm, Regensburg nach Wien und Budapest. Diese sogenannten Ordinari-Schiffe waren als Zunftschiffe fester Bestandteil der Transport- und Beförderungswege. Später übernahmen diese Aufgabe die Dampfschiffe im Linienverkehr bis die Eisenbahn auch auf der Strecke entlang der Donau entsprechend entwickelt war.
Heute bietet die Donau im Tagesausflugsverkehr und Kabinenschiffsverkehr besondere Attraktionen. Gerade die großen Kabinenschiffe haben sich den Veränderungen der Fahrwasserverhältnisse und den technischen Möglichkeiten angepaßt.
Der Rückblick auf 2.000 Jahre Entwicklung von Fluß und Schiffahrt, insbesondere der Rückblick auf die letzten 200 Jahre, zeigt,

welche stürmische Entwicklung auch die Donauschiffahrt genommen hat. Dies war nur möglich, weil auch der Fluß entsprechende Veränderungen auf sich genommen und ertragen hat. Flußregulierungsmaßnahmen waren unausweichlich, auch wenn sie sehr häufig schmerzliche Eingriffe in den Fluß und die Flußlandschaft darstellen.
Diese Baumaßnahmen ermöglichten aber eine stürmische technische Entwicklung im Schiffahrtsbereich.
Wenn der „Kelheimer" mit 100 t Ladung und 7 – 8 Mann Besatzung, der Schleppverband mit 1.000 bis 1.500 t Ladung und 25 – 30 Mann Personal, der schiebende Selbstfahrer mit 2.500 t und 4 Mann im Einsatz war, zeigt dies, welche Rationalisierungseffekte und technische Entwicklung die Beförderung einer Tonne auf dem Wasserweg erreicht hat. Ganz andere Güter wurden auf den Wasserstraßen transportfähig als zur Zeit der Ordinari-Schiffahrt.
Während in der Bergfahrt von Passau nach Regensburg ein „Kelheimer" ca. 14 Tage Fahrzeit benötigte, liegt die Fahrzeit bei einer Schleppeinheit bei 3 bis 4 Tagen, beim schiebenden Selbstfahrer bei 1 bis 2 Tagen.

Flußbau und Flußregulierung
Wenn vom Flußbau in alter Zeit die Rede ist, denkt man hauptsächlich an die Bemühungen unserer Vorfahren, die von den geschiebeführenden Flüssen bewirkten Verwüstungen für Ackerbau und Wohngebiete abzuwehren. Mit der Kampfansage an die Naturgewalt des Flusses begann der Wasserbau, allerdings blieb diesem in der Vergangenheit meistens ein nachhaltiger Erfolg versagt. Der große bayerische Wasserbauer im 19. Jahrhundert war Karl Friedrich Wiebekind, Chef des Bayerischen Zentralbüros für Straßen- und Wasserbau. Die Flußregulierungsmaßnahmen auf der Donau von Re-

gensburg bis zur österreichischen Grenze waren mit Buhnen, Leitwerken, d. h. Querbau- und Längsbauwerken und Donaudurchstichen im Jahre 1920 im wesentlichen abgeschlossen. Man hatte sogar zuvor die Strecke Ulm – Regensburg reguliert und für die damalige Großschiffahrt freigegeben. All diese Regulierungsmaßnahmen haben aus Schiffahrtssicht nicht den gewünschten Erfolg gebracht. Sie gewährleisteten auf der Strecke Regensburg – Passau nicht einmal eine Fahrrinnentiefe von 2 m. Es zeigte sich, daß auf dieser Donaustrecke nur noch eine Stauregulierung die technisch-nautischen Anforderungen der Schiffahrt erfüllen kann. Die von der Internationalen Donaukommission angestrebte Fahrrinnentiefe von 2,80 m wird auf der Strecke Straubing – Vilshofen an mehr als 300 Tagen eines Jahres nicht erreicht. Selbst die auf den übrigen deutschen Wasserstraßen weitgehend erreichte Fahrwassertiefe von 2,50 m wird auf diesem Streckenabschnitt an 212 Tagen nicht erreicht.

Gerade auf dem deutschen Streckenabschnitt war die Schiffahrt den besonderen Schwierigkeiten des Stromes in vielfältiger Form ausgesetzt. Eisstau, Hochwasser, Niederwasser erschweren zusammen mit teilweise felsigem Untergrund bestimmter Donaustreckenabschnitte die Schiffahrt und führten zu schwerwiegenden Havarien, nicht nur in der Vergangenheit, sondern auch heute noch.



Gerade die Strecke von Regensburg bis zur österreichisch-ungarischen Grenze erfuhr in der Zeit nach dem ersten Weltkrieg vielfältige flußbautechnische Eingriffe. Die eigens zum Ausbau der Donau, des Mains und der Main-Donau-Verbindung 1921 gegründete Rhein-Main-Donau AG stellte in Deutschland die Staustufe Kachlet, die größte Stau-, Schleusen- und Kraftwerksanlage im Jahre 1928 fertig und im Jahre 1956 die Staustufe Jochenstein. Damit waren zwei große Schifffahrtshindernisse auf der deutschen bzw. dem Beginn der österreichischen Donaustrecke überstaut und gleichzeitig eine optimale Nutzung der Wasserkraft erreicht.
Gleichzeitig ging auch in Österreich die Stauregulierung der Donau zügig voran und schuf wesentliche Verbesserungen der Schiffahrtsverhältnisse auf diesem österreichischen Donaustreckenabschnitt. Bis auf die Wiener Strecke ist heute in Österreich die Donau nahezu vollständig staureguliert.
Eine wesentliche Regulierung vor der Stauregulierung erfolgte auch an der mittleren Donau im Bereich der Karpaten, im sogenannten Eisernen Tor zwischen Jugoslawien und Rumänien. Die Schiffahrtshindernisse waren dort derart, daß ein separater kleiner Kanal gebaut wurde, durch den wegen der starken Strömungsverhältnisse die Schiffe mit einer Eisenbahn und auf der übrigen Strecke mit Streckenschlepper durchgezogen wurden.
Heute überwinden die Schiffe in zwei riesigen Schleusenkammern eine Höhe von 34 m. Die Schleusen sind 310 m lang und 34 m breit. Der Stau erreicht eine Länge von 240 km, fast bis Belgrad. Die Schleuse kann 1 Schubboot und 9 Bargen aufnehmen. All die nautischen Schwierigkeiten sind damit in diesem Bereich beseitigt.
Weitere Stromregulierungsmaßnahmen sind im unteren Donaubereich bzw. im slowakisch-ungarischen Bereich fertiggestellt. Ein gewaltiger Eingriff in die freie Landschaft stellt auch der Cernovoda-Kanal von Cernovoda nach Konstanza dar, der auf rumänischem Gebiet die Donau bis zum Schwarzen Meer um 300 km verkürzt und selbst 64,2 km lang ist. Er ermöglicht eine wesentliche Beschleunigung des Schiffsverkehrs zum Schwarzen Meer.
Mit diesen Ausführungen sollten einige Aspekte der Zusammenhänge zwischen Donauschiffahrt und dem Fluß „Donau" vermittelt werden. Mit der Kampfansage des Menschen an die Naturgewalt des Flusses begann der Wasserbau in den verschiedensten Formen. Die Baumaßnahmen des 20. Jahrhunderts dienten der Nutzung des Flusses als Energiequelle, Transportweg und befreiten weite Gebiete von den Gefahren des Hochwassers. Sie ermöglichten der Schiffahrt, sich zu einem modernen und leistungsfähigen Verkehrsträger zu entwickeln. Wie sich heute zeigt, mußten dafür auch Nachteile und Gefahren in Kauf genommen werden. Die Naturlandschaft wich einer Kulturlandschaft, nicht nur im Flußbereich Donau, sondern in allen anderen Bereichen, die sich der Mensch untertan machte. Es ist deshalb erforderlich, sparsam und einfühlsam mit diesen Ressourcen der Natur und deren Nutzung umzugehen.

Donauausbau – ein absolutes Muß für den Partikulier

Heinz Hofmann, Vorstand der MSG Mainschiffahrts-Genossenschaft eG

Daß ich zu diesem Thema heute anläßlich der diesjährigen Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. referieren darf, hat seinen Grund. Die MSG Mainschiffahrts-Genossenschaft eG mit Sitz in Würzburg, deren Vorstandsmitglied ich bin, vereinigt knapp 100.000 t Partikulier-Schiffsraum und hat – wie vergleichbar kein anderes Unternehmen – den Verkehr von und zur Donau seit Fertigstellung des Main-Donau-Kanals aufgenommen. Gestatten Sie mir, daß ich ganz kurz mein Unternehmen vorstelle.

Das gesamte Fahrtgebiet der MSG erstreckt sich von den Niederlanden, Belgien und Frankreich über den Rhein und seine Nebenflüsse Main, Neckar, Mosel zur Saar und zu den westdeutschen Kanälen.

Besonders ausgeprägt ist die Verkehrsbeziehung von und zum Main, Main-Donau-Kanal und – wie schon genannt – zur Donau.

Bei der MSG handelt es sich um keine reine Befrachtungsgesellschaft im herkömmlichen Sinn. Mit ihren Tochtergesellschaften in Rotterdam, Bamberg, Erlangen und Nürnberg, die mit großen eigenen Umschlagsanlagen und Lagereinrichtungen sowie mit eigenem Fuhrpark im Güternah- und fernverkehr tätig sind, bietet die MSG Speditionsleistungen jeglicher Art an und kann dadurch alle logistischen Notwendigkeiten im Warenverkehr aus einer Hand lösen.

Dieses Angebot wird ergänzt durch die direkte Präsenz der 100%igen Tochter MSG in Rotterdam und die Niederlassung in Dorfprozelten am Main mit einer leistungsfähigen Reparaturwerkstatt für den Einbau, die Inspektion und die Reparatur von Schiffsmotoren sowie Reparatur und Modernisierung am Kasko. Abgerundet wird das Servicepaket durch die Belieferung von Treibstoff und Schmierölen über das eigenbetriebene Bunkerboot in Würzburg.

Seit Fertigstellung des Main-Donau-Kanals im September 1992 hat sich der Verkehr über diese neue Wasserstraße entgegen allen vorherigen Prognosen überaus gut entwickelt. An sogenannten „Neuverkehren" über die Schleuse Kelheim von und nach Donaustationen haben sich die Tonnagen von 2,45 Mio. t (1993) über 3,34 Mio. t (1994) auf über 4 Mio. t (1995) gesteigert.

Diese Zahlen mögen für manche Gegner des Kanals „Peanuts" sein; für das Binnenschiffahrtsgewerbe einerseits, aber auch für die Volkswirtschaft allgemein sind diese Verkehre jedoch überaus positive Richtungszeichen, wobei nicht allein die Tonnagen, son-

dern die Tonnenkilometerleistungen das Zahlenbild dieser Verkehre erst ins richtige Licht rücken.
Ich will Ihnen dies an einem Bild der Verkehrsleistung der MSG verdeutlichen. Die MSG beförderte 1995 insgesamt rund 2,5 Mio. t Güter; hierin waren 1,42 Mio. t Verkehre über den Main-Donau-Kanal enthalten. Die MSG-Verkehre über die Schleuse Kelheim beliefen sich auf ca. 825.000 t; dies entspricht einem Anteil von 20,2% des Gesamtverkehrs über diese Schleuse.
Die Tonnenkilometerleistung der MSG-Flotte lag dabei 1995 bei knapp 2 Mrd. Tonnenkilometern und die mittlere Transportweite (geladenes Schiff) lag durchschnittlich bei 777 km.
Diese Zahlen zeigen, daß es sich bei wesentlichen Verkehren über den Main-Donau-Kanal von und zur Donau um Langstreckenverkehre handelt, so daß die Ladungstonnen allein die echte Verkehrsleistung der Wasserstraßenverbindung Main-Donau-Kanal/Donau so nicht widerspiegeln.
Die erfreuliche Entwicklung des Verkehrs über den Main-Donau-Kanal macht deutlich, daß die Binnenschiffahrt durchaus in der Lage ist, sich in kurzer Zeit auf die Erfordernisse neu entstehender Märkte einzustellen, wenn eine moderne Infrastruktur zur Verfügung steht.
Der Verkehrsträger Binnenschiffahrt gilt als kostengünstiges, sicheres und umweltfreundliches Verkehrsmittel. Darüber hinaus verfügt die Binnenschiffahrt über genügend freie Kapazitäten. Gelänge es, vermehrt Güter auf die Binnenschiffahrt zu verlagern, würde dies zur Entlastung der Straßen- und Schienenwege führen und würde damit zur Verbesserung der Umweltbilanz beitragen.
Um ihre Vorteile aber voll zur Geltung bringen zu können, ist die Binnenschiffahrt auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Diese Infrastruktur wurde mit dem Bau des Main-Donau-Kanals verbessert; sie wird aber sofort wieder gehemmt durch den fehlenden Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen.
Es ist für mich nicht zu begreifen, daß der Ausbau der Donau und damit die zu schaffende Verbesserung der notwendigen Infrastruktur durch ständige Einsprüche von nur einer kleinen Gruppe von Ausbaugegnern blockiert wird. Der Bau des Main-Donau-Kanals bekommt erst seine volle Bedeutung, wenn auch die deutsche Donaustrecke zwischen Straubing und Vilshofen ausgebaut ist. Ausgebaut heißt für mich, daß die Ausbaunorm des übrigen westdeutschen Wasserstraßennetzes erreicht wird.
Daß dies nur möglich ist, wenn nach dem Konzept der Rhein-Main-Donau AG gehandelt wird, ist den Kennern der Materie absolut klar. Um so mehr ist es nicht zu verstehen, daß durch ständige Gegengutachten die Umsetzung der Pläne der Rhein-Main-Donau AG verzögert wird. Dies kann meines Erachtens auch politisch nicht weiter vertreten werden, denn die Verzögerung ist auch volkswirtschaftlich schädlich.
Die Verkehrsentwicklung über den Main-Donau-Kanal hätte sich – dessen bin ich mir absolut sicher – noch viel positiver gestaltet, wenn der Donauausbau bereits vollzogen wäre. So aber haben sich die Beteiligten, d.h. die Binnenschiffahrt und der Frachtzahler immer wieder mit der Unzulänglichkeit des Kleinwassers auseinanderzusetzen. Ein Problem, das alle Vorteile des ökologisch günstigen Verkehrsträgers Binnenschiffahrt zum Nachteil werden läßt, wenn die Abladung der Schiffe über einen längeren Zeitraum eines Jahres nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich ist.
Allgemein ist festzustellen, daß die angestrebte Fahrrinnentiefe auf der Strecke

Straubing – Vilshofen von 2,80 m an mehr als 300 Tagen nicht erreicht wird. Selbst die immer wieder genannte Fahrrinnentiefe von 2,50 m wird an 212 Tagen nicht erzielt.
Aus unserer praktischen Erfahrung der letzten zwei Jahre heraus haben wir 1994 an 189 Tagen und 1995 an 156 Tagen die Schiffe nicht voll abladen können. Dies, obwohl wir in diesen beiden Jahren im Vergleich zu den Vorjahren überraschend „gute" Wasserverhältnisse auf der Donau verzeichnen konnten.
Der wasserstandsbedingte Auslastungsgrad liegt derzeit bei kleinen und mittleren Schiffen zwischen 70 und 85 %. Nach dem Donauausbau soll dieser Auslastungsgrad bei diesen Schiffen zwischen 95 und 100 % liegen.
Der Wettbewerb aber zwingt uns auch heute schon zum Einsatz von Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 2.000 t und mehr. Der Auslastungsgrad dieser Schiffe liegt derzeit auf der Strecke Straubing/Vilshofen bei 45 bis 55%. Die Auslastung nach dem Ausbau der Donau wird mit 80 bis 90% erwartet. Der Donauausbau verbessert also die Auslastungsgrade am Pegel Pfelling erheblich.
Was bedeuten aber nun die derzeitigen Einschränkungen in der Praxis des täglichen Schiffsbetriebes? Ich will dies an einem Beispiel erklären:
Eine Ladung steht in Rotterdam zur Übernahme an. Bestimmungsort ist ein Empfangsplatz in Österreich. Der Disponent bzw. der Schiffsführer hat nun die Abladung und damit den Tiefgang des Schiffes zu bestimmen. Hierbei hat er einerseits die Richtpegel am Rhein und dann vor allem die Richtpegel an der Donau zu beachten.
Dies ist, was den Rhein betrifft, nicht so schwierig. Die Wasserführung des Rheins verläuft im Durchschnitt recht einheitlich. Große Sprünge beispielsweise des dortigen Richtpegels Kaub sind nur selten zu verzeichnen. Die mögliche Tauchtiefe weicht in der Regel nur um einige Zentimeter ab. Was aber macht der Wasserstand an der Donau? Am dortigen Richtpegel Pfelling sind Wasserschwankungen von einem halben Meter die Regel. Ein halber Meter Abladungsdifferenz macht bei einem modernen Schiff eine Tonnage von 550 Tonnen aus. Eine Minderabladung einer solchen Tonnage bedeutet einen Frachtverlust von über 30%. Wie soll sich nun der Schiffsführer bzw. das Befrachtungsunternehmen entscheiden? Die Entscheidung trifft nicht der Auftraggeber, also entscheidet beispielsweise der Partikulier ganz alleine über sein wirtschaftliches Schicksal.
Aber nicht alleine der mögliche Frachtverlust ist hier zu berücksichtigen. Bei der Festlegung der möglichen Abladung ist gleichzeitig zu prüfen, ob das Gut – wenn es dann vielleicht in Regensburg oder an einem anderen Hafenplatz notwendig wird – auch geleichtert werden kann. Je nach Gutart ist dabei zu prüfen, ob und wie diese Ware übernommen und später zum Bestimmungsort weitertransportiert werden kann. Es versteht sich von selbst, daß durch die Manipulation Kosten entstehen. Aber in welcher Höhe soll man diese Kosten vorher kalkulieren?
Diese überaus großen Schwierigkeiten beinflussen die Entwicklung der Donauverkehre erheblich – und dies bis zu 300 Tage im Jahr.
Diese widrigen Umstände bringen für alle Beteiligten erhebliche betriebswirtschaftliche Probleme mit sich. Ein Auftraggeber von Transporten muß aber wenigstens einigermaßen gleichmäßig seine zu zahlende Fracht kalkulieren können. Dies kann er jedoch für die Verkehre über die Donau nicht, nachdem Frachtzuschläge für Kleinwasser ganzjährig einfach nicht zu kalkulieren sind,

andererseits aber auch kurzfristig diese Risiken nicht abgeschätzt werden können bzw. sich im Wettbewerb zu anderen Verkehrsträgern ggf. gar nicht mehr rechnen.
Dies bedeutet, daß einerseits der Verlader, andererseits aber vor allem der Binnenschiffsunternehmer vor dem Problem steht, wie denn überhaupt ein regelmäßiger Verkehr aufgebaut werden kann.
Bei der nicht ausgebauten Donau spielt in diesem Zusammenhang auch der Faktor „Streckenkenntnis" für die Schiffsführung eine nicht unbedeutende Rolle. Der Streckenabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen erfordert heute – aus nautischer Sicht gesehen – im Vergleich zum Rhein und seinen Nebenflüssen eine mehr als dreimal so häufige praktische Streckenerfahrung für die Schiffsführung. Das heißt, daß nur der Schiffsführer sein Donaupatent für diese Strecke erwerben kann, der regelmäßig diese Strecke befährt. Selbst die MSG hat für ihre Flotte, obwohl sie am Gesamtverkehr einen hohen Anteil hat, im letzten Jahr knapp 500.000 DM Kosten für Lotsen aufbringen müssen. Auch diese Kosten wirken sich natürlich auf die Gesamtkosten eines Schiffes bei der derzeitigen Donaufahrt aus.
Aber zurück zur möglichen Abladung des Schiffes. Wir wissen alle, daß aus betriebswirtschaftlicher Sicht heraus die Binnenschiffsfracht nur auf Basis einer entsprechenden Auslastung des Schiffes kalkuliert werden kann. Wie soll aber der Binnenschiffer seine Frachtkalkulation für Donauverkehre erstellen, wenn er nicht weiß, ob er an 200 Tagen oder an 300 Tagen sein Schiff auslasten kann und wenn er nicht weiß, ob er einen Tragfähigkeitsverlust von 30% oder vielleicht 120% kalkulieren muß? Darüber hinaus muß berücksichtigt werden, daß in gewissen Bereichen und Relationen Kleinwasserzuschläge wettbewerbsmäßig im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern überhaupt nur bedingt rechnerisch möglich sind.
Die bisher erbrachte Verkehrsleistung von Neuverkehren über den Main-Donau-Kanal muß man einmal unter diesen Gesichtspunkten werten. Nur dann wird man erkennen, wie überaus positiv sich die Verkehre entwickelt haben und sich schlagartig noch erweitern würden, wenn die Beteiligten mit einem einigermaßen gleichwertigen Wasserstand an der Donau rechnen könnten. Diejenigen aber, wie wir als MSG und die in der MSG zusammengeschlossenen Partikuliere, gehen derzeit ein hohes Risiko ein, wenn sie Verkehre von und zur Donau dauerhaft aufnehmen. Die Risiken der erheblichen Minderabladungen und der evtl. kurzfristig total ausfallenden Ladungsströme machen die Donauschiffahrt so lange zum Vabanquespiel, wie die Donau nicht ausgebaut ist. Es ist für mich heute fast unvorstellbar, wenn ich daran denke, daß wir mit diesen Problemen noch über 10 Jahre leben müssen, selbst dann, wenn noch in diesem Jahr grünes Licht zum Ausbau der Donau gegeben wird.
Diese große Problematik setzt bei einem Unternehmer, der sich mit Donauverkehren beschäftigt, voraus, daß er von Woche zu Woche damit rechnen muß, daß Transporte eingestellt werden, d.h. der Auf- und Ausbau von Verkehrsbeziehungen unterbrochen werden kann. Diese Unwägbarkeiten kann ein einzelner Partikulier nicht absichern, so daß eine Verkehrsentwicklung unter diesen Umständen nur durch Zusammenschlüsse von Partikulieren – wie beispielsweise bei der MSG – und nur von solchen oder ähnlich strukturierten Unternehmen möglich ist.
Diese nautisch bedingten Verkehrsprobleme müssen schnellstens beseitigt werden. Eine weitere Verzögerung einer staugestützten Ausbaulösung des Donauabschnittes zwi-

schen Straubing und Vilshofen führt für den Verkehrsträger Binnenschiffahrt zu erheblichen betriebswirtschaftlichen Verlusten und ist volkswirtschaftlich gleichermaßen nicht zu vertreten.
Die Verkehrsentwicklung sieht nach einer Untersuchung der Planco-Consulting GmbH Verkehrsmengensteigerungen auf der Straße donauaufwärts von heute 11,3 Mio. t über 17 Mio.t (Jahr 2000) auf 23,4 Mio.t im Jahr 2010 vor. In der Gegenrichtung sind Mengensteigerungen von heute 11,2 Mio. t auf 24,1 Mio. t im Jahr 2010 vorausgesagt. Beim Schienenweg sieht es ähnlich aus. Donauaufwärts sollen hier die Verkehrsmengen von derzeit 6,6 Mio. t auf 17,4 Mio. t und donauabwärts von 9,2 auf 18,4 Mio. t anwachsen. Schon heute wissen wir, daß vor allem die Straßenmengen über das derzeit vorhandene Straßennetz nicht zu transportieren sind. Der Verkehrskollaps ist vorprogrammiert. Die Wasserstraße könnte erhebliche Mengen hiervon aufnehmen, aber nur dann, wenn sie ausgebaut ist.
Mit dem Frieden im ehemaligen Jugoslawien und mit der wirtschaftlichen Entwicklung anderer ehemaliger RWG-Staaten steigt die Bedeutung der Wasserstraße Donau erneut. Sie wird immer mehr zu einer zentralen europäischen Verkehrsachse.
Solange aber durch effektive flußbauliche Maßnahmen zwischen Straubing und Vilshofen nicht vergleichbare Schiffahrtsverhältnisse hergestellt werden, wie sie auf Rhein, Main, Main-Donau-Kanal und der übrigen Donau bereits bestehen, bleibt die gesamte Verbindung von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer ein Torso. Milliarden-Investitionen der Bundesrepublik und anderer Staaten, aber auch von Bundesländern, werden nur unzureichend genutzt. Andererseits ist das von der Rhein-Main-Donau AG vorgelegte Konzept eines staugestützten Flußausbaus ein sinnvoller Kompromiß aus schiffahrtstechnischen, flußgestalterischen, wasserwirtschaftlichen und ökologischen Erfordernissen.
Wasserstraßen sind der einzige Verkehrsweg, der noch über ausreichende freie Kapazitäten verfügt. Um für eine arbeitsteilige europäische Wirtschaft zusätzliche umweltfreundliche Gütertransportmöglichkeiten zu schaffen, bedarf es einer leistungsfähigen Wasserstraßeninfrastruktur zwischen den wichtigen europäischen Ballungsräumen von Wirtschaft und Bevölkerung. Dafür ist der Donauausbau in Bayern ein Schlüsselobjekt!
Es ist unbestritten, daß sowohl der Ausbau als auch der Betrieb und die Unterhaltung von Wasserstraßen mit den geringsten negativen Folgen für Landschaft und Naturhaushalt verbunden sind. Durch gezielte ökologisch orientierte Maßnahmen sind diese noch weiter zu reduzieren.
Dem Verkehrsträger Binnenschiffahrt ist im Vergleich der drei Verkehrsträger Bahn, Straße und Schiff der höchste ökologische Wert beizumessen. Es ist daher mehr als verwunderlich, daß dies von den Ausbaugegnern der Donau nicht akzeptiert wird.
Über eines aber sollten sich alle im klaren sein, nämlich daß das wirtschaftliche Wohlergehen eines Volkes auch von optimalen Transporteinrichtungen und den damit verbundenen Dienstleistungen abhängt.

Anforderungen einer wettbewerbs- und entwicklungsfähigen Schiffahrt an die Donau

Dipl.-Kfm. Walter Reith,
Mitglied des Vorstandes
der RS-Partnership AG

Ich danke Ihnen für die Einladung, zu Ihnen über den geplanten Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen sprechen zu dürfen, über den geplanten Lückenschluß auf der Wasserstraße zwischen Rhein und Main, Main-Donau-Kanal und Donau. Gleich zu Beginn meiner Ausführungen möchte ich Ihnen meine Meinung schlank und ungeschminkt mitteilen. Die Beseitigung der Engpaßstelle zwischen Straubing und Vilshofen ist mehr denn je ein vordringliches verkehrspolitisches Gebot. Leider steht die endgültige Entscheidung im Raumordnungsverfahren über die Form des Donauausbaus noch aus. Diese Entscheidung muß aber getroffen werden, und sie sollte bald getroffen werden. Wir brauchen die leistungsfähige Wasserstraße Donau!

Gesamtökologisch betrachtet wäre es nicht zu verantworten, Verkehr auf der Straße zu belassen, der ebenso auf das Wasser gehen könnte.
Der Begriff „Verkehrskollaps" gehört schon längst zum allgemeinen Wortschatz.
Unter den verschiedensten Gesichtspunkten werden diese Verkehrsprobleme diskutiert, die – wie wir alle täglich erleben können oder zwangsweise müssen – noch auf eine befriedigende Lösung warten. Mit wechselnder Sachkenntnis versuchen sich bei diesem Thema die unterschiedlichsten Gruppierungen zu Wort zu melden.
So träumen manche Grüne und Naturschützer davon, den Verkehr gänzlich abschaffen zu können.
Die Wirtschaft betont – meines Erachtens vollkommen zu Recht – die Notwendigkeit guter Verkehrsanbindungen.
Kommunen und Landkreise sehen Verkehr meist noch als regionales Ereignis.
Die Bundes- und Landespolitik erkennt immer mehr die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für den Standort Deutschland und Bayern.
All diesen Ansichten ist aber eines gemeinsam:
Nach oft seitenlangen Ausführungen über den Straßenverkehr, nach der Würdigung des Schienentransportes in oft epischer Breite, tauchen Sätze auf wie z.B. : „Nicht zu vergessen die Binnenschiffahrt..." oder „nicht unerwähnt bleiben darf in diesem Zusammenhang die Wasserstraße..."
Meist folgen dieser Einleitung dann in der prägnanten Kürze, die solche Papiere sonst in der Regel vermissen lassen, ein oder zwei Sätze, die bei wohlwollender Interpretation die Vermutung zulassen, der Verfasser habe zumindest gerüchteweise schon einmal von der Möglichkeit des Gütertransportes per Schiff gehört.

Wie wenig dieser Denkansatz mit der Realität zu tun hat, vermag man schon daran zu erkennen, daß zwar knapp 60% der Verkehrsleistung von der Straße abgewickelt werden, daß aber die Binnenschiffahrt mit rd. 20% nahezu die gleiche Leistung erbringt wie die Schiene.
Dieser Vergleich wird noch aussagefähiger, wenn man sich dabei vor Augen hält, daß die Schiene ihre Leistung auf einem Streckennetz von 44.000 km einfährt. Die Binnenschiffahrt braucht dafür weniger als 1/7 der Strecke, 7.400 km. Die Straße hat eine noch schlechtere Effizienz, 660.000 km für das lediglich 3-fach höhere Transportvolumen im Vergleich zur Binnenschiffahrt. Diese Zahlen belegen eindeutig, daß akuter Handlungsbedarf zugunsten der Binnenschiffahrt besteht.
Wem es ernst ist mit einer Lösung der Verkehrsproblematik, der kommt an der Wasserstraße nicht länger vorbei. Wer eine Lösung und nicht nur die Bestätigung einer bereits vorgefaßten Meinung sucht, der muß die Wasserstraße als wichtigen Faktor in seine Überlegungen mit einbeziehen. Dies gilt umso mehr, da wir uns ja nicht auf den Verkehr von heute beschränken dürfen, sondern über Lösungen zu diskutieren haben, die uns helfen sollen, den Verkehr von morgen zu bewältigen.
Der Bundesverkehrswegeplan geht bis zum Jahr 2010 von folgendem Wachstums-Szenario für Verkehrsleistungen aus:

- der Straßengüterverkehr wird um 55% zunehmen
- die Eisenbahn um 180%
- die Binnenschiffahrt um 92%.

Unbeantwortet bleibt dabei aber die Frage, wie Straße und Schiene diesen Zuwachs bewältigen sollen! Beide Verkehrssysteme fahren bereits jetzt am Rande ihrer Kapazitäten und haben weiteren Ausbaubedarf, aber keine uneingeschränkten Ausbaureserven. Die Binnenschiffahrt dagegen hat noch freie Kapazitäten und ist grundsätzlich, da sie nicht vom Individualverkehr in Anspruch genommen wird, wesentlich aufnahmefähiger. Die Donau ist noch nicht einmal zu 10% ausgelastet.
Deshalb muß man sich zwangsläufig an den „vergessenen Verkehrsweg" Wasserstraße erinnern und wird feststellen, daß dieser Verkehrsweg noch weitere Vorteile in sich birgt:
So ist das Binnenschiff mit Abstand das umweltverträglichste, das kostengünstigste, das sicherste und das zuverlässigste Transportmittel. Ein Maßstab für die Umweltverträglichkeit ergibt sich anhand der externen Kosten. Darunter werden Kosten für die Beseitigung der Luftverschmutzung, der Unfallfolgen, der Lärm-, Boden- und Wasserbelastung, und zwar jeweils gemessen für eine Strecke von 100 km, erfaßt. Dabei verursachen

- der LKW DM 5,01
- die Bahn DM 1,15
- und das Binnenschiff lediglich DM 0,35.

Nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch ist der Transport mit Binnenschiffen günstiger. Auf der Straße kostet es etwa 26 Pfennige, eine Tonne einen Kilometer zu transportieren; der Vergleichswert auf der Schiene liegt bei 12 Pfennigen, auf der Wasserstraße dagegen nur bei 4 Pfennigen.
Die Zeit drängt! Noch nie waren Klimaveränderungen gravierender, noch nie die Umweltverschmutzung höher und noch nie die Ozonschicht dünner. Das alles sind Folgen der immer größer werdenden Emissionen, die den sogenannten Treibhauseffekt hervorrufen. Die Verlagerung von Transportgütern von der Straße auf die Schiene und von der Schiene auf das Wasser würde nicht nur die katastrophalen Verkehrsengpässe lösen,

sondern wäre zugleich ein aktiver Beitrag zum Umweltschutz. Das Binnenschiff rangiert in der Umweltverträglichkeit nachweislich weit vor der Bahn und erst recht vor dem LKW.
Damit sind aber die ökonomischen und ökologischen Chancen der Wasserstraße bei weitem nicht erschöpft: Sie alle wissen, daß Verkehrswege in Deutschland nicht der allgemeinen betriebswirtschaftlichen Rechnung von Kosten und Ertrag unterliegen. Sie sind vielmehr Infrastrukturmaßnahmen, die einen volkswirtschaftlichen Sinn zu erfüllen haben. Sie sind nämlich Voraussetzung dafür, daß eine Region für die Wirtschaft, d.h. für Produktionsstätten, d. h. für den Verkehr von Beschäftigten und für den Warenaustausch erschlossen ist.
So wirft etwa eine Autobahn oder eine Bahntrasse nicht selbst unmittelbar ökonomischen Nutzen ab. Ohne diese Einrichtungen aber würde für die betroffene Region eine wesentliche Voraussetzung für die wirtschaftliche Prosperität fehlen.
Was für Autobahn, Eisenbahn oder Flughafen gilt, gilt in gleichem Maße für Wasserstraßen.
Wir leben in einer Zeit, in der Europa sein Gesicht verändert. Der Eiserne Vorhang zwischen Ost und West ist gefallen. Nachhaltige Strukturveränderungen entstehen aus der Integration der Oststaaten. Es zeichnen sich neue Transportmärkte vor dem Hintergrund der verstärkten Integration ab – insbesondere hier an der Donau.
Die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals erfolgte zur rechten Zeit. Durch die Verbindung von Rhein und Donau ist eine neue Transversale von 3.500 km Länge zwischen West- und Südosteuropa entstanden. Der Kanal verbindet die Industriezentren des Rheins mit denen der Donau. Die ehemaligen Binnenländer wie z.B. Österreich und Ungarn haben einen direkten Zugang zum größten Hafen Europas – Rotterdam.
Die skizzierten Veränderungen stellen die Unternehmen in der europäischen Binnenschiffahrt vor große Herausforderungen, eröffnen jedoch auch neue Chancen. Ein Klagelied, das das europäische Binnenschiffahrtsgewerbe seit Jahren führt, kann diese Probleme sicher nicht lösen. Notwendig ist, sich den Herausforderungen mit einem veränderten Schiffahrtsangebot und einem attraktiven Leistungsangebot zu stellen. Voraussetzung ist aber auch eine optimale Infrastruktur, eine optimale Wasserstraße.
Trotz aller Notwendigkeiten, sich auch in der Binnenschiffahrt verstärkt auf logistische Dienstleistungen einzustellen, bleibt auch in der Zukunft die Hauptbeschäftigungsdomäne der europäischen Binnenschiffahrt der Transport traditioneller Massengutverkehre. In diesem Bereich gilt es, den Modal Split durch eine gezielte Kostenführerschaft weiter zu verbessern. Da eine Leistungsdifferenzierung in diesem Marktsegment nur sehr schwer möglich ist, kommt der Kostenführerschaft eine besondere Bedeutung zu. Kostenführerschaft bedeutet nicht, die bereits niedrigen Preise noch weiter abzusenken, sondern Kostenführerschaft bedeutet, die Voraussetzungen für eine bessere Produktivität des eingesetzten Schiffsparks zu erreichen.
Allgemein möchte ich hier an dieser Stelle sagen, daß die Produktivität auf der Donau unter den besonders schnell und unvorhersehbar wechselnden Abladetiefen leidet. Eine sichere Disposition der Schiffe ist kaum möglich.
Neben dem traditionellen Massengutverkehr wird die Binnenschiffahrt der Zukunft sich verstärkt als Teil einer durchgehenden Transportkette verstehen müssen. Auf dem Verkehrsmarkt konkurrieren nicht mehr nur

Verkehrsträger, sondern immer stärker komplexe logistische Gesamtangebote. Ergänzende Leistungen wie Umschlag, Lagerung, Vor- und Nachlauf, produktbezogene Spezialdienstleistungen, Informations- und Kommunikationsvernetzungen werden immer mehr Bestandteil eines vom Markt geforderten Gesamtleistungspaketes.
Verstärkt und immer lauter fordert die Politik eine Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern entsprechend ihrer spezifischen Leistungsvorteile. Mehr Kooperation statt Konfrontation heißt die Devise, Stärkung der kombinierten Verkehre Wasserstraße-Schiene. Wer könnte dazu unter ökologischen Aspekten „Nein" sagen?
Daß sich die Binnenschiffahrt jenseits der klassischen Massengutverkehre neue Märkte im Rahmen moderner Logistik-Transportketten erobern konnte, zeigt die positive Entwicklung insbesondere des Containerverkehrs über die Wasserstraße. Dieser Verkehr, der sich seit 1976 im Rheinstromgebiet äußerst positiv und mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten entwickelt hat, wird auch verstärkt auf der Donau in Zukunft etabliert werden können. Die österreichische Verkehrspolitik hat diese Entwicklung mit Gründung der Wasserkombi vorausschauend unterstützt. Ich bin überzeugt, daß der Containerverkehr sich auf der Donau ebenfalls mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten entwickeln wird und damit zu einer Entlastung des Transitverkehrs beitragen wird.
Ganz wesentlich ist jedoch für den Container-Verkehr eine tägliche, zuverlässige, ja ich möchte sagen, eine fahrplanmäßige Schiffsabfahrt. Darüber hinaus sind Umschlagsfazilitäten in den Häfen sowie Depot- und Lagermöglichkeiten notwendig. Es muß die Möglichkeit geben, Reparaturen durchführen zu können. Auch ein Anschlußverkehr über Schiene und Straße muß gewährleistet sein.
Der Container-Verkehr wird sich nur dann positiv auf der Donau entwickeln lassen, wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind.
Während der Containerverkehr zumindest auf dem Rhein bereits einen Volumenmarkt darstellt, wird der RoRo-Verkehr auf dem Rhein wohl im wesentlichen ein spezieller Nischenmarkt bleiben. Anders aber ist es im Verkehr nach Südosteuropa. Hier kann sich der RoRo-Verkehr erheblich weiterentwickeln. Dies zeigen die Steigerungsraten in der RoRo-Relation Passau-Vidin (Bulgarien) seit Aufhebung des UN-Embargos gegen Serbien Ende letzten Jahres. Die Nachteile des Straßenverkehrs werden auf den Langstreckenrelationen zu Vorteilen der Wasserstraße. Und was spricht dagegen, daß der RoRo-Verkehr bereits in Regensburg oder Nürnberg einsetzt?
Die Donauschiffahrt wird ihr Leistungsangebot in Spezialsegmenten wie im Anlagentransport, im Transport von kompletten Projekten und vor allem auch im Gefahrgutbereich weiter ausbauen.
Der Trend im Anlagenbau geht infolge der immer komplizierter werdenden technologischen Prozesse zu immer größeren Einzelstücken. Dies rührt daher, daß die Qualitätserfordernisse der Montage nur beim Hersteller selber, nicht aber auf der Baustelle oder beim Empfänger gewährleistet werden können. So sind heute Stückgewichte von 40, 50, 80 t etwas Normales und auch Einzelgewichte von 400 t stellen die Transportorganisationen vor keine unlösbaren Probleme. So gehen heute z. B. Reaktoren aus Deggendorf oder Linz in die ganze Welt. Und warum nicht immer über die Donau?
Zunehmende Bedeutung gewinnt auch der Export von Gesamtanlagen im weitesten Sinne, sogenannte Projekte. Sie stellen einen sehr beachtlichen Lieferumfang dar. Dabei werden bestimmte Produktionsprozesse

beim Empfänger durchgeführt, also Produktionsprozesse vom Inland ins Ausland verlagert. Für die Verkehrswirtschaft sind solche Projekte natürlich logistische Aufgaben ersten Ranges. Sehr wichtig dabei ist eine termingerechte Anlieferung. Und wer kann eine „just in time"-Anlieferung besser und sicherer gewährleisten als die Binnenschiffahrt?
Das Umweltbewußtsein der Bevölkerung nimmt zu, und damit verbunden ist eine hochgradige Sensibilisierung der Politiker. Die Errichtung von Produktionsstätten für gefährliche Güter zum Beispiel wird immer problematischer. Es zeichnet sich ab, daß die Produktion auf wenige Standorte beschränkt sein und somit ein ungeheures Transportbedürfnis auch weiterhin bestehen wird. Da gefährliche Güter überwiegend Massengutcharakter haben, bietet sich der Transportweg Donau in Richtung Südosteuropa, Nah-, Mittel- und Fernost geradezu an. Über Rotterdam, Bremen sowie einige Ostseehäfen kommen Jahr für Jahr Millionen von Autos aus Japan, USA und anderen Produktionsstandorten zu den Empfangsstationen der Länder, die genauso gut über die Donau bedient werden könnten. Ob sich ein solcher Gedanke realisieren läßt, wird sicher keine Frage der Phantasie des Spediteurs sein, sondern er setzt eine kalkulierbare, jederzeit schiffbare Wasserstraße ebenso voraus wie eine Bereitschaft von Binnenschiffahrt und Häfen, sich diesen Aufgaben und den damit zusammenhängenden Anforderungen zu stellen.
Eine freie Donau in Jugoslawien eröffnet natürlich wieder Möglichkeiten, Verkehre aus Westeuropa in die Länder des Nahen und Mittleren Ostens bis zum östlichen Mittelmeer abzuwickeln. Güter werden in einem Binnenschiff transportiert, in einem Donau-Schwarzmeerhafen in ein Seeschiff verladen und z.B. in die Türkei, nach Ägypten oder nach Jordanien verbracht. Oder aber Güter werden bereits im Lom in Bulgarien vom Donauschiff gelöscht und dann per LKW nach Griechenland weitertransportiert.
Die Transportvarianten auf der Donau sind vielfältig und die Anforderungen, die Verlader und Spediteure an die Donau schon heute und mit Sicherheit noch vermehrt in der Zukunft stellen werden, nehmen rapide zu.
Lassen Sie mich in diesem Zusammenhang noch erwähnen, daß wir als Schiffahrtstreibende in letzter Zeit verstärkt von der Industrie aufgefordert werden, Laufzeiten und linienmäßige Abfahrts- und Ankunftszeiten für die Schiffe aufzugeben, wie Sie es vom internationalen Seeverkehr her kennen.
Die Binnenschiffahrt hat auf der Donau zur Lösung der anstehenden Probleme bereits erhebliche Anstrengungen unternommen. Ich erwähnte den RoRo-Verkehr, den Container-Verkehr, den Anlagen- und Schwerguttransport, den Donau-See-Verkehr u.a. Die Donau-Schiffahrt wird auch in Zukunft an der Weiterentwicklung moderner Transporttechnologien arbeiten.
Die führende Schiffahrtszeitschrift der Schweiz - „STROM + SEE" - schreibt in einer ihrer letzten Ausgaben zutreffend: „Die Auseinandersetzung, die gegenwärtig in Bayern geführt wird, ist mehr als der Streit um 70 km Donau zwischen Straubing und Vilshofen – es ist eine grundsätzliche Diskussion um die Wasserstraße insgesamt."
Vielleich braucht man die räumliche Distanz, um dies so klar zu erkennen. Vielleicht braucht man die räumliche Distanz, um festzustellen, wo bei uns die Diskussion um Großprojekte, um Projekte der Verkehrsinfrastruktur, aus dem Ruder läuft.
Ich habe aus der Diskussion den Eindruck gewonnen, einige Gruppen glauben, Deutschland und auch Bayern seien bereits fertige Wirtschaftsstandorte. Doch kann man

es sich deshalb leisten, alle zukunftsorientierten Maßnahmen als unnötig abzulehnen, als schon vom Ansatz her überflüssige Fehlplanung abzutun? Sollte sich diese Tendenz weiter fortsetzen, so werden wir in der Tat bald mit unserem Standort „fertig" sein.
Der Satz „Wir haben unsere Welt nur von unseren Kindern geliehen" gilt nicht nur für den Umgang mit Natur und Umwelt. Er verpflichtet uns auch, Vorsorge dafür zu treffen, daß die jüngere Generation noch Arbeitsplätze vorfindet, in eine Wirtschaft hineinwächst, die Zukunft hat. Das heißt aber, daß wir heute die Weichen dafür stellen müssen. Unterlassungssünden, die wir heute begehen, würden sich schon in naher Zukunft bitter rächen.
Heute gilt es, den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen zu sichern und endlich in Angriff zu nehmen. Stellen Sie sich eine Autobahn vor, die zwei Drittel des Jahres teilweise oder ganz gesperrt ist. Man braucht nur wenig Phantasie, um sich den Sturm der berechtigten Entrüstung auszumalen, mit dem die Öffentlichkeit auf einen solchen Schildbürgerstreich antworten würde. Oder stellen Sie sich eine ICE-Strecke der Deutschen Bundesbahn vor, die über eine Brücke führt, die es nur zuläßt, daß maximal 2 Waggons darüber fahren können. Jedesmal müßte der ganze Zug auseinandergekoppelt und rangiert werden. Ein ungläubiges Stirnrunzeln wäre wohl die mildeste Reaktion, die darauf zu verzeichnen wäre.
Genau dies ist aber die Situation an der Donau zwischen Straubing und Vilshofen: Wir haben eine leistungsfähige Wasserstraße vom Rhein über den Main und den Main-Donau-Kanal zur Donau. Wir haben eine traditionell starke Donauschiffahrt – und hätten damit die Möglichkeit, die neue Verbindung des Rhein-Main-Gebietes mit dem Donauraum zu nutzen. Dazwischen aber liegt ein rd. 70 km langer Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen, der in gravierender Weise die Schiffahrt beeinträchtigt.
Durchschnittlich 9 Monate im Jahr können hier die Schiffe nicht mit voller Ladung fahren, weil sie sonst auf Grund laufen würden. Rund 30 Tage im Jahr kommt die Schiffahrt völlig zum Erliegen. Das ist mehr als nur ein Ärgernis. Es handelt sich um ein Problem, das – wenn es nicht gelöst wird – den Einsatz des Binnenschiffes zwischen Rhein und Donau zur Entlastung unseres Straßen- und Schienennetzes grundsätzlich in Frage stellt.
Dabei dürfen wir uns nicht der Illusion hingeben, daß sich der Verkehr verringert. Er würde sich nur andere Wege suchen, den Weg auf die Straße, d.h. durch unsere Städte, oder , wo es möglich ist, auf die Schiene. Diese beiden Verkehrssysteme haben aber neben dem Güterverkehr auch den ständig wachsenden Personenverkehr aufzunehmen. Schon heute sind sie nur noch beschränkt aufnahmefähig. Wir sind also gezwungen, nach Alternativen zu suchen und diese zu nutzen.
Der Verzicht auf die Wasserstraße hätte zur Folge, daß noch mehr Umgehungsstraßen gebaut werden müßten. es würde bedeuten, daß die LKW-Kolonnen auf unseren Autobahnen noch länger werden und daß die Belastung der Umwelt mit Abgasen dramatisch steigen würde.
Ich bin fest davon überzeugt, daß die Binnenschiffahrt aufgrund ihres umweltfreundlichen Leistungsprofils und der immer härter geführten Auseinandersetzung zwischen Ökologie und Ökonomie zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen wird. Die Donau kann und muß zu einer Entlastung im West-Ost-Transitverkehr führen.
Deshalb „ja" zum zügigen Ausbau der Strecke zwischen Straubing und Vilshofen.

Verkehrsbericht 1995 für die Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau

Verkehr auf Main, Main-Donau-Kanal und Donau

1. Beförderte Gütermengen

1.1. Main

Die Binnenschiffahrt auf dem Main übertraf mit 23,915 Mio t (Vorjahr 23,729 Mio t) um 0,8 % das Vorjahresergebnis. Diese Zunahme resultiert in erster Linie aus dem verstärkten Verkehrsaufkommen des Durchgangsverkehrs zwischen Rhein und Donau (+26,3 %). Im Wechselverkehr mit dem Rhein betrug an der Schleusengruppe Kostheim die Güterbeförderung 21,700 Mio t (Vorjahr 21,614 Mio t) oder +0,4 %. Der einkommende Verkehr erreichte die gleiche Größe wie im Vorjahr, der ausgehende Verkehr nahm um 1,6 % zu. Im internen Mainverkehr wurde das Vorjahresergebnis um 12,1 % übertroffen. Der Verkehr zwischen Main einerseits und Main-Donau-Kanal und Donau andererseits konnte das gute Vorjahresergebnis nicht halten und war um 16,3 % rückläufig.
Ergiebige Niederschläge verbunden mit rascher Schneeschmelze führten im Januar, Februar und Dezember an 14 bzw. 3 Tagen zur Einstellung des Schiffsverkehrs. Auch ruhte die Schiffahrt wegen dringend notwendiger Reparaturen an verschiedenen Schleusen zwischen Faulbach (Ma-km 147,0) und Viereth (Ma-km 380,7) vom 07. bis zum 12. Oktober.
Die Wasserführung des Rheins war im Jahresverlauf gut, erreichte jedoch nicht ganz die des Vorjahres. Die im Rhein-Main-Wechselverkehr eingesetzten Güterschiffe erzielten mit 71,4 % eine um 1,7 Prozentpunkte niedrigere Auslastung als im Vorjahr. Der geringe Güterzuwachs resultierte hauptsächlich aus der Zunahme der schiffsaffinen Massengüter wie Getreide, Nahrungs- und Futtermittel (+3,3 %), Kohle (+3,6 %), Erze und Metallabfälle (+22,9 %), Eisen, Stahl und NE-Metalle (+13,2 %) sowie Industriegüter (+14,0 %). In der Güterhauptgruppe Steine und Erden stagnierte das Beförderungsaufkommen, während bei Erdöl, Mineralölerzeugnissen (-7,0 %), Düngemitteln (-2,9 %) und chemischen Erzeugnissen (-3,2 %) ein Rückgang zu verzeichnen ist.

1.2. Main-Donau-Kanal (MDK)

Der Verkehr auf dem Main-Donau-Kanal profitierte auch in diesem Jahr von dem weiterhin im Wachstum begriffenen Warenaustausch zwischen dem Rhein und der Donau (+26,3 %). So wurden 1995 insgesamt 6,666 Mio t (Vorjahr 6,217 Mio t) oder +7,2% erreicht, davon im Wechselverkehr mit der Donau an der Schleuse Kelheim 4,076 Mio t (Vorjahr 3,334 Mio t) oder +22,3 %. Auch der Gütertransport zwischen MDK und Donau erzielte einen Zuwachs (+30,0 %). Im internen MDK-Verkehr wurden 1995 nur geringe Transporte durchgeführt.
Infolge Überschreitung des Höchsten Schiffahrtswasserstandes war der Schiffsverkehr auf der Nordstrecke zwischen der Mündung in den Main und der Schleuse Hausen (MDK-km 33,0) an bis zu zehn Tagen eingestellt. Notwendige Instandsetzungsarbeiten führten an neun Schleusen zwischen Bamberg und Dietfurt zu einer Schiffahrtssperre vom 09. bis zum 12. Oktober.

1.3. Donau

Der Güterverkehr auf der deutschen Donau entwickelte sich infolge der Verbindung zu den westlichen Wasserstraßen sehr gut und erreichte mit 6,702 Mio t (Vorjahr 5,435 Mio t) ein um 1,267 Mio t oder 23,3 % besseres Ergebnis als im Vorjahr. Der grenzüberschreitende Verkehr an der Schleusengrup-

Tabelle 1: Beförderte Gütermengen*)

Bundeswasserstraßen (BWStr)	1995	1994	Veränderung in %
	Mio t		
1. MAIN			
- Verkehr Schleusengruppe Kostheim	21,700	21,614	+ 0,4
- Interner Mainverkehr	1,756	1,566	+ 12,1
- Verkehr Main - MDK/Donau	0,460	0,549	- 16,3
Gesamtverkehr Main	23,915	23,729	+ 0,8
nachrichtlich:			
- Verkehr Schleuse Obernau	8,907	8,425	+ 5,7
2. MAIN-DONAU-KANAL			
- Verkehr Schleuse Viereth	6,278	5,734	+ 9,5
- Interner MDK-Verkehr	0,001	0,185	- 99,7
- Verkehr MDK - Donau	0,387	0,298	+ 30,0
Gesamtverkehr Main-Donau-Kanal	6,666	6,217	+ 7,2
nachrichtlich:			
- Verkehr Schleuse Kelheim	4,076	3,334	+ 22,3
3. DONAU			
- Verkehr Schleusengruppe Jochenstein	4,891	3,750	+ 30,4
- Interner Verkehr BWStr Donau	0,261	0,129	+ 102,0
- Verkehr BWStr Donau - Westl. Wasserstraßen	1,550	1,556	- 0,4
Gesamtverkehr Donau	6,702	5,435	+ 23,3
nachrichtlich:			
- Verkehr Schleuse Regensburg	4,114	3,315	+ 24,1

*) Differenzen durch Runden der Zahlen; dieser Hinweis gilt auch für alle folgenden Tabellen.

pe Jochenstein wuchs auf 4,891 Mio t um 1,141 Mio t oder 30,4 %. Der Güterverkehr zu und von den Balkanstaaten litt auch dieses Jahr unter den kriegerischen Handlungen im ehemaligen Jugoslawien. Trotz des Friedensabkommens und der Aufhebung des UN-Embargos gegen Ende des Jahres kam es nur sporadisch zu einem Warenaustausch, da Serbien noch mit Abgaben die Durchfahrt behindert. Der interne Verkehr auf der Bundeswasserstraße Donau entwickelte sich überaus positiv und erreichte 0,261 Mio t oder +102,0 %. Der Warenaustausch zwischen der Bundeswasserstraße Donau und den Wasserstraßen im Westen war hingegen leicht rückläufig und erreichte 1,550 Mio t (Vorjahr 1,556 Mio t) oder -0,4 %.

Witterungsbedingte Ereignisse führten im Januar und Februar an sieben Tagen, im Juni an bis zu fünf Tagen und im September und Oktober an drei Tagen abschnittsweise

Tabelle 2: Die verkehrsreichsten Schleusen an den Binnenwasserstraßen im Bundesgebiet

Schleuse	1995	1994
	Mio Ladungstonnen	
Kostheim (Main)	21,7	21,6
Friedrichsfeld (Wesel-Datteln-Kanal)	19,6	20,2
Datteln (Wesel-Datteln-Kanal)	16,2	16,5
Koblenz (Mosel)	15,4	15,6
Münster (Dortmund-Ems-Kanal)	14,9	14,4
Duisburg-Meiderich und Ruhrschleuse (Rhein-Herne-Kanal)	14,8	14,5

wegen Überschreiten des Höchsten Schifffahrtswasserstandes zur Einstellung des Schiffsverkehrs.
Unter den verkehrsreichsten Schleusen an den Binnenwasserstraßen im Bundesgebiet konnte die **Schleusengruppe Kostheim** als Eingang zum staugeregelten Main die Spitzenposition vor der Schleusengruppe Friedrichsfeld (Wesel-Datteln-Kanal) weiter ausbauen (Tabelle 2).

2. Güterumschlag der Häfen und Umschlagstellen

2.1. Main

In den Häfen am Main entwickelte sich der Güterumschlag regional sehr unterschiedlich und lag insgesamt mit 1,6 % unter dem Vorjahresergebnis. Beachtlich sind hierbei die Umschlagsverluste der Industrieregion am Untermain mit -3,2 %, wobei in den einzelnen Häfen erhebliche Schwankungen zu verzeichnen waren. Am Mittel- und Obermain konnten die öffentlichen Häfen in Würzburg und Schweinfurt die Vorjahresergebnisse nicht erreichen, die kleineren Häfen und Umschlagstellen jedoch einen überdurchschnittlichen Zuwachs erzielen, wie nachstehende Tabelle 3 zeigt.

2.2. Main-Donau Kanal

Der rückläufige Trend des Güterumschlages am Main setzte sich auch in den Häfen des Main-Donau-Kanals fort. Bis auf die kleineren Häfen in Erlangen und Fürth mußten alle anderen Häfen Abstriche im Wasserumschlag hinnehmen.

2.3. Donau

Die Häfen an der Bundeswasserstraße Donau zeigten in ihren Umschlagsleistungen sehr unterschiedliche Ergebnisse. So mußte der größte bayerische Hafen in Regensburg einen leichten Rückgang von 1,7 % und der Hafen Passau durch die im Spätjahr vorgenommene Einstellung der Ro-Ro-Linie Pas-

Tabelle 3: Güterumschlag am Main

Häfen, Umschlagstellen	1995	1994	Veränderung
	Mio t		%
MAIN			
Mainmündung bis Aschaffenburg (km 88,00)			
Frankfurt	3,58	3,36	+ 6,7
Offenbach	0,80	0,91	- 12,2
Hanau	2,22	2,02	+ 9,9
Aschaffenburg	1,12	1,12	+ 0,0
sonst. Häfen und Umschlagstellen	5,78	6,54	- 11,6
insgesamt:	13,50	13,95	- 3,2
oberhalb Aschaffenburg (km 88,00 bis 387,69)			
Würzburg	0,77	0,79	- 2,9
Schweinfurt	0,76	0,79	- 4,3
sonst. Häfen und Umschlagstellen	4,75	4,57	+ 4,0
insgesamt:	6,28	6,15	+ 2,0
Main insgesamt:	19,78	20,10	- 1,6

Tabelle 4: Güterumschlag am Main-Donau-Kanal

Häfen, Umschlagstellen	1995	1994	Veränderung
	Mio t		%
Main-Donau-Kanal			
Bamberg	0,84	0,95	- 11,6
Erlangen	0,20	0,17	+ 17,4
Fürth	0,20	0,15	+ 31,6
Nürnberg	1,11	1,14	- 2,6
sonst. Häfen und Umschlagstellen	0,60	0,81	- 25,6
Main-Donau-Kanal insgesamt:	2,95	3,22	- 8,4

sau-Budapest einen Verlust von 40,1 % verkraften. Der Hafen Kelheim entwickelte sich auf Grund seiner prädestinierten Lage am oberen Ende der Donau zum zweitgrößten Hafen in Bayern. In den Häfen machte sich der Wegfall des UN-Embargos gegen Restjugoslawien noch nicht bemerkbar, da Verkehre bis zum Schwarzen Meer weiter durch Durchfahrgebühren der Serben behindert werden.

Tabelle 5: Güterumschlag an der Bundeswasserstraße Donau

Häfen, Umschlagstellen	1995	1994	Veränderung	
	Mio t		%	
Donau				
Kelheim	1,21	1,04	+	16,0
Regensburg	1,98	2,01	-	1,7
Deggendorf	0,38	0,28	+	35,1
Passau	0,10	0,16	-	40,1
sonst. Häfen und Umschlagstellen	0,63	0,23	+	170,1
Donau insgesamt:	4,30	3,73	+	15,1

Tabelle 6: Güterumschlag (nach Güterarten in %)

GV Nr.	Güterarten	Main		MDK		Donau	
		1995	1994	1995	1994	1995	1994
0	Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	2,6	3,2	5,8	7,3	11,4	9,5
1	Andere Nahrungs- und Futtermittel	2,4	2,6	8,1	7,8	20,5	21,6
2	Feste mineralische Brennstoffe	12,7	11,6	23,5	21,9	0,7	1,2
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	30,8	33,0	3,9	1,9	9,5	8,7
4	Erze und Metallabfälle	2,3	2,5	11,8	6,6	4,9	12,0
5	Eisen, Stahl und NE-Metalle	0,5	0,5	2,0	1,7	13,2	15,2
6	Steine und Erden (einschl. Baustoffe)	36,7	34,9	31,1	39,6	23,6	14,6
7	Düngemittel	6,7	6,1	12,3	11,8	12,5	12,9
8	Chemische Erzeugnisse	3,9	4,3	0,7	0,4	2,3	1,7
9	Fahrzeuge, Maschinen und besondere Transportgüter	1,5	1,2	0,9	1,0	1,3	2,6
	insgesamt	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

3. Umschlag nach Gütern

Die Aufgliederung nach den wichtigsten Güterarten ist in Tabelle 6 dargestellt.

Am **Main** kam es beim Güterumschlag gegenüber dem Vorjahr zu beachtlichen Verschiebungen. Beim Umschlag von Kohlen, Steinen und Erden, Düngemitteln und sonstigen Gütern waren Zuwächse zu verzeichnen, während bei allen anderen Güterabteilungen teilweise starke Rückgänge festzustellen sind.

Am **Main-Donau-Kanal** erreichten die Umschlagsleistungen nicht ganz das gute Vorjahresergebnis. In den einzelnen Güterabteilungen wurden erhebliche Schwankungen festgestellt, welche sich von +5,2 Prozentpunkten bei Erzen und Metallabfällen bis - 8,5 Prozentpunkten bei Steinen und Erden erstreckten.
An der **Donau** profitierten die Häfen wie im Vorjahr von der beachtlichen Verkehrszunahme über den Main-Donau-Kanal. Auffallend ist hier der Rückgang des Erzumschlages (-7,1 Prozentpunkte) und die starke Zunahme bei Steinen und Erden (+9,0 Prozentpunkte), während es bei den übrigen Güterarten nur zu geringfügigen Verschiebungen kam.

4. Anteile der Flaggen an den beförderten Gütern

Wie nachstehende Tabelle 7 zeigt, konnte am **Main** die Binnenflotte Deutschlands gegenüber dem Vorjahr geringe Anteile von Verkehrstransporten zurückgewinnen, der Zugewinn der niederländischen Flotte war jedoch wesentlich höher. Diese Zunahmen gingen zu Lasten der Flotten Belgiens, der Schweiz und Österreichs.
Auch auf dem **Main-Donau-Kanal** konnte die deutsche Binnenschiffahrt das Vorjahresergebnis um 2,1 Prozentpunkte übertreffen. Zuwächse verzeichneten auch die niederländische Flotte mit 1,3 Prozentpunkten und die Flotte Luxemburgs mit 0,3 Prozentpunkten. Alle anderen am Güterverkehr beteiligten Nationen mußten Einbußen hinnehmen und hatten einen stagnierenden Anteil.
Auf der Bundeswasserstraße **Donau** konnte von den westlichen Nationen die niederländische und die luxemburgische Flotte ihren Anteil weiter ausbauen, während die Flotten Deutschlands, der Schweiz und Belgiens Rückschläge verkraften mußten. Von den Donauanliegerstaaten profitierten neben der slowakischen Flotte noch Fahrzeuge aus der Ukraine. Alle anderen Donauflotten konnten ihr Vorjahresergebnis in etwa halten.

5. Fahrgastschiffahrtt

Die Fahrgastschiffahrt am **Main** erreichte in ihren regionalen Bereichen infolge witterungsbedingter Einflüsse im Früh- und Spätjahr nicht die Beförderungszahlen des Vorjahres. Die Reisen mit Fahrgastkabinenschiffen wurden von deutschen und ausländischen Reedereien vermehrt im Wechselverkehr zwischen Rhein und Donau durchgeführt.
Auf dem **Main-Donau-Kanal** verzeichnete die ortsansässige Fahrgastschiffahrt im Tagesausflugsgeschäft infolge ungünstiger Witterung im Frühjahr und eines verregneten Septembers Einbußen von ca. 10 % in der Personenbeförderung. Bei den Kreuzfahrten mit Fahrgastkabinenschiffen hingegen konnte gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung von rd. 30 % der Schiffsbewegungen festgestellt werden.
Auf der deutschen **Donau** waren 23 Fahrgastschiffe und zwei Fahrgastkabinenschiffe beheimatet mit zusammen 12 518 Personenplätzen. Deutsche und ausländische Unternehmen boten mit ihren kanalgängigen Fahrgastkabinenschiffen eine Vielzahl von Kreuzfahrten bis nach Budapest an. Im grenzüberschreitenden Verkehr an der Schleusengruppe Jochenstein wurden rund 495 000 (Vorjahr 605 000) oder 18,2 % weniger Fahrgäste befördert. Im Tagesausflug lag der Rückgang bei den einzelnen Firmen sogar bei -25 % gegenüber dem Vorjahr.

Tabelle 7: Anteil der Flaggen an den beförderten Gütern nach den Erhebungen an den Schleuen Kostheim, Kelheim und Jochenstein

Flaggen	Main (%)		Main-Donau-Kanal (%)		Donau (%)	
	1995	1994	1995	1994	1995	1994
Deutschland	51,1	50,7	46,6	44,5	39,3	40,4
Niederlande	39,7	39,1	35,8	34,5	17,0	13,3
Schweiz	3,4	4,2	0,2	0,2	0,1	0,2
Belgien	3,7	4,1	7,7	10,0	4,1	5,5
Frankreich	0,2	0,1	0,2	0,1	0,0	---
Luxemburg	1,2	0,8	0,8	0,5	0,4	---
Österreich	0,4	0,7	4,9	6,0	11,3	14,1
Slowakei	0,1	0,1	1,2	1,3	10,8	8,8
Ungarn	0,2	0,2	2,5	2,6	12,7	12,8
Serbien, Kroatien	---	---	0,0	---	0,1	0,2
Rumänien	---	---	0,0	---	1,4	2,0
Bulgarien	---	---	---	---	0,9	1,0
Ukraine/GUS	---	0,0	---	0,1	1,8	1,3
Sonstige	---	0,0	---	0,1	---	0,3
insgesamt:	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Satzung des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V.

in der Fassung vom 10.06.1996

§ 1 – Name, Sitz und Geschäftsjahr
Der Verein führt den Namen: Deutscher Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. Nürnberg.
Er hat seinen Sitz in Nürnberg und ist unter der Nr. XX/48 in das Vereinsregister beim Amtsgericht Nürnberg eingetragen.
Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

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

§ 3 – Mitgliederkreis
Als Mitglieder können dem Verein angehören natürliche und juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts des In- und Auslandes.
Die Mitgliederversammlung kann auf Vorschlag des Vorstandes Persönlichkeiten, die sich um die Förderung des Vereinszweckes besonders verdient gemacht haben, zu Ehrenmitgliedern ernennen.

§ 4 – Erwerb und Verlust der Mitgliedschaft
Die Mitgliedschaft des Vereins wird auf Antrag durch Zustimmung der Vorsitzenden erworben.
Die Mitgliedschaft erlischt:
1. durch den Tod des Mitglieds bzw. durch Erlöschen der Firma
2. durch freiwilligen Austritt
3. durch Beschluß des Vorstandes bei gröblicher Verletzung der Pflichten gegenüber dem Verein oder ehrenrührigem Verhalten.

Die Mitgliedschaft kann nur durch einen an den Verein gerichteten eingeschriebenen Brief, spätestens am 30.06. zum Schluß des Geschäftsjahres, gekündigt werden.

§ 5 – Vereinsbeiträge
Die Kosten des Vereins werden durch Beiträge der Mitglieder gedeckt.
Der Vorsitzende oder der Geschäftsführer ist berechtigt, mit einem neu aufzunehmenden Mitglied dessen Beitrag zu vereinbaren. Richtlinie hierfür soll das Interesse des neuen Mitglieds an der Arbeit des Vereins und seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit sein. Erfolgt das Ausscheiden während des Geschäftsjahres, so ist der Beitrag für das ganze laufende und, wenn die Kündigung nach dem 1.7. erfolgt, auch für das folgende Geschäftsjahr zu entrichten.

§ 6 – Gemeinnützige Tätigkeit
Gemäß den gemeinnützigen Zielen erstrebt der Verein keine Gewinne. Etwaige Überschüsse des Vereins dürfen nur für die satzungsgemäßen Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten keine Anteile davon und in ihrer Eigenschaft als Mitglieder auch keine sonstigen Zuwendungen aus Mitteln des Vereins. Sie erhalten bei ihrem Ausscheiden oder bei Auflösung oder Aufhebung des Vereins keine Ansprüche auf das Vereinsvermögen.
Es darf keine Person durch Verwaltungsaufgaben, die den Zwecken des Vereins fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.

§ 7 – Organe des Vereins
Die Organe des Vereins sind:
- Der Vorstand
- Der Beirat
- Die Mitgliederversammlung

§ 8 – Der Vorstand
Der Vorstand des Vereins besteht aus einem Vorsitzenden, zwei stellvertretenden Vorsitzenden und mindestens zehn Vorstandsmitgliedern, sowie dem Geschäftsführenden Vorstandsmitglied, falls ein solches gemäß § 12 bestellt ist.
Der Vorstand wird von der Mitgliederversammlung auf drei Jahre gewählt.Der Vorsitzende und die beiden stellvertretenden Vorsitzenden werden in Einzelwahl gewählt, die übrigen Mitglieder des Vorstandes können auch en bloc gewählt werden. Die Wahl erfolgt durch geheime Abstimmung oder, sofern niemand widerspricht, durch offene Abstimmung. Wiederwahl ist zulässig.
Der Vorstand bleibt so lange im Amt, bis ein neuer Vorstand ordnungsgemäß bestellt ist, jedoch längstens bis zum Schluß des Kalenderhalbjahres, das dem letzten Amtsjahr folgt.
Zu den Aufgaben des Vorstandes gehören insbesondere
- die Beratung der Grundsätze der Vereinsarbeit
- die Einsetzung von Arbeitsausschüssen
- die Berufung von Nichtmitgliedern in den Beirat
- die Bearbeitung von Vorschlägen an die Mitgliederversammlung
- die Erstellung des jährlichen Etats sowie
- die Vorprüfung der Jahresabrechnung und Vorlage an die Mitgliederversammlung.

Vorstandssitzungen finden mindestens zweimal jährlich statt. Sie sind außerdem vom Vorsitzenden oder einem stellvertretenden Vorsitzenden einzuberufen, wenn drei Vorstandsmitglieder es verlangen. Die Einladung hat unter Angabe der Tagesordnung im Regelfalle zwei Wochen vorher zu erfolgen.
Der Vorstand ist beschlußfähig, wenn mindestens ein Drittel der Vorstandsmitglieder anwesend ist. Die Beschlüsse des Vorstandes werden mit Stimmenmehrheit der erschienenen Vorstandsmitglieder gefaßt. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag.
Über die Beschlüsse des Vorstandes ist ein Protokoll aufzunehmen und von dem Vorsitzenden der betreffenden Sitzung zu unterzeichnen.
Der Verein wird im Sinne des § 26 BGB von dem Vorsitzenden und den beiden stellvertretenden Vorsitzenden vertreten. Jeder ist allein vertretungsberechtigt. Im Innenverhältnis dürfen die beiden stellvertretenden Vorsitzenden von ihrer Vertretungsbefugnis nur Gebrauch machen, wenn der Vorsitzende verhindert ist.

§ 9 – Der Beirat
Der Beirat besteht aus dem Vorsitzenden des Vereins, den beiden stellvertretenden Vorsitzenden des Vereins sowie dem Geschäftsführenden Vorstandsmitglied, falls ein solches gem. § 12 bestellt ist, und den Mitgliedern, die von der Mitgliederversammlung auf drei Jahre gewählt werden.
Die Wahl erfolgt durch geheime Abstimmung oder, sofern niemand widerspricht, durch offene Abstimmung. Wiederwahl ist zulässig.
Nichtmitglieder, die sich in Praxis und Wissenschaft um die Ziele des Vereins verdient gemacht haben, können vom Vorstand auf drei Jahre in den Beirat berufen werden.
Die Anzahl der Beiratsmitglieder soll 30 nicht überschreiten.
Die Zugehörigkeit zum Beirat endigt außerdem sinngemäß nach den in § 4 angeführten Tatbeständen für das Erlöschen der Mitgliedschaft des Vereins.

Der Beirat wird durch den Vorsitzenden des Vereins bei Bedarf oder auf Antrag von mindestens einem Drittel der Beiratsmitglieder einberufen. Die Einladung hat unter Angabe der Tagesordnung zwei Wochen vorher zu erfolgen.
Dem Beirat obliegt die Bearbeitung (Beratung und Beschlußfassung) aller ihm von dem Vorsitzenden oder dem Vorstand unterbreiteten Vereinsangelegenheiten von besonderer Bedeutung.

§ 10 – Beschlußfähigkeit des Beirats und der Arbeitsausschüsse
Der Beirat und die Arbeitsausschüsse sind beschlußfähig bei mindestens einem Drittel ihrer Mitglieder. Sie beschließen mit einfacher Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Wenn ein Drittel der Mitglieder des Beirats es verlangt, muß der Vorsitzende eine Beiratssitzung einberufen. Über die Beschlüsse ist ein Protokoll aufzunehmen und von dem Vorsitzenden der betreffenden Sitzung zu unterzeichnen.

§ 11 – Mitgliederversammlung
Die Mitgliederversammlung wird vom Vorsitzenden regelmäßig einmal im Jahr einberufen. Die Mitglieder sind spätestens 14 Tage vorher unter Mitteilung der Tagesordnung schriftlich zu laden. In dringenden Fällen kann der Vorstand unter Einhaltung einer kürzeren Frist außerordentliche Mitgliederversammlungen einberufen; er muß sie einberufen, wenn mindestens ein Drittel der Mitglieder oder der Beirat kraft Beschlusses dies unter Angabe der zur Beratung zu stellenden Punkte schriftlich beantragen.
Jedes Mitglied hat eine Stimme. Die Beschlüsse werden, soweit die Satzung nicht etwas anderes bestimmt, mit einfacher Stimmenmehrheit gefaßt. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden, im Falle einer Wahl entscheidet das Los. Über die Verhandlung ist ein Protokoll aufzunehmen und vom Vorsitzenden und dem Geschäftsführer zu unterzeichnen. Die Mitglieder können sich in der Mitgliederversammlung unter Vorlage schriftlicher Vollmacht vertreten lassen.
Die Mitgliederversammlung beschließt vornehmlich über:
1 die Wahl des Vorstandes, seines Vorsitzenden und der beiden Stellvertreter,
2. die Wahl der Beiratsmitglieder,
3. die Festsetzung des Jahresetats,
4. die Änderungen der Satzung,
5. den Jahresabschluß,
6. die Entlastung des Vorstandes und der Geschäftsführung,
7. die Wahl von Kassenprüfern,
8. die Auflösung des Vereins.

§ 12 – Geschäftsführung
Der Vorstand kann einen oder mehrere Geschäftsführer anstellen, von denen einer zum Hauptgeschäftsführer oder zum Geschäftsführenden Vorstandsmitglied bestellt werden kann.

§ 13 – Satzungsänderungen
Eine Änderung der Satzung des Vereins kann von der Mitgliederversammlung nur mit einer Mehrheit von 3/5 der erschienenen Mitglieder beschlossen werden.

§ 14 – Auflösung
Die Auflösung des Vereins kann von der Mitgliederversammlung nur mit einer Mehrheit von 4/5 der erschienenen Mitglieder beschlossen werden.
Bei Auflösung des Vereins fällt das Vereinsvermögen dem Bundesverkehrsministerium zur Verwendung im Interesse der weiteren Förderung des Wasserstraßengedankens im Sinne des § 2 zu.

Beirat des Deutschen Wasserstrassen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V.

Die Mitgliederversammlung 1996 wählte einstimmig folgende Persönlichkeiten in den Beirat für die Jahre 1996, 1997 und 1998:

Dr. Siegfried Balleis
Oberbürgermeister der Stadt Erlangen

Konsul Heribert Becker
Vorsitzender des Vorstands
der Lehnkering Montan Transport AG

Dr. Rainald Bonhoff
Mitglied des Vorstands der Deutschen Schiffsbank AG

Ministerialrat Gerd Bormuth
Bundesministerium für Verkehr

Dr. Hubert Faltermeier
Landrat des Landkreises Kelheim

Regierungspräsident Dr. Friedrich Giehl
Regierung von Niederbayern

Walter von Glass
Mitglied des Vorstandes der Heidelberger Zement AG

Dieter Görlitz
Oberbürgermeister der Stadt Deggendorf

Gudrun Griesser
Oberbürgermeisterin der Stadt Schweinfurt

Professor Dr. Werner Gumpel
Vorstand des Seminars für
Wirtschaft und Gesellschaft Südosteuropa
an der Universität München

Dipl.-Ing. Dieter Häckl
Direktor der Hafenverwaltung Regensburg

Dr. Lothar Hauck
Direktor der Deggendorfer Werft und Eisenbau GmbH

Regierungspräsident Dr. Erich Haniel
Regierung von Oberfranken

Ministerialrat Horst Kleemeier
Bayerisches Staatsministerium
für Wirtschaft, Verkehr und Technologie

Direktor Dipl.-Ing.Ulrich Laube
Leiter des Bereiches Anlagentechnik
der Siemens AG

Herbert Lauer
Oberbürgermeister der Stadt Bamberg

Klaus van Lith
Vorsitzender des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen

Regierungspräsident Alfons Metzger
Regierung der Oberpfalz

Rechtsanwalt Michael Middendorf
Geschäftsführer des VBMI

Hubert Mierka
Mierka Donauhafen Krems Gesellschaft
GmbH & Co. KG

Dr. Ulrich Pabst
Geschäftsführendes Präsidialmitglied
des Vereins für europäische Binnenschiffahrt
und Wasserstraßen e.V.

Reinhold Perlak
Oberbürgermeister der Stadt Straubing

Heinz Reiche
1. Bürgermeister der Stadt Kelheim

Dipl.-Ing.Klaus Rost
Präsident der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Südwest

Hans Schaidinger
Oberbürgermeister der Stadt Regensburg

Reg.Bmstr. Walter Schmidt
Direktor der Hafen Nürnberg-Roth GmbH

Willi Schmöller
Oberbürgermeister der Stadt Passau

Hans Weiß
1.Bürgermeister der Stadt Roth

Wilhelm Wenning
Oberbürgermeister der Stadt Fürth

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

Schadenersatz für fehlerhafte, unvollständige oder nicht erfolgte Angaben ist ausgeschlossen.