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

Mitteilungsblätter

89

Mitteilungsblätter
September 1996
Nummer 89

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

Donauausbau für Hafen Straubing-Sand lebenswichtig
Vorwort der Redaktion 5

Festansprache zur Hafeneröffnung
Dr. Edmund Stoiber, Bayerischer Ministerpräsident 7

Daten und Fakten des Hafens Straubing-Sand 12

Hafen Straubing-Sand mit guten Zukunftsaussichten
Interview mit Geschäftsführer Dipl.-Kfm. Josef A. Keller
Hafen Straubing-Sand GmbH 16

Private Investitionen im Vertrauen auf sachgerechte politische Entscheidungen
Interview mit Marc Mützel, Hafenlogistik Straubing GmbH 20

Ausstellungsstand des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. zur Hafeneröffnung 23

- **Donauausbau – verblüffende Diskrepanz zwischen veröffentlichter Meinung und Bürgerurteil**
  Vorsitzender Dr. Wilhelm Doni im Informationsgespräch mit niederbayerischen Bürgern 24
- **Der Info-Stand – Aussagen des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins** 27

Donauausbau für Hafen Straubing-Sand lebenswichtig

Am 28.06.1996 wurde der Hafen Straubing-Sand nach einer Bauzeit von knapp zwei Jahren unter großer Anteilnahme der niederbayerischen Bevölkerung durch den Bayerischen Ministerpräsident Dr. Edmund Stoiber feierlich eröffnet. Der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein widmet diesem Ereignis das vorliegende Mitteilungsblatt.
In seiner Eröffnungsrede, die wir im Wortlaut wiedergeben, betont Ministerpräsident Dr. Stoiber die Bedeutung des Hafens Straubing-Sand als Infrastrukturmaßnahme für den niederbayerischen Raum. Dabei stellt er klar, daß der sachgerechte Ausbau der Donau zu einer leistungsfähigen Schiffahrtsstraße entscheidende Voraussetzung für die zukünftige Entwicklung dieses Hafens ist.
Der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein begrüßt diese klare Aussage des Bayerischen Ministerpräsidenten und verbindet damit die Forderung, daß dieser Ausbau nunmehr auch zeitnah erfolgt.

Entscheidung überfällig

Daß nur ein staugestützter Ausbau die Mindestanforderung der Schiffahrt von 280 cm Fahrwassertiefe erfüllen kann, ist unter Fachleuten längst unbestritten,darüber sind sich auch die Bayerische Staatsregierung und das Bundesverkehrsministerium im klaren. Bei der längst überfälligen Entscheidung über den Fortgang des Raumordnungsverfahrens kann daher nur zugunsten einer staugestützten Lösung entschieden werden. Geschieht dies nicht und wird etwa weiter geprüft, erörtert und verzögert, so wäre dies gleich in mehrfacher Hinsicht fatal:

- Die hohen öffentlichen und privaten Investitionen im Hafen Straubing-Sand würden zunehmend zu Fehlinvestitionen.
- Der damit verbundene Vertrauensschaden bei der investierenden Wirtschaft würde weit über diesen aktuellen Fall hinauswirken.
- Es wäre ein Schildbürgerstreich besonderer Art, mit großem Einsatz öffentlicher Mittel einen neuen Hafen zu bauen, der dann über keinen ausreichenden Wasserstraßenanschluß verfügt. Denn bekanntlich sind die einschlägigen Wasserbaufachleute der begründeten Auffassung, daß mit rein flußbaulichen Maßnahmen im Bereich der Zufahrt zum Hafen Straubing-Sand günstigstenfalls 2,0 m Fahrrinnentiefe herstellbar wären anstelle der mindestens erforderlichen 2,80 m.
- Somit wäre es von besonderer negativer Signalwirkung, wenn bei einer fachlich eindeutig abgeklärten Situation sich eine starke parlamentarische Mehrheit des Bayerischen Landtags einer lautstarken außerparlamentarischen Minderheit – dem Verbands-Naturschutz und dessen Hofberichterstattung – beugen würde.
- Aber selbst für den Umwelt- und Naturschutz wäre eine derart falsche Entscheidung im Grunde genommen kontraproduktiv, weil damit ein doktrinäres Festhalten am keineswegs idealen status quo der Donau zum Prinzip erhoben würde. Das müßte hier und andernorts das Bemühen um zukunftsweisende ökologische Lösungen behindern.

Die Beiträge dieses Mitteilungsblattes unterstreichen diese Aussagen nachhaltig.

Zwingende Argumente

Die Eröffnungsrede des Bayerischen Ministerpräsidenten Dr Edmund Stoiber hatten wir schon erwähnt.
Bei den Daten und Fakten des Hafens Straubing-Sand und im Interview mit dessen

Geschäftsführer Josef A. Keller wird nicht nur der bedeutende Einsatz öffentlicher Mittel deutlich, sondern auch die zwingende Notwendigkeit einer leistungsfähigen Wasserstraße.
Das Interview mit Herrn Marc Mützel von der Hafenlogistik Straubing GmbH zeigt, daß die Investitionen dieses und anderer mittelständischer Unternehmen im Vertrauen auf einen zeitnahen und sachgerechten Donauausbau erfolgen.
Aber der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein konnte anläßlich der Hafeneröffnung auch eigene Erfahrungen sammeln. Zur Eröffnung des Hafens Straubing gestaltete der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein einen vielbeachteten Info-Stand. Im Mittelpunkt dieser Präsentation standen deutliche Argumente für den Verkehrsträger Binnenschiffahrt und den Donauausbau Straubing-Vilshofen.
Der Vorsitzende des Vereins, Dr. Wilhelm Doni, ließ es sich nicht nehmen, an allen drei Tagen den Stand von morgens bis abends persönlich zu betreuen, eine Vielzahl von Auskünften zu geben, zahlreiche Informationsgespräche zu führen und vor allem das Meinungsbild der Standbesucher kennenzulernen.
Dabei hat ihn das große Verständnis der bodenständischen niederbayerischen Bevölkerung für die Ausbaunotwendigkeit der Reststrecke Straubing-Vilshofen beeindruckt. In seinen zahlreichen Gesprächen stellte Dr. Doni eine frappierende Diskrepanz in der Beurteilung des Donauausbaus zwischen der Meinung der einheimischen Bevölkerung und der von zahlreichen Medien in ständig wiederkehrenden, nahezu gleichlautenden Meldungen gepflegten Behauptungen des Verbands-Naturschutzes fest.
Schon insoweit war die Ausstellungsbeteiligung, die für den Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein eine große finanzielle und auch arbeitsmäßige Belastung darstellte, von hohem Nutzen und Erkenntniswert.
Bleibt nach der eindrucksvollen Eröffnung mit ihren zahlreichen Bekenntnissen zur Binnenschiffahrt und zum Donauausbau die berechtigte Hoffnung, daß die Bayerische Staatsregierung und das Bundesverkehrsministerium hinsichtlich des Donauausbaus Straubing-Vilshofen der jahrelangen Prüfung nun endlich Taten folgen lassen!

Die Redaktion

Festansprache zur Eröffnung des Donauhafens Straubing-Sand

Dr. Edmund Stoiber
Bayerischer Ministerpräsident

Beim Richtfest der neuen Messe in der vergangenen Woche sagte der Münchner Oberbürgermeister Ude: „Bayern kann nur blühen, wenn München leuchtet." Wollen wir am heutigen Tag dem Münchner Oberbürgermeister seinen Lokalpatriotismus und die weitgehende Gleichsetzung von München und Bayern nicht weiter verübeln.
Aber als Bayerischer Ministerpräsident halte ich dieser Aussage entgegen: „Bayern kann nur blühen, wenn viele Städte und Kommunen in ganz Bayern leuchten. Je größer die Leuchtkraft überall ist, um so schöner, um so dauerhafter die Blüte unseres Landes.
Und heute leuchtet **Straubing-Sand. Deutschlands jüngster Binnenhafen wird eröffnet**. Das ist wahrlich ein Grund für Freude und zum Feiern. Ein Grund zum Feiern für Straubing und die ganze Region.

Die Bedeutung des Hafens Straubing-Sand

Straubing reiht sich damit in die Kette der Häfen an der Donau zwischen Regensburg und Deggendorf ein. Dies bedeutet keine Konkurrenz zu diesen Häfen, denn die Hafendichte an der Donau ist sehr gering und die Entfernung groß genug. Der Hafen Straubing-Sand ist vielmehr eine wertvolle Ergänzung der Hafenstruktur an der bayerischen Donau.
Dieser moderne und leistungsfähige Universalhafen ist zudem in Verbindung mit dem Industriegebiet und dem Güterverkehrszentrum zu sehen. Diese Vernetzung, verbunden mit einer optimalen Verkehrsanbindung, ermöglicht vorteilhafte Synergieeffekte sowohl für die Ansiedler im Industriegebiet wie für die Auslastung des Hafens.
Der Entwicklungsbereich Straubing-Sand ist derzeit die größte niederbayerische Industrie- und Gewerbeansiedlung, die seit 1975 gefördert wird und die mit der heutigen Hafeneröffnung zunehmend Gestalt und Profil gewinnt. Damit wird die wirtschaftliche Bedeutung Straubings und der Region erheblich gestärkt. Zudem dient die Entwicklungsmaßnahme, mit der etwa 4.000 Arbeitsplätze geschaffen werden sollen, der Stärkung und Konsolidierung der zentralörtlichen Funktion der als Oberzentrum eingestuften Stadt Straubing. Für diesen Raum ist das eine kräftige Zukunftsinvestition, zumal auch eines der aus den Privatisierungserlösen eingerichteten Gründerzentren hier seinen Platz findet.
Straubing-Sand ist ein Beispiel dafür, wie aus kommunalpolitischer Zielsetzung und Initiative, aus kommunalpolitischem Weitblick und Durchsetzungsvermögen zusammen mit staatlicher Förderung etwas geschaffen werden konnte, was der Zukunft dieses Raumes dient. Bereits im Jahre 1912 gründeten mehrere Straubinger Geschäftsleute ein „Industrie-Propaganda-Büro", das sich für die Hafenentwicklung einsetzte. Wegen der Wirren der letzten Kriege konnte das Projekt nicht weiterverfolgt werden. Daß das Hafenprojekt in den 70er Jahren wieder aufgegriffen wurde, ist vielen „Vätern" zu verdanken. Ich nenne hier Ernst Hinsken, der den entscheidenden Anstoß gegeben hat und sich seitdem mit seiner ganzen Kraft für den Straubinger Hafen einsetzte. Im gleichen Atemzug mit Ernst Hinsken ist aber auch Alfred Dick zu nennen, der als Stimmkreisabgeordneter, als Staatssekretär und als Staatsminister ebenfalls tatkräftig den Hafen Straubing-Sand förderte. Die Idee, die hier geboren wurde, geht somit heute ihrer Vollendung entgegen. Und das kommt ganz Bayern zugute.
Niederbayern bzw. Bayern liegen im Herzen Europas. Transnationale Verkehrsadern durchqueren unser Land. Wir benötigen als exportorientertes Land dringend eine gute

verkehrliche Infrastruktur. Die heutige Hafeneröffnung ist ein bedeutender Mosaikstein in dieser Infrastruktur, die Voraussetzung für die weitere Belebung und Intensivierung der Wirtschaftsbeziehungen gerade zu östlichen und südöstlichen Nachbarländern ist. Es gibt für die niederbayerische und bayerische Wirtschaft die große Chance, in die östlichen und südöstlichen Märkte vorzudringen und dort gute Positionen zu erringen. Der Außenhandel mit diesen Ländern ist in den letzten Jahren gewaltig gewachsen. Unsere Außenwirtschaft muß diese Chance beherzt nutzen. Die Donau kann sich dabei im Handel mit Mittel- und Südosteuropa zu einem bayerischen Standortvorteil entwickeln. Der Hafen Straubing-Sand stärkt diesen Standortvorteil erheblich. Für den wachsenden Handel nach Osten und Südosten benötigen wir alle drei Verkehrsträger, Straße, Schiene und Wasserstraße. Unser erklärtes Ziel in der Verkehrspolitik ist es aber, die umweltverträglichen Güterverkehrsträger Schiene und Wasserstraße stärker als bisher zu nutzen. Das ist nur mit Häfen möglich. Dieser Hafen bietet mit seinen Anschlüssen an alle Verkehrsträger die besten Voraussetzungen für ein regionales, multifunktionales Güterverteilzentrum. Daher wird der Straubinger Hafen auch Standort für die Einführung neuer Verkehrstechnologien im Binnenschifffahrtsbereich sein.

Entwicklung Niederbayerns

Straubing-Sand leuchtet heute besonders. Aber die Eröffnung dieses Hafens ist nur ein weiteres Signal für die beispielhafte Entwicklung Niederbayerns, für die „Erfolgsstory" Niederbayerns in den vergangenen 10 bis 15 Jahren.

1. Von 1984 bis 1994 haben die Arbeitsplätze in Niederbayern um mehr als 21 % zugenommen, gegenüber 16% bayernweit. Diese positive Entwicklung zeigt sich insbesondere bei der Arbeitslosenquote, die im Jahr 1995 im Jahresdurchschnitt unter dem Landesdurchschnitt lag.
2. Das Bruttoinlandsprodukt hat im Zeitraum von 1980 bis 1992 um 115,9% zugenommen, während der entsprechende Vergleichswert für Bayern bei 109,2% liegt. Ein weiterhin überdurchschnittliches Wachstum wurde dieser Region prognostiziert.
3. Im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs haben die Kommunen und Landkreise Niederbayerns in den letzten 10 Jahren rund 12 Milliarden DM erhalten. Das ist mehr, als es dem Einwohneranteil Niederbayerns entspricht.
4. Mit staatlicher Hilfe konnten in den vergangenen 5 Jahren Investitionen von 3,6 Milliarden DM im Rahmen der gewerblichen Regionalförderung angestoßen werden. Damit wurden in Niederbayern rund 8.500 Arbeitsplätze neu geschaffen und etwa 35.000 bestehende Arbeitsplätze gesichert.
5. Im Rahmen der Mittelstandsförderung flossen in den letzten 5 Jahren zinsgünstige Darlehen in einem Volumen von insgesamt 358 Millionen DM nach Niederbayern, womit mehr als 6.500 weitere Arbeitsplätze neu geschaffen wurden.
6. Die kommunale Infrastruktur, insbesondere der Erwerb und die Erschließung von Industrie- und Gewerbegelände wurden 1990 bis 1994 aus Mitteln der regionalen Wirtschaftsförderungsprogramme mit rund 160 Millionen DM an Zuschüssen und 65 Millionen DM an Darlehen gefördert. Dies kam auch Straubing-Sand zugute. Die Förderung der kompletten Neuerrichtung eines Hafens dieser Größenordnung ist ein beispielloser Kraftakt der bayerischen Hafenförderung.

Der Zweckverband selbst hat ca. 170 Millionen DM in das gesamte Industriegebiet investiert. Knapp 90 Millionen DM an Fördermitteln einschließlich der Hafenförderung wurden von staatlicher Seite zur Verfügung gestellt, davon allein 35 Millionen DM Zuschußmittel. Die Mittel stammen aus der Städtebauförderung, der regionalen Wirtschaftsförderung und der Hafenförderung des Freistaats. Für den Donauhafen selbst wurden ein Zuschuß von rund 10,5 Millionen DM sowie zinsverbilligte Darlehen in Höhe von ca. 20 Millionen bewilligt. Diese Investitionen werden sich gewiß positiv auf die Firmen der Region und die hiesigen Arbeitsplätze auswirken.

Diese Zahlen lesen sich in der Tat wie eine Erfolgsstory. Niederbayern hat im letzten Jahrzehnt eine rasante dynamische Wirtschaftsentwicklung durchgemacht. Trotz alledem: Der Charakter dieses Landes ist erhalten geblieben. Kultur und Tradiiton prägen weiterhin trotz der sichtbaren industriellen Veränderungen die niederbayerische Heimat und machen das Leben hier lebenswert. Tradition und Fortschritt, das war, ist und bleibt unsere Erfolgsformel für Bayern.

Donauausbau

Im Donaukorridor sind in den nächsten 10 bis 15 Jahren, so die Prognosen, drastische Zuwächse der Verkehrsnachfrage zu erwarten. Auf Straße und Schiene wird bis 2010 mehr als doppelt so viel transportiert werden als derzeit. Diese Prognosen zwingen uns geradezu, nach verkehrspolitischen Alternativen zu suchen und einen möglichst großen Teil der Zuwächse auf die Donau zu verlagern.

Trotz des Bürgerkriegs im ehemaligen Jugoslawien und des UN-Embargos, die sich auf den Güterverkehr wachstumshemmend ausgewirkt haben, ist dieser auf der bayerischen Donau seit der Einweihung des Main-Donau-Kanals am 25.09.1992 kontinuierlich angewachsen:

1993 waren es 4,18 Millionen Tonnen,
1994 5,44 Millionen Tonnen (Steigerung von + 30,2%)
1995 6,5 Millionen Tonnen (+ 20%).

Erfreulich ist zudem, daß die Verkehre gleichgewichtig auf beide Richtungen verteilt sind. Die Binnenschiffahrt wird also sowohl in Richtung Rheingebiet als auch in Richtung Donaugebiet als Transportmittel angenommen und genutzt. Mit der friedlichen Entwicklung im ehemaligen Jugoslawien und der Aufhebung des Embargos muß mit der weiteren Steigerung des Verkehrs auf der Donau gerechnet werden.

Im Jahre 1992, mit der Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals, wurde ein alter Traum, den schon Karl der Große in Angriff genommen hatte, zum größten Teil Wirklichkeit. Die Verbindung von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer. Und die viel gescholtene Wasserstraße hat ihre Verkehrsbedeutung eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Was jetzt noch bleibt, ist der Lückenschluß zwischen Straubing und Vilshofen, das sind 69 Kilometer der rund 3.300 Kilometer langen Wasserstraße. Dieser Lückenschluß ist notwendig, um den Engpaß zwischen Straubing und Vilshofen zu beseitigen und damit die Kapazität auf der internationalen Wasserstraße deutlich zu erhöhen. Die eben genannten Zahlen machen deutlich, wie die Handelsströme ansteigen werden. Dabei ist unbestritten, daß der Massentransport auf dem Wasser unter ökologischen Gesichtspunkten konkurrenzlos vorteilhaft ist. Der Donauausbau ist zweifelsohne ein Eingriff in die Umwelt. Deswegen muß dieser so schonend wie nur möglich erfolgen. Seit 1992 läuft nun das Raumordnungsverfahren.

Über 30 Varianten wurden geprüft. Die Donau soll nach der Staustufenmethode an zwei Stellen mit Staustufen versehen werden. Bei der dieser Methode blieben ca. 35 km, d.h. etwa die Hälfte der Strecke, unberührt und das jetzige Fließverhalten der Donau nahezu unverändert. Gegen den staugestützten Ausbau gab und gibt es Einwände, vor allem vom Bund Naturschutz. Es war und ist auch Anliegen der Bayerischen Staatsregierung, daß alle ökologisch und ökonomisch sinnvollen Ausbauvarianten vorurteilsfrei geprüft werden sollten. Deshalb wurde der Wiener Wasserbauexperte, Professor Ogris, mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragt, ob die Ausbauziele auch mit seiner alternativen flußbaulichen Methode erreicht werden könnten.

Das von Ogris vorgestellte Gutachten wurde monatelang geprüft und von der Fachwelt einhellig als nicht machbar eingestuft. Diese Ausbauvariante ist weder ökologisch noch verkehrswirtschaftlich sinnvoll. Was wäre am Ausbau „sanft", wenn die Donau auf 70 km Länge ausgebaggert und dann mit großen Steinen wieder zugepflastert würde? Deshalb hat der Ministerrat im Mai 1995 die Methode Ogris verworfen.

Ich habe mich dann daraufhin mit Bundesverkehrsminister Wissmann geeinigt, ergänzende Untersuchungen für den Bereich oberhalb der Isarmündung durchzuführen, ob dort eine flußbauliche Lösung denkbar ist. Am ehesten ist dies dort möglich, weil das Gefälle am oberen Donauabschnitt deutlich geringer ist als unterhalb der Isarmündung. Diese Untersuchungen unter der Federführung der Bundesanstalt für Wasserbau sollen jetzt Ende des Sommers abgeschlossen sein. Danach wird die Staatsregierung eine Entscheidung treffen. Wir brauchen nun eine rasche, aber gut abgesicherte Entscheidung, damit die betroffenen Anlieger und Kommunen die nötige Planungssicherheit bekommen.

Die knappe Darlegung des Ringens um die bestmögliche und naturschonendste Ausbauvariante der Donau zeigt Ihnen, daß sich die Staatsregierung die Entscheidung wirklich nicht leichtmacht. Wir haben alle Bedenken, die von den betroffenen Landwirten wie von anderen Teilen der Bevölkerung kamen, ernstgenommen und von verschiedener Seite prüfen lassen. Allerdings muß auch diese sich nunmehr über Jahre hinziehende Prüfungsphase einmal abgeschlossen werden. Den Menschen entlang der Donau versichere ich jedoch, daß sich die Bayerische Staatsregierung um eine Lösung bemühen wird, die die Belange der Ökologie in größtmöglicher Weise berücksichtigen wird.

Der Ausbau der Donau ist notwendig, um eine gute Ausnutzung der Wasserstraße zu ermöglichen. Das kommt gerade auch dem neuen Hafen Straubing-Sand zugute. Schon jetzt zeichnet sich aufgrund des sprunghaften Wachstums des Güterverkehrs auf dem Main-Donau-Kanal ab, daß der vom IFO-Institut erst für das Jahr 2005 prognostizierte Güterumschlag von 640.000 Tonnen pro Jahr für den Hafen Straubing schon früher erreicht werden wird. Je schneller die Lücke im Donauausbau geschlossen wird, desto eher wird sich der volle wirtschaftliche Erfolg einstellen und desto eher werden zusätzliche neue Arbeitsplätze entstehen.

Der Historiker Karl Bosl schrieb im Jahre 1968: „In Straubing schlägt ‚das bayerische Herz' – wenn man es historisch meint – am reinsten..." „Unter den großen bayerischen Donaustädten eignet Straubing die reinste bayerische Seele...Das will besagen, daß sich Charakter und Eigenart der Menschen und ihres Gemeinwesens inmitten einer alten bäuerlichen Siedlungslandschaft am Strom reiner und altertümlicher und doch in

einer gehobenen urbanen Form bewahren konnten als anderswo in Bayern."
Gewerbegebiet und Hafen Straubing-Sand verändern die wirtschaftlichen Parameter der Stadt und der Region. Sie verändern aber nicht den Charakter und die Eigenart der hier lebenden Menschen. Ich bin sicher, das bayerische Herz, das in sich Tradition und Fortschritt vereint, wird weiterhin kräftig in Stadt und Land Straubing schlagen. Und mögen die Kapitäne und Schiffsleute, die hier im Hafen anlegen, etwas von diesem bayerischen Herzen spüren.
So wünsche ich dem Hafen und den hier arbeitenden Menschen alles Gute, ein von Unfällen freies Arbeiten und dem Hafen einen stetig wachsenden Güterumschlag.
Den Schiffen, die in den neuen Hafen einlaufen werden, wünsche ich nach alter Schiffertradition „Allzeit eine Hand breit Wasser unter dem Kiel", damit sie den Hafen Straubing stets sicher erreichen können.

Daten und Fakten
des Hafens Straubing-Sand

BETRIEBSLEISTUNGEN

Hafenbetrieb

Grundstücksverwaltung
Abschluß von Miet-, Erbbaurechts- und Gestattungsverträgen

Kranbetrieb
Überlassung von Kränen (Kran mit Kranführer) in Form von Kranleistungsverträgen an Ansiedlungsbetriebe

Bahnbetrieb
Überlassung von Gleisinfrastruktur an die Deutsche Bahn AG
Betriebsführung erfolgt durch DB

Sondereinrichtungen
Betriebs- bzw. Gestattungsvereinbarungen zur Überlassung der Ro-Ro-Dampe und der Schwerlastplatte einschließlich Auf-/Abstellflächen.

HAFEN

Lage:	Donau-km 2313.3 rechts
Becken:	Länge 700 m, Breite 90 m, Tiefe 9,90 m Hafeneinfahrt 65 m breit, Wendebeckendurchmesser 120 m Hafeneinfahrt-Wendebecken-Umschlagbecken
Umschlagufer:	Südkai 625 m, Nordkai 390 m, Westkai (Ro-Ro)
Ausstattung:	16 Stromtankstellen, jeweils – CEE-Steckdose 5-polig 16 A 400 V – CEE-Steckdose 3-polig 16 A 230 V – Schukosteckdose 3-polig 16 A 230 V Stromentnahme über Codekarte Wassertankstelle: Wasserentnahme über Wertmünzen

GLEISANSCHLUSS

Kaiflächen
jeweils 2 Ladegleise mit Weichenverbindungen am Nord- und Südkai im Kaistreifen, die von den Kranportalen überspannt werden.

Hafenrandgebiet
Stammgleise zur Mitbenutzung bzw. Privatgleisanschlußmöglichkeit.

KRANANLAGEN

Anzahl:	3 Krane: Südkai West, Südkai Ost, Nordkai
Typ:	Doppellenker, Wippdrehkrane auf Vollportal
Portal:	Stützweite 11,0 m, Durchfahrtshöhe 5,5 m
Ausladung/ Tragfähigkeit:	Greifer- und Stückgutbetrieb: 15 t von 8 m bis 15 m 10 t bei max. Ausladung von 27 m
Schwerlastbetrieb:	35 t von 8 m bis 15 m 13 t bei max. Ausladung von 27 m
Hakenhubhöhe:	bis 18 m über Kaioberkante bis 9 m unter Kaioberkante

RO-RO-ANLAGE

Lage:	Kopframpe am Westkai
Geometrie:	Länge 59,50 m, Breite 23,60 m Längeneigung max. 10%, Querneigung 0 %

Eignung:	Alle Straßenfahrzeuge, befahrbar mit Plattformanhängern mit bis zu 14 Achsen und einer Achslast bis zu 30 t
Zusatz:	2 bewegliche Stahlseile, Belastung SLW 30, zur Angleichung an verschiedene Wasserstände (ab 314 m üNN) L = 11,0 m, B = 5,50 m, H = 1,10 m

Auf-/Abstellflächen stehen zur Vefügung

SCHWERLASTPLATTE

Lage:	Westseite Südkai
Ausführung:	Stahlbetonplatte auf Bohr- und Rammpfählen
Geometrie:	Länge 60,0 m, Breite 17,45 m Längesneigung 0 %, Querneigung max. 1,8 %
Stützdruck:	350 t bei 1,80 m x 1,20 oder 200 t bei 1,0 m x 1,0 m

Auf-/Abstellflächen stehen zur Verfügung

ANSIEDLUNGEN

Vertragsformen
Mietvertrag / Erbbaurechtsvertrag

Kaiflächen
Mindestkailänge 100 m, Grundstückstiefe ab ca. 100 m.

Hafenrandgebiet
Flächengröße und Zuschnitt nach Bedarf

UMSCHLAGDURCHFÜHRUNG
- mit Hafenkränen durch Ansiedlungsbetriebe mit Kranleistungsverträgen
- über Sondereinrichtungen (Schwerlast, Ro-Ro) in Form von Betriebs- /Gestattungsvereinbarungen mit der Hafenbetriebsgesellschaft

UMFELD
Unmittelbar an das Hafengebiet schließt sich ein ca. 110 ha großes Industrie- und Gewerbegebiet des „Zweckverbandes Industriegebiet mit Donauhafen Straubing-Sand“ (ZVI) an.

Für Ansiedlungen stehen Teilflächen ab 2.500 qm (erschlossen, baureif, teilweise mit Gleisanschlußmöglichkeit) zur Verfügung.
Der ZVI errichtet hier derzeit mit finanzieller Unterstützung des Freistaats Bayern ein Existenzgründerzentrum mit einer Nettomietfläche von ca. 3.300 qm; die Inbetriebnahme ist für Ende 1997 vorgesehen.

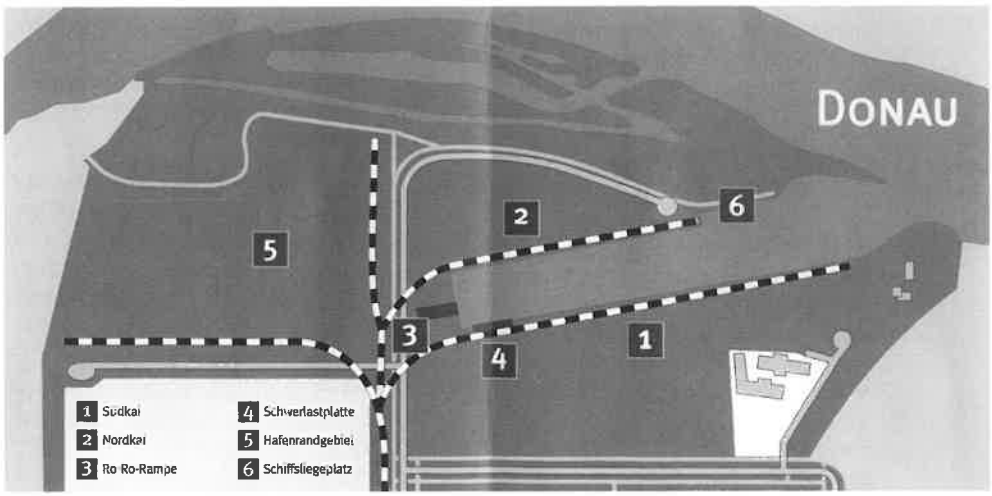
ÜBERÖRTLICHE VERKEHRSANBINDUNG

Straße
Bundesautobahnen A 3, A 92
Bundesstraßen B 20, B 8

Gleis
Anschluß an das Netz der Deutschen Bahn AG

Wasser
Großschiffahrtsstraße Rhein/Main/Main-Donau-Kanal/Donau

Luft
Regionalflughafen Straubing-Wallmühle
Flughafen „Franz-Josef-Strauß", München (1 Autostunde)



Hafen Straubing-Sand mit guten Zukunftsaussichten

Interview mit Geschäftsführer Dipl.-Kfm. Josef A. Keller, Hafen Straubing-Sand GmbH

Deutscher Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein (DWSV):
Der Bau eines neuen Hafens ist selten, welche Erwartungen knüpfen sich an die Eröffnung des Hafens Straubing?

GF Keller: Wir rechnen mit einer Anlaufphase von etwa 5 – 7 Jahren und innerhalb dieser Zeit wollen wir einen wasserseitigen Umschlag von etwa 400.000 t – 500.000 t erreichen.

DWSV: Um welche Hauptumschlagsgüter handelt es sich dabei? Und wie sehen Sie das Einzugsgebiet des Hafens Straubing?

GF Keller: Schon aus der wirtschaftlich-geographischen Lage ergibt sich, daß wir in Straubing schwerpunktmäßig Agrarprodukte umschlagen werden, d. h. Getreide, Futter und Düngemittel und Holz. Natürlich denken wir auch an andere Güter wie z. B. Baustoffe, Steine, Erden und auch Eisenwaren. Auch am Transitverkehr wollen wir uns beteiligen.

DWSV: Wie hoch waren die Investitionen für den Hafen Straubing und wie erfolgte ihre Finanzierung?

GF Keller: Der Zweckverband Industriegebiet mit Donauhafen Straubing-Sand hat den Hafen gebaut. Die Kosten belaufen sich nach heutiger Schätzung etwa auf 42 Millionen DM, ohne Grund und Boden. Der Hafen ist auf vierfache Art finanziert. Zum einen durch einen Investitionszuschuß des Freistaates Bayern in Höhe von ca. 10 Millionen DM. Auch hat der Zweckverband entsprechende Eigenmittel aufgebracht. Des weiteren erfolgte die Finanzierung durch Kommunaldarlehen und auch ein zinsgünstiges Darlehen des Freistaates Bayern (ca. 20 Mio. DM)

DWSV: Gebaut wurde der Hafen Straubing durch den Zweckverband Industriegebiet mit Donauhafen Straubing-Sand, betrieben wird er jetzt aber durch eine Gesellschaft privaten Rechts. Wer sind hier die Gesellschafter?

GF Keller: Betreiber des Hafens im Sinne einer Operativgesellschaft ist die Hafen Straubing Sand GmbH. Gesellschafter sind hier die Stadt Straubing mit 50%, der Landkreis Straubing – Bogen mit 33% und die Gemeinde Aiterhofen mit 17%. Wir haben die Rechtsform einer GmbH gewählt, um gegenüber den kommunalrechtlichen Vorschriften etwas freier handeln zu können. Auf diese Art und Weise versuchen wir auch, mit den privaten Rechtsformen unserer Partner konform zu gehen.

DWSV: Welche Betriebsform hat nun der Hafen, z. B. im Hinblick auf die Vergabe von Grundstücken. Besteht ein Unterschied zwischen dem eigentlichen Hafenbereich und dem anschließenden Industriegebiet?

GF Keller: Man muß hier zunächst einmal zurückgehen auf den Pachtvertrag, der zwischen dem Zweckverband und der Betriebsgesell-

schaft derzeit ausgearbeitet wird. Im Rahmen dieses Pachtvertrages wird neben den hafentechnischen Anlagen eine Fläche von etwa 35 Hektar an die GmbH zur Vermarktung überlassen, davon jeweils 50 % unmittelbar im Kaibereich und etwa 50 % im Hafenrandgebiet. Diese Fläche wird allein von der Hafen Straubing-Sand GmbH vermarktet, Grundstücke werden hier nicht verkauft, sondern, wie in Häfen üblich, nur in Form von Miet- oder Erbbaurechtsverträgen, vergeben. Auf Grundstücken am Kai liegen üblicherweise Verkehrsgarantien, die mit unseren Krananlagen zu erbringen sind.
Der zweite Leistungsbereich ist der Hafen im engeren Sinne, der gleichfalls von der GmbH betrieben wird.
Als drittes ist zu nennen die Vorhaltung von Gleisanlagen durch die Betriebsgesellschaft. Die Betriebsführung der Gleisanlagen erfolgt in eigener Regie durch die Deutsche Bahn AG. Und außerdem halten wir mit eigenem Personal drei leistungsfähige Krananlagen vor, Tragfähigkeit maximal 35 t, sowie an Sondereinrichtungen eine Ro-Ro-Anlage und eine Schwerlastplatte, jeweils mit ausreichend Abstellfläche.

DWSV: Nur als Zwischenfrage: Waren zum Start des Hafens gleich drei Kräne erforderlich?

GF Keller: Diese Frage kann man eindeutig mit „Ja" beantworten. Zum einen, weil wir ja zwei Kaiseiten haben und zum anderen, weil wir innerhalb kurzer Zeit mehrere Betriebe auf dem Südkai angesiedelt haben werden, die die Vorhaltung von zwei Kränen betrieblich erfordern, so daß die zwei Kräne erforderlich werden. Darüber hinaus erhielten wir auch für diese drei Krananlagen eine entsprechende staatliche Förderung. Und mit der gleichzeitigen Bestellung von drei Kränen, die zudem noch baugleich sind, ließen sich günstigere Einkaufskonditionen erzielen.

DWSV: Sie erwähnen die bereits vorhandenen Ansiedler. Welche sind dies und sind weitere Interessenten vorhanden?

GF Keller: Mit Stand August 1996 ist hierzu zu sagen, daß wir zwei Firmen fest unter Vertrag haben. Zum einen ist das ein Kraftfutterwerk, welches im Juni 1996 in Betrieb gegangen ist. Diese Firma hat eine Fläche von ca. 9000 m² von uns im Erbbaurecht erhalten. Das Grundstück liegt am Ostende des Nordkais.
Ein weiterer Vertrag wurde abgeschlossen mit der Firma Hafenlogistik Straubing GmbH, einem Zusammenschluß von drei mittelständischen Unternehmungen aus den Bereichen Reederei, Umschlag und Lagerei. An diese haben wir am Südkai eine Teilfläche von etwa 11.000 m² vergeben.
Wir werden noch in diesem Jahr einen weiteren Ansiedlungsver-

trag am Nordkai mit einem Umschlag- und Lagereibetrieb abschließen, Kailänge ca. 100 m, Grundstück etwa 11.800 m², ebenfalls mit einer entsprechenden Verkehrsgarantie. Das bedeutet, daß zum jetzigen Zeitpunkt bereits von insgesamt gut 1 km Kailänge mehr als 30 % vermarktet sind.
Wir führen aussichtsreiche Verhandlungen mit mehreren Interessenten, auch im Bereich Roll-on-Verkehr und im Schwerlastbereich. Insgesamt ist die Nachfrage nach Grundstücken im Hafenbereich als gut zu bezeichnen.

DWSV: Damit ist ein guter Anfang gemacht. Dennoch wird noch einiges zu tun sein, um ein ausgeglichenes Ergebnis zu erreichen. Wie sehen Sie die Ergebnisentwicklung in den nächsten zehn Jahren. Können Sie einen Break-Even-Point nennen, bei dem in etwa ein ausgeglichenes betriebswirtschaftliches Ergebnis eintritt?

GF Keller: Diese Frage ist natürlich schwer zu beantworten, zumal es keinen eindeutigen Break-Even-Point in einem solchen Mehrleistungsbetrieb gibt. Unsere Ergebniserwartung wird wesentlich beeinflußt durch die mengen- und wertmäßige Umschlagsentwicklung, durch das Verkehrsaufkommen bei der Bahn und der Ansiedlung im Hafenkern- und -randgebiet. Ein Hafen lebt in starkem Maße aus Erträgen der Vermietung von Grundstücken, weil hier wesentliche Deckungsbeiträge entstehen für die übrigen operativen Leistungsbereiche.Ich gehe davon aus, daß bei einem wasserseitigen Umschlag von etwa 500.000 t und einer Vermietungsquote von 60 % – 70 % der Break-Even-Point erreicht werden kann.

DWSV: Entscheidend ist dabei, wie für jeden Hafen, die Anbindung an Wasserstraße, Straße und Bahn. Bei Wasserstraße und Straße gibt es noch ungelöste Probleme.

GF Keller: Zunächst möchte ich positiv bemerken, daß sowohl der Hafen, als auch das gesamte Industriegebiet, hervorragend an das Netz der Deutschen Bahn AG angeschlossen sind.Die Anbindung an das überörtliche Straßennetz ist derzeit noch nicht optimal. Der Straßenverkehr von und zur B 20 läuft derzeit noch über den Stadtteil Ittling. Ende Oktober wird jedoch mit dem Bau einer Verbindungsspange zwischen B 20 und Industriegebiet / Hafen begonnen. In gut eineinhalb Jahren wird die neue Straßenanbindung fertiggestellt sein. Über diese neue Verbindungsstraße sind wir dann bestens an die B 20 (Chemiedreieck – Tschechien) und an die Autobahnen A 3 (Passau-Regensburg) und A 92 (Deggendorf-München) angebunden.

DWSV: Bleibt noch die entscheidende Anbindung über die Wasser-

straße, mit einer ganzjährig zuverlässigen Abladetiefe.

GF Keller: Zunächst einmal sind wir der Meinung, daß eine Abladetiefe von 2,50 m (Fahrwassertiefe 2,80m – 3,00m) das Minimum ist. Mit der können wir leben, mit weniger aber nicht! Uns berührt der immer noch nicht geklärte Donauausbau in doppelter Art und Weise. Zum einen zwischen Vilshofen und unserer Hafeneinfahrt und zum anderen, was uns im Augenblick besonders bedrückt, sind unbefriedigende Fahrwasserverhältnisse zwischen der Schleuse Straubing und der Hafeneinfahrt (ca. 6 km).

DWSV: Wir hoffen, daß die zuständigen Politiker in diesen Fragen das notwendige Engagement zeigen, damit die großen öffentlichen und privaten Investitionen des Hafens Straubing sich als sinnvoll erweisen. Herr Keller, wir danken Ihnen für dieses Gespräch.

Das Interview führte Dr. Hartwig Hauck.

Private Investitionen im Vertrauen auf sachgerechte politische Entscheidungen

Interview mit Marc Mützel
Hafenlogistik Straubing GmbH

Deutscher Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein (DWSV):

Wer steht hinter der Firma Hafenlogistik GmbH?

Marc Mützel: Gesellschafter der Hafenlogistik Straubing GmbH sind die
- TKB Transport- und Kontrollbüro Kelheim
- Hafen- und Logistikunternehmen G. & L. Zweckstätter, Rosenheim sowie
- die Gebr. Väth, Würzburg, Reederei, Spedition, Hafenbetriebe

DWSV: Diese Zusammenarbeit unterschiedlicher Verkehrsspezialisten basiert auf konkreten Erwartungen bezüglich des Hafens Straubing-Sand.

Marc Mützel: Grundsätzlich erwarten wir eine Umsetzung der erklärten Politik zur Entlastung der Straße. Ziel einer solchen Politik muß es ein, die langen Strecken per Schiff und Bahn zu überbrücken und den Verteilerverkehr durch den LKW vorzunehmen. Darauf werden wir unsere Investitionen im Hafen Straubing ausrichten.
Der weltweite Handel, der Warenaustausch innerhalb der EU nimmt ohnehin ständig zu. Dadurch werden die Transportstrecken größer, See- und Binnenhäfen gewinnen an Bedeutung und damit auch der Binnenschiffstransport. Für Straubing kommt noch der aufstrebende Handel mit den Donauländern hinzu.
Konkret erwarten wir an Umschlagsgütern insbesondere landwirtschaftliche Produkte, Baumaterialien, aber auch Stahl- und Chemieprodukte.
Aufgrund des ab Oktober in Kraft tretenden Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes sind neue Güterströme zu erwarten. Gerade neue Häfen wie Straubing-Sand bieten für die Manipulation von Problemgütern günstige Voraussetzungen.
Dabei sehen wir uns vor allem als Partner für jedwede Logistik im Transport- und Distributionsbereich, der mit eigenen und – wenn es gewünscht wird – dem Equipment seiner Gesellschafter arbeitet.
Verladern und Logistikunternehmen können wir in Straubing ein hervorragendes Leistungsangebot auf völlig neutraler mittelständischer Grundlage bieten.

DWSV: Arbeiten die genannten Partner der Firma Hafenlogistik Straubing GmbH auch an anderen Umschlagsplätzen entlang der Main-Donau-Wasserstraße?

Marc Mützel: Ja, die Gesellschafter verfügen über eigene Hafenbetriebe in Forchheim, Nürnberg, Kelheim, Straubing und Enns in Österreich, über die im Verbund europaweite qualifizierte Logistikleistungen angeboten werden.

DWSV: Der Erfolg der Firma Hafenlogistik Straubing GmbH an diesem neuen Standort wird sicher entscheidend von einem zügigen und sachgerechten Ausbau der Donaustrecke Straubing-Vilshofen abhängen?

Marc Mützel: Die Argumente gegen den Donauausbau sind winzig klein gegenüber denen für einen Ausbau. Es kann doch gar keine Frage sein, dem Ausbau zu einer vollwertigen Wasserstraße auch politisch zuzustimmen. Kein Verkehrsweg verträgt sich besser mit der Natur als eine Wasserstraße. Wo eine Wasserstraße ist entwickelt sich auch neue Beschäftigung. Das ist eine alte Binsenweisheit, die Bestand hat.
Vom Ausbau der Donau wird es also abhängen, wie sich der Hafen Straubing-Sand und sein Industriegebiet entwickeln werden.
Der Ausbau der Donau ist eine Infrastrukturmaßnahme mit hohem volkswirtschaftlichen Nutzen. Die Politik hat schon viel zu viel Zeit zum Prüfen der Ausbaupläne verstreichen lassen. Sie muß jetzt endlich ihrem Auftrag gerecht werden und eine Entscheidung treffen. Mir persönlich scheint eine Staustufenregelung mit Stromerzeugung die richtige zu sein. Wenn aber Erträge keine Rolle spielen, kann der Hafen sicherlich auch mit der vorgesehenen staugestützten Lösung auskommen. Rein flußbauliche Maßnahmen, wie vom Bund Naturschutz vorgeschlagen, bringen der Schiffahrt nichts.

DWSV: Welche Investitionssumme erfordert der erste Bauabschnitt Ihrer Niederlassung im Hafen Straubing-Sand?

Marc Mützel: Es werden noch in diesem Jahr etwa drei Millionen DM für eine Grundausstattung des Hafenbetriebs investiert.

DWSV: Sind weitere Bauabschnitte geplant, haben Sie entsprechende Optionen?

Marc Mützel: Ja, weitere erhebliche Investitionen sind geplant. Es muß aber der Bedarf abgewartet werden. Spekulieren wollen wir nicht. Grundstücksoptionen haben wir gesichert. Inwieweit wir sie in Anspruch nehmen können, hängt von der Entwicklung ab. Hier sehe ich einen engen Zusammenhang mit dem Ausbau der Donau, da erst bei einer ganzjährigen Vollschiffigkeit die Binnenschiffahrt ihre volle Stärke auspielen kann.

DWSV: Wie reagiert die Firma Hafenlogistik GmbH, wenn die Erwartungen bezüglich des Donauausbaus Straubing-Vilshofen nicht erfüllt werden sollten?

Marc Mützel: Die Hafenlogistik Straubing GmbH ist einen sehr langjährigen Vertrag mit dem Zweckverband Hafen Straubing-Sand eingegangen. Sie können daraus auch unser Vertrauen in die Politik der Bayerischen Staatsregierung ableiten.
Wenn die Politik wider Erwarten weiterhin zögerlich mit dem Ausbau der Donau ist, würde sie zwangsläufig ihre eigene Wirtschafts- und Verkehrspolitik wie auch ihre eigenen großen Investitionen, die sie in die Infrastruktur des Hafens und Industriegebiets Straubing-Sand gesteckt hat, in Frage stellen.
Um uns vor Fehlinvestitionen zu schützen, haben wir unsere Investitionsaufträge vorsorglich nur zu einem Minimum vergeben. Wenn die politische Entscheidung über den Donauausbau nicht bis Ende September 1996 – wie angekündigt – fallen sollte, würden wir die weiteren Investitionen zurückstellen und den Betrieb auf Sparflamme fahren. Das würde auch für Personaleinstellungen gelten. Wir wollten übrigens das Joint-Venture im Hafen Straubing bereits im vergangen Jahr gründen. Mit der Verzögerung im Donauausbau haben wir dann auch unsere Entscheidung verzögert und unsere ursprünglich vorgesehenen Hafenverpflichtungen reduziert.

DWSV: Herr Mützel, wir danken Ihnen für dieses Gespräch.

Das Interview führte Dr. Hartwig Hauck.

Ausstellungsstand des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. zur Hafeneröffnung

Der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein beteiligte sich an der Eröffnungsveranstaltung des Hafens Straubing-Sand vom 28.06. bis 30.06.1996 mit einem repräsentativen Info-Stand. Hier konnten sich die zahlreichen Besucher über Fragen der Binnenschiffahrt und des Donauausbaus Straubing- Vilshofen aus erster Hand informieren.
Nachfolgend bringen wir den Erfahrungsbericht des Vorsitzenden des Vereins, Dr. Wilhelm Doni, der während der gesamten Dauer auf dem Stand anwesend war, zahlreiche Auskünfte gab, Informationsgespräche führte und gleichzeitig aufschlußreiche Eindrücke vom Meinungsbild der Bevölkerung gewinnen konnte.
Außerdem bringen wir unsere Aussagen, die im Rahmen der Präsentation durch Grafiken und Bildmaterial ergänzt waren.

Donauausbau – verblüffende Diskrepanz zwischen veröffentlichter Meinung und Bürgerurteil

Dr. Wilhelm Doni,
Vorsitzender des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins,
im Informationsgespräch mit niederbayerischen Bürgern

Wie wir in diesem Mitteilungsblatt berichten, wurde der neue Hafen Straubing-Sand im Rahmen eines weitgespannten Fest- und Informationsprogramms für die Bevölkerung der Region eröffnet.
Bereits während und am Nachmittag nach der eigentlichen Eröffnungfeier am 28.06.1996 zeigte die Bevölkerung reges Interesse. Der Zuspruch steigerte sich erheblich an den beiden nachfolgenden Tagen der offenen Tür während des Wochenendes am 29./30.06.1996.
Die Direktion des Hafens und Zweckverbandes Straubing schätzt, daß in diesen Tagen rund 40.000 Menschen das Gelände der Hafenanlagen besuchten.
Wir haben die Anregung der Geschäftsleitung des Hafens und des Zweckverbandes gerne aufgegriffen, im Rahmen der Eröffnungstage die Bedeutung und die Verkehrsentwicklung der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße sowie die noch anstehenden Anpassungs- und Baumaßnahmen in einer Präsentation darzustellen. Der neue Hafen ist ja ein unabdingbarer Bestandteil des Verkehrssystems Rhein-Main-Donau-Wasserstraße. Er ist der „Wasserbahnhof" des Schiffsverkehrs, den er mit den vielfältigen Verkehrsbedürfnissen der Straubinger Region verknüpft.
Mit der Präsentation des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins über die Bedeutung dieses Verkehrssystems wollten wir über die volkswirtschaftliche und betriebswirtschaftliche Bedeutung der Binnenschiffahrt informieren, ihre ökologischen Vorteile deutlich machen und die Forderungen der Wirtschaft und der Binnenschiffahrt zur gleichwertigen Anpassung der Stromstrecke von Straubing nach Vilshofen präzisieren und begründen.
Dies war deshalb richtig, weil die Bevölkerung Niederbayerns seit Jahren mit einer Desinformationskampagne des Verbands-Naturschutzes über die Ausbauziele für diesen Donauabschnitt und ihre behaupteten negativen Auswirkungen konfrontiert wird.
Wir erwarteten deshalb von der Präsentation einen deutlichen Beitrag dazu, die Diskussion wieder zu objektivieren und an den Tatsachen zu orientieren. Wir erwarteten, damit Teile der Bevölkerung erreichen zu können, die ihre Informationen häufig nur aus einseitigen Medienberichten gewinnen konnten, und wir erhofften auch eine konstruktive Diskussion mit bisher einseitig informierten oder mit engagierten Ausbaugegnern.
Wir schätzten dies so wichtig ein, daß ich während der gesamten Zeit von der Eröffnung des Hafens am 28.Juni bis zum Ende der Veranstaltungen der Tage der offenen Tür am Abend des 30.Juni 1996 am Stand anwesend und gesprächsbereit war.
Der Erfolg der Ausstellung übertraf alle Erwartungen. Es dürften rund 6.000 Besucher die Präsentation gesehen und von den angebotenen Informationsmitteln Gebrauch gemacht haben. Den ersten Impuls zu verweilen leisteten dabei besonders die beiden Videofilme über den gelungenen Altmühlausbau und über die Donau. Die Plätze vor den Bildschirmen waren fast immer besetzt. Im Anschluß daran waren vielfältige Möglichkeiten Gespräche zu führen, Fragen zu beantworten, auf Einwendungen näher einzugehen. Immer wieder, vor allem dann, wenn keine sonstigen Aktionen im Hafengelände zu bestaunen waren, herrschte drangvolle Enge im Ausstellungszelt.
Wie war nun das Interesse an den einzelnen Aussagen der Präsentation und die Reaktion des Publikums?
Großes Erstaunen weckten immer wieder die Darstellungen, welche den hohen Anteil der Binnenschiffahrt an den gesamten Güterfernverkehren der Bundesrepublik auf-

zeigten. Diese Bedeutung des Verkehrssystems Binnenschiffahrt/Wasserstraße war den wenigsten Besuchern, obwohl sie Anlieger des Donaustromes sind, geläufig.
In gleicher Weise beeindruckt zeigten sich die Menschen von den überzeugenden Kennziffern, die die große volks- und betriebswirtschaftliche Effizienz der Binnenschiffahrt in bezug auf Treibstoffverbrauch, Unfallgefahren, Belastung der Umwelt und Landverbrauch darstellten.
Die Bilder über die gelungene Einbindung der Wasserstraße im Altmühltal animierten eine starke Besuchergruppe aus dem Bereich der Altmühl dazu, den im Ausstellungszelt anwesenden niederbayerischen Interessierten mit Nachdruck zu versichern, nach den Eingriffen durch die Baustellen sei heute die Situation weitaus besser als früher. Dies würde schon durch die zahlreichen neuen Urlaubsgäste und die vielen Tagesbesucher bestätigt.
Besonderes Interesse fanden die Darstellungen des geplanten staugestützten Ausbaus zwischen Straubing und Vilshofen und ihre Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit und Unfallsicherheit des Schiffsbetriebes. Es stellte sich heraus, daß dieser Begriff und die tatsächlich geplanten Stauhöhen fast allen Bewohnern der Region nicht geläufig waren. Kein Wunder, denn ihnen wurde und wird ja seit Jahren über die Medien suggeriert, die Donau werde „ersäuft", „im Hochwasser ertrinken", ein „toter Stausee" und manches andere Horrorszenario mehr. Nach Aufklärung über die wirklichen Absichten kam dann allerdings immer wieder eine verblüffende Aussage etwa wie folgt:"Ja warum staut ihr denn nicht so hoch wie möglich, um elektrische Energie aus Wasserkraft zu gewinnen, denn diese ist doch eine der umweltfreundlichsten Energiearten überhaupt?!" Die Aussage, dies geschehe mit Rücksicht auf ökologische Forderungen des Verbands-Naturschutzes wurde immer wieder mit Kopfschütteln und teilweise recht drastischen Kommentaren beantwortet.
In diesem Zusammenhang fand besondere Aufmerksamkeit ein Luftbild der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung, welches das im Zusammenhang mit der Staustufe Straubing entstandene Naturschutzgebiet der Öberauer Schleife zeigte. Diese Gegend war fast allen Besuchern aus eigener Anschauung geläufig. Die dort ergriffenen Maßnahmen wurden immer wieder sehr lobend und anerkennend kommentiert.
Von vielen Gesprächsteilnehmern wurde kurz und bündig erklärt, auch wenn es Veränderungen des Stroms zwischen Straubing und Vilshofen gäbe, so sei es doch selbstverständlich, daß diese letzte Teilstrecke der großen Verkehrsmagistrale Rhein-Main-Donau gleichwertig ausgebaut werden müsse. Hier hörte ich immer wieder die spontane Äußerung, es sei doch wirklich nicht zu verantworten, viel Geld in den Gesamtausbau zu investieren und plötzlich am schwächsten Glied der Kette haltzumachen.
Eine Erwartung erfüllte sich für uns allerdings nicht: Überzeugte Kritiker oder Gegner des Projekts waren nicht auszumachen oder sie artikulierten sich nicht. Einige wenige zogen es lediglich vor, außerhalb des Hafens zu demonstrieren. In den Hunderten von geführten Gesprächen fand sich lediglich ein Gymnasiast, der eine generell ablehnende Haltung einnahm, die er damit begründete, man dürfe die natürliche Vielfalt des Stroms und das Leben in der Donau nicht wegen technisch-wirtschaftlicher Interessen auf das Spiel setzen. Diese Kenntnisse stammten von seinem Lehrer.
Andererseits meldeten sich mehrere Lehrer, die das große Defizit an für den Unterricht

verwertbarer Information über den beabsichtigten Donauausbau beklagten. Sie zeigten vor allem Interesse an den beiden in das Programm aufgenommenen Filmen.
Vielleicht war – das will ich als Fazit sagen – am Ende dieser anstrengenden aber hochinteressanten Tage niemand verblüffter als ich selbst. So deutlich habe ich noch nie den Unterschied zwischen veröffentlichter Meinung und dem wirklichen Denken der Bevölkerung erlebt, wie bei dieser Präsentation. Das sollte allen Verantwortlichen und vor allem den zur Entscheidung aufgerufenen Politikern zu denken geben.

Der Info-Stand – Aussagen des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins

Glückwünsche zur Eröffnung

Der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. gratuliert dem Hafen Straubing zur Eröffnung und wünscht ihm eine gute Zukunft!

Wichtige Voraussetzung für diese gute Zukunft ist der zügige Ausbau auch der Donaustrecke Straubing-Vilshofen zu einer leistungsfähigen Wasserstraße.

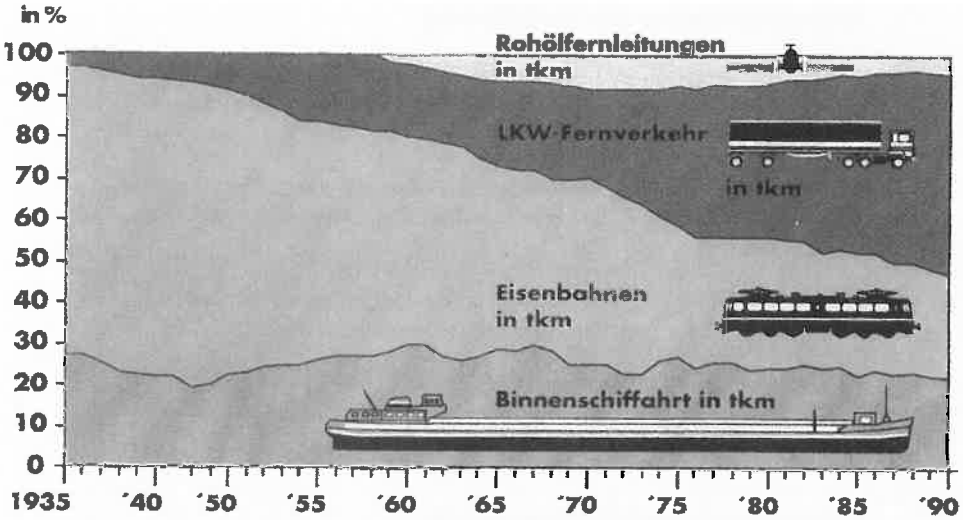
Die öffentlichen und privaten Investitionen für den Hafen erfolgen im Vertrauen auf eine ganzjährig zuverlässige Güterschiffahrt.

Vorteile der Binnenschiffahrt

Die Binnenschiffahrt ist für die ganze Volkswirtschaft wie für die privaten Wirtschaftsunternehmen von großer Bedeutung.

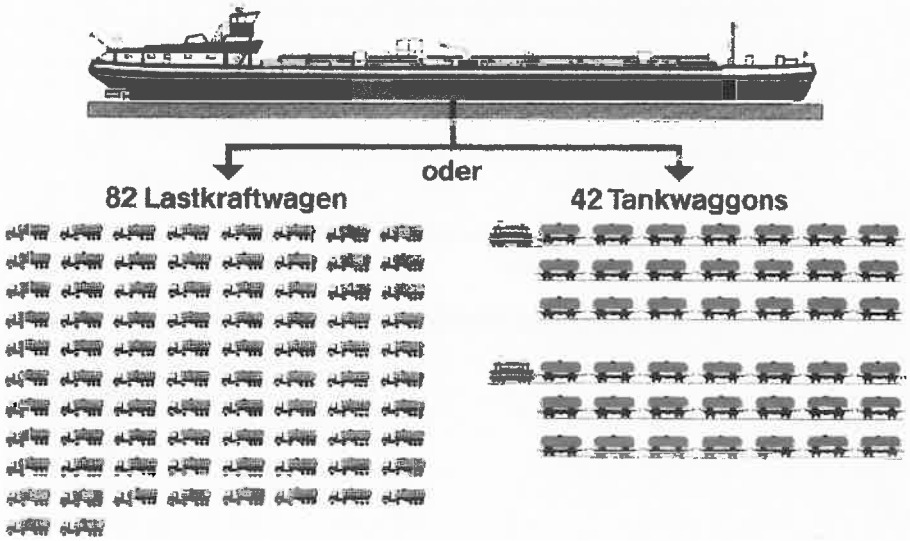
- Sie bewältigt fast ein Viertel alle Gütertransporte
- Sie entlastet überfüllte Straßen und ausgelastete Bahnstrecken
- Sie hat einen niedrigeren Energieverbrauch als andere Verkehrsträger
- Sie belastet die Umwelt geringer als Güterverkehr auf Straße und Schiene

Aber – der Engpaß Straubing-Vilshofen hemmt diese Vorteile.

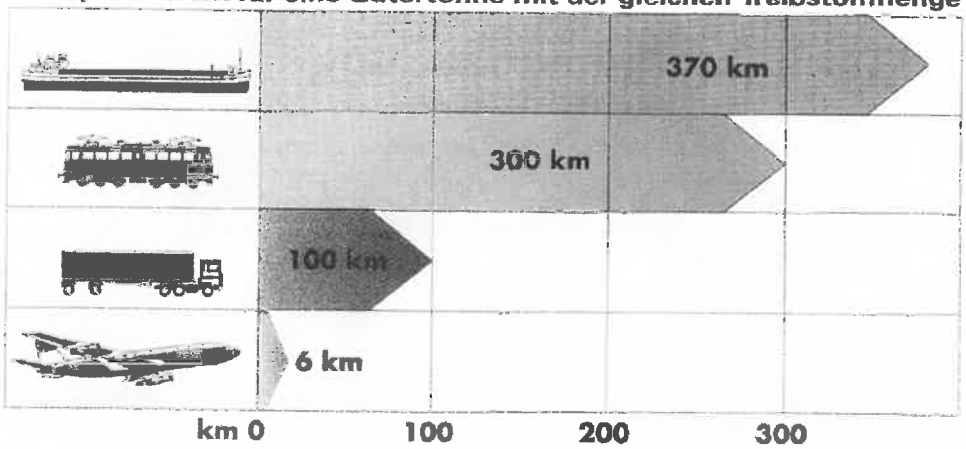


Der Anteil der Hauptverkehrsträger am binnenländischen Güterfernverkehr seit 1935 (alte Bundesländer).

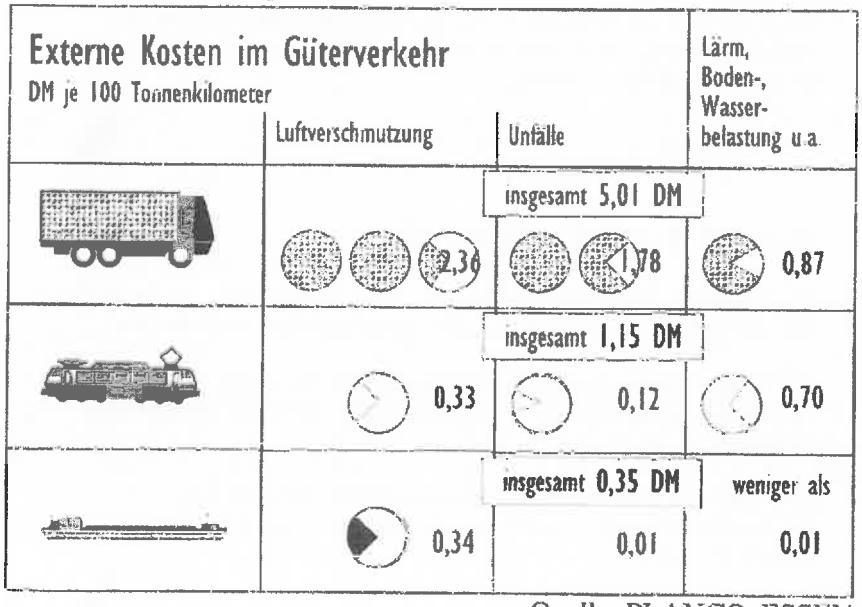
Ein Tankmotorschiff kann die gleiche Menge transportieren wie:



Transportweiten für eine Gütertonne mit der gleichen Treibstoffmenge



Kosten im Vergleich



Quelle: PLANCO, ESSEN

Steigender Güterverkehr

Durch die Grenzöffnung nach Osten und die Wirtschaftsentwicklung der Donau-Anliegerstaaten nimmt der Warenaustausch zwischen Ost und West zu.

Nach prognostizierter Außenhandelsentwicklung zwischen den Anliegern des Rhein-Stromsystems und den Donauanrainern wächst das Außenhandelsvolumen bis zum Jahre 2010 um das 2,5-fache mit analogen Zuwächsen des Güterverkehrs im Verkehrskorridor Rhein-Main-Donau.

Wasserstraße Donau

Die Donau war schon immer ein wichtiger Verkehrsweg und wird in Zukunft noch an Bedeutung gewinnen.

Denn zur wirtschaftlichen und umweltfreundlichen Bewältigung der zukünftig zu erwartenden Verkehrsmengen bedarf es einer leistungsfähigen Wasserstraße Donau!

Engpaß Straubing-Vilshofen

Die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße hat eine Gesamtlänge von 3.500 km. Der entscheidende Engpaß Straubing-Vilshofen ist 69 km lang.

Auf dieser Strecke kann an 212 Tagen im Jahr nur eingeschränkte Güterschiffahrt stattfinden. An durchschnittlich 30 Tagen im Jahr überhaupt keine.

Das bedeutet je nach Schiffstyp bis zu 50% Einschränkung der Tragfähigkeit, höhere Kosten, verminderte Zuverlässigkeit und Kalkulierbarkeit.

Ausbauziele

Die Güterschiffahrt auf der Donau benötigt zuverlässige Mindestbedingungen. Das ist für die Strecke Straubing – Vilshofen eine ganzjährige nutzbare Fahrrinnentiefe von 2,80 m. Das ist derentscheidende Punkt!

Außerdem müssen 23 m breite Einheiten im Begegnungsverkehr aneinander vorbeikommen. Das erfordert in der Regel eine Fahrwasserbreite von ca. 100 m.

Dabei müssen Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gewährleistet sein.

Staugestützter Flußausbau

Zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse, des Hochwasserschutzes und zur Vermeidung der weiteren Eintiefung der Donau ist der staugestützte Ausbau Gegenstand des Raumordnungsverfahrens.

Hierzu wurden durch eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe an die dreißig Varianten untersucht und die für Schiffahrt und Umwelt optimalsten in das Raumordnungsverfahren eingebracht. Danach sind zwei extrem niedrige Staustufen vorgesehen; bei Waltendorf (1,9 m) und bei Osterhofen (3,4 m), hier in Verbindung mit einem ca. 9,5 km langen Stichkanal.

Damit sind etwa 35 km Flußlauf vom staugestützten Ausbau mit Seitenkanal nicht oder nur sehr wenig beeinflußt. Von diesen bleibt ein gutes Drittel sogar schiffahrtsfrei und im gleichen Zustand.

Hoher Nutzen des Donauausbaus

Die Planco Consulting GmbH hat im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Donauausbaus Straubing – Vilshofen bewertet. Sie kommt zu dem sehr günstigen Ergebnis von 3,5. Das bedeutet, daß für jede ausgegebene Mark ein dreieinhalbmal so hoher gesamtwirtschaftlicher Nutzen entsteht.

Der Nutzen setzt sich aus Einsparung von Schiffsbetriebskosten, Hochwasserschutz, Verkehrsverlagerung auf die Wasserstraße, Förderung internationaler Beziehungen zusammen.

Berücksichtigt man noch die Vermeidung von CO2-Emissionen durch staugestützten Ausbau, so ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,5.

Die Nutzen-Kosten-Analyse macht damit nicht nur die Bedeutung des staugestützten Ausbaus für die Schiffahrt, sondern auch für die Umwelt deutlich.

Ist ein Ausbau ohne Staustufen möglich?

Mit der „Niedrigwasserregulierung" wurde dies bis Anfang der 70er Jahre vergeblich versucht.

Selbst ein Wasserstand von 2 m bei Niedrigwasser wurde nicht erreicht, sondern nur 1,55 m. Auch neuere Untersuchungen zeigen, daß mit flußbaulichen Maßnahmen die Ausbauziele selbst rein rechnerisch nicht erreicht werden.

Dabei sind das fahrdynamische Verhalten der Schiffe, die erschwerten nautischen Verhältnisse und die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs noch nicht berücksichtigt.

Sollte man nicht auf Vierer-Schubverbände verzichten?

Die Vierer-Schubverbände sind ein von den Ausbaugegnern hochstilisiertes Scheinproblem. Flußbauliche

Alternativvorschläge scheitern nicht an den Vierer-Schubverbänden, sondern insbesondere an der nicht erreichten Fahrwassertiefe, die auch Einzelfahrer und Zweier-Schubverbände benötigen.

Vierer-Schubverbände stellen einen Zusatznutzen dar und verändern die Ausbauziele nicht nennenswert.

Schiffshavarien zwischen Straubing und Vilshofen

Im Jahresdurchschnitt sind auf der nicht ausgebauten Strecke Straubing-Vilshofen 20 Havarien zu verzeichnen.

Ursache sind zumeist Grundberührung wegen zu niedriger Wasserstände bzw. oder Ausweichmanöver in der zu engen Fahrrinne.

Zum Vergleich:
In den ausgebauten Strecken Regensburg-Geisling und Vilshofen-Passau war 1993 kein einziger Schiffsunfall zu beklagen.

Weitere Gutachten überflüssig

Selbst wenn man endlos weiter untersucht und begutachtet, bleiben folgende Tatsachen:

Solange die flußbaulichen Maßnahmen sanft im ökologischen Sinne sind, erreichen sie unter den Rahmenbedingungen der Strecke Straubing-Vilshofen auch nicht annähernd die für die Binnenschiffahrt erforderlichen Mindestbedingungen, ganz zu schweigen von der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs.

Auch stabilisieren sie die Flußsohle nicht ausreichend dauerhaft.

Wenn aber flußbauliche Maßnahmen versuchen, die Ausbauziele auch nur annähernd zu erreichen, werden sie zu schwerwiegenden Eingriffen in den Fluß und seine Landschaft, gleichgültig ob es sich nun um Buhnen oder Parallelwerke oder kombinierte Bauweisen, künstliche Schotterbänke und/oder Sohlpanzerungen handelt und unabhängig davon, wie wohlklingend diese Maßnahmen im einzelnen umschrieben werden.

Daher halten die ganz überwiegende Zahl der Wasserbauer, aber auch namhafte Ökologen, forcierte flußbauliche Lösungen für ökologisch problematisch.

In Abwägung aller Argumente kommt Professor Haber zu dem Ergebnis: „Die Flußbauliche Alternative als Einbau einer Art Kanal in einen Fluß ist aus ökologischer Sicht nachteiliger als die Aufteilung des Flusses in gestaute und freifließend bleibende Strecken, darunter eine sogar schiffahrtsfrei bleibende Strecke."

Deshalb muß nun die Politik grundsätzlich entscheiden; denn die Optimierung einzelner Flußabschnitte erfolgt dann in den Planfeststellungsverfahren.

Das grüne Altmühltal

Was ist dran an der Behauptung des Verbands-Naturschutzes über das zerstörte, zubetonierte Altmühltal?

Machen Sie sich selbst ein Bild vom schönen Altmühltal, in dem von Beilngries an Dietfurt und Riedenburg vorbei nach Kelheim – eingebunden in die Landschaft – der Main-Donau-Kanal verläuft.

Über diesen RMD-Kanal gingen 1993 5,0 t, 1994 6,21 t (= + 22,7%) und 1995 6,66 t (= 7,2%).

Gleichzeitig verzeichnen der Naturpark Altmühltal und das Neue Fränkische Seenland den größten Urlauberzuwachs in Bayern.

Der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein fordert:

- zügigen Abschluß des Raumordnungserfahrens zum staugestützten Ausbau der Engpaßstrecke Straubing-Vilshofen

Damit werden verbessert:

- die Schiffahrtsverhältnisse
- der Hochwasserschutz
- die Binnenentwässerung

Dadurch werden verhindert:

- das weitere Absinken der Donau
- das Absinken des Grundwasserspiegels
- das Austrocknen der Auelandschaften und der landwirtschaftlich genutzten Flächen

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.