110 Jahre
1892 – 2002

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

10 Jahre
1992 – 2002

Main-Donau-Kanal

Mitteilungsblätter
September 2002
Nummer 106

Deutscher Wasserstraßen-
und Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau e.V.
Nürnberg (DWSV)
Geschäftsstelle:
Rotterdamer Straße 2
90451 Nürnberg
Telefon: 09 11 / 8 14 95 09
Fax: 09 11 / 86 46 66

Inhaltsverzeichnis

Vorwort 5

110 Jahre im Dienste von Wasserstraße und Binnenschifffahrt:
Der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V.
Dr. Roland Fleck, Vorsitzender 6

Ziel noch nicht erreicht
Grußwort von Prof. Dr. jur. Konrad Weckerle, Vorsitzender des Vorstandes der Rhein-Main-Donau AG 10

Der Main-Donau-Kanal – Herausforderung an die Politik
Grußwort von Heinz Hofmann, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt und Vizepräsident der EBU Europäische Binnenschiffahrts Union ... 13

Zwischenbilanz für neue Initiativen
Grußwort von Konsul Komm.-Rat Dr. Norbert Beinkofer, Präsident des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins 16

Überblick über die Geschichte des Main-Donau-Kanals
Dr. Wilhelm Doni 19

Volks- und verkehrswirtschaftliche Bilanz:
Umweltfreundlicher Verkehrsträger Binnenschiff
Dipl.-Ing. Wolfgang Paul, Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd
Dipl.-Ing. Johannes Schiller, Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd 29

Infrastrukturelle Bilanz: Effekte der Standortbildung
Harald Leupold, Geschäftsführer der Hafen Nürnberg-Roth GmbH 39

Wasserwirtschaftliche Bilanz: Ausgleich des Wasserhaushalts
BauOR Dipl. -Ing. Thomas Liepold, Wasserwirtschaftsamt Ansbach 43

Fremdenverkehrswirtschaftliche Bilanz: Das Altmühltal
Franz Xaver Uhl, Vorsitzender des Gebietsausschusses Naturpark Altmühltal 46

Fränkisches Seenland
Horst Bieswanger, Vorsitzender des Tourismusverbandes „Fränkisches Seenland" . 50

Energiewirtschaftliche Bilanz: Umweltfreundliche und nachhaltige Energie
Willi Gerner, Vorstandsmitglied der E.ON Energie AG 56

Kulturell-integrative Bilanz:
Die europäische Integration der Donaustaaten
Mag. Otto Schwetz, TINA VIENNA Transport Strategies, Wien 59

Pro Donau – neuer Schub für die Binnenschifffahrt 62

10 Jahre Main-Donau-Kanal und 110jähriges Bestehen des DWSV

Zum 10jährigen Jubiläum der Eröffnung des Main-Donau-Kanals und zum 110jährigen Bestehen des DWSV fand am 25.09.2002 auf der MS RENATE im Rahmen einer Schifffahrt durch das Altmühltal eine internationale Fachtagung statt, die vom Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. und dem Arbeitskreis Deutsche+Österreichische Donau-Häfen gemeinsam organisiert wurde. Die hierbei präsentierten Sachverhalte sind Basis des vorliegenden ausführlichen Mitteilungsblattes.

Neben einem Überblick über die Geschichte des Main-Donau-Kanals ziehen namhafte Referenten Bilanz der ersten 10 Jahre seit seiner Eröffnung. Aufgezeigt werden die volks- und verkehrswirtschaftliche Bilanz des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Binnenschiff, die Effekte der Standortbildung durch Entstehung von Häfen und Güterverkehrszentren, die umweltfreundliche und nachhaltige Energiegewinnung aus Wasserkraft und der für die Region wichtige Ausgleich des Wasserhaushalts.

Im Fokus steht die mit dem Main-Donau-Kanal in eng verbundene positive Tourismusentwicklung. Im Vortrag des Vorsitzenden des Gebietsausschusses Naturpark Altmühltal, Franz Xaver Uhl, werden die fremdenverkehrswirtschaftlichen Aspekte des Main-Donau-Kanals für das Altmühltal aufgezeigt. Das im Zuge der Wasserüberleitung mit dem Bau des Main-Donau-Kanals entstandene „Neue Fränkische Seenland" ist ein weiterer wichtiger Wirtschafts- und Freizeitfaktor für die Region. Nachdem aus Zeitgründen ein mündlicher Vortrag hierzu nicht mehr eingeplant werden konnte, freuen wir uns, zur Abrundung des Fremdenverkehrssektors den Beitrag des Geschäftsführers des Tourismusverbandes „Fränkisches Seenland", Horst Bieswanger, über die Entstehung, die Seen und das erfolgreiche Fremdenverkehrsmarketing des Neuen Fränkischen Seenlandes im vorliegenden Mitteilungsblatt abdrucken zu können.

Als Bindeglied zwischen den Stromsystemen des Rheins und der Donau ist der Main-Donau-Kanal jedoch nur ein Teilstück der Main-Donau-Wasserstraße, deren Leistungsfähigkeit vom Zustand der angrenzenden Flussstrecken maßgeblich beeinflusst wird. Ein Ausblick auf den europäischen Verkehrsweg Donau und die damit in Zusammenhang stehende europäische Integration der Donaustaaten schließt daher den Kreis der Betrachtung.

Die Redaktion

110 Jahre im Dienste von Wasserstraße und Binnenschifffahrt: Der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV)

Dr. Roland Fleck[1)]

Die kurze Geschichte einer langen Aufgabe

Die Verbindung der Flusssysteme Rhein, Main und Donau über einen Kanal wurde schon vor langer Zeit als großer Nutzen erkannt: Im Jahre 793 lässt Karl der Große den Bau des „ersten" Main-Donau-Kanals, den sog. „Karlsgraben" oder „Fossa Carolina", mit 6 m Breite und 80 cm Tiefe für Schiffe mit ca. einer Tonne Beladung beginnen, der allerdings nie zur Vollendung gelangte.

Etwas mehr als 1.000 Jahre später lässt der Bayerische König Ludwig I. von 1837 bis 1845 den Ludwig-Donau-Main-Kanal mit einer Länge von 170 km, ca. 16 m Breite, etwa 1,50 m Tiefe und 101 Schleusen zwischen Bamberg und Kelheim errichten.

Nürnberg hatte schon damals das erste trimodale Güterverkehrszentrum in Deutschland, denn 1835 fuhr die erste deutsche Eisenbahn, die „Nord-Süd-Bahn", auch zu einem Hafen des damaligen Kanals im heutigen Stadtteil Gostenhof. Hier wurden die Transporte von Schiene, Wasser und Straße kombiniert. Heute steht an der gleichen Stelle das KV-Terminal mit dem fünftgrößten Umschlagsvolumen in ganz Deutschland.

Der Ludwig-Donau-Main-Kanal hatte aber schon kurz nach der Fertigstellung mit offen erkennbaren Problemen zu kämpfen:

- Der Kanal konnte mit dem sich gerade entwickelnden Eisenbahnnetz kapazitätsmäßig nicht mithalten.

Frühe Multimodalität in Nürnberg: Ludwig-Donau-Main-Kanal, Fuhrwerk und Eisenbahn

---

1) Dr. Roland Fleck ist Vorsitzender des DWSV, berufsmäßiger Stadtrat und Wirtschaftsreferent der Stadt Nürnberg

• Die flachen Main-Schiffe waren zu breit und die Kanal-Schiffe für Main und Donau zu tief.

Schon bald erwuchsen Forderungen nach dem Bau eines neuen, modernen und wirklich leistungsfähigen Kanals. Diese Forderung nach einem Kanal-Neubau wurde durch unseren Verein aufgebracht: Am 06. November 1892 wurde der „Verein zur Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in Bayern" als ideelle Fördergemeinschaft mit dem Nürnberger Ersten Bürgermeister Dr. Ritter von Schuh als Vorsitzendem gegründet.

Aus dieser historischen Erfahrung nicht leistungsfähig gestalteter Wasserstraßen lässt sich für die heutige Diskussion um den Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen eine wichtige Lehre ziehen: Ein unabgestimmter Ausbau der Infrastruktur ohne die Berücksichtigung der Bedarfe der Wirtschaftssubjekte und der vor- und nachgelagerten Wasserstraßenabschnitte führt wegen der daraus zwangsläufig resultierenden Einschränkungen für die Nutzer direkt in die Unwirtschaftlichkeit.

Ein historischer Meilenstein war die Gründung des Main-Donau-Stromverbandes am 22. Dezember 1917. Dessen Zwecksetzung war als Planungsinstanz der ausführliche Entwurf eines Großschifffahrtsweges von Aschaffenburg über Bamberg und Nürnberg zur Reichsgrenze unterhalb Passau. Am 13. Juni 1921 wurde der Vertrag über die Ausführung der Main-Donau-Wasserstraße zwischen dem Deutschen Reich und Freistaat Bayern geschlossen und am 31. Dezember 1921 die mit der Bauausführung beauftragte Rhein-Main-Donau AG gegründet.

Nach der Überwindung der unmittelbaren Schwierigkeiten der Nachkriegszeit wurden durch den Verein entscheidende Fortschritte bei der Verwirklichung der Vereinsziele erreicht: Am 16. September 1962 wurde der Ausbauvertrag für die Strecke Nürnberg – Vilshofen als „Duisburger Vertrag" zwischen der Bundesrepublik und der bayerischen Staatsregierung geschlossen.

Schon am 11. November 1966 wurde der Hafenvertrag für den Staatshafen Nürnberg zwischen Freistaat Bayern und Stadt Nürnberg unterzeichnet. Am 05. Juli 1968 begannen die Bauarbeiten am Staatshafen Nürnberg und ab dem 31. Juli 1971 standen die ersten Grundstücke baureif für die Ansiedler im Hafen bereit. Der Kanal erreichte Nürnberg am 23. Oktober 1972.

Am 25. September 1992 wurde der Kanal nach 32 Jahren Bauzeit mit seinen 171 km eröffnet und die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße war über die europäische Hauptwasserscheide durchgängig realisiert.

Der Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. hat sich über mehr als ein Jahrhundert für die Entwicklung leistungsfähiger Wasserstraßen aktiv eingesetzt. Heute, nach Fertigstellung des Main-Donau-Kanals, geht es nun u.a. um Informationsarbeit über den sachgerechten Ausbau der Donaustrecke zwischen Straubing und Vilshofen – gerade im Lichte der aktuellen politischen Entwicklungen und Geschehnisse dieses Jahres – sowie um die derzeit laufende Mainvertiefung auch über Würzburg hinaus.

Der DWSV – Ein aktuelles Kurzportrait

Der DWSV ist ein Verein, der ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Ziele verfolgt, ist keine Gewerbevertretung, hat keine kommerziellen Interessen und finanziert sich aus Spenden und Beiträgen seiner Mitglie-

der. Jede natürliche und juristische Person des öffentlichen und privaten Rechts des In- und Auslandes kann Mitglied werden.

Der DWSV – Ziele und Informationsarbeit

Zweck des Vereins ist die Förderung der Erziehung, Volks- und Berufsbildung sowie des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Hochwasserschutzes durch Information über den gesamtwirtschaftlichen und ökologischen Nutzen leistungsfähiger Wasserstraßen, insbesondere der Main-Donau-Wasserstraße.

Diese Informationsarbeit des DWSV beinhaltet z.B.

- Veröffentlichungen (Mitteilungsblätter, Mitgliederbriefe, Homepage im Internet),
- Ausstellungen,
- Informationsgespräche und -veranstaltungen,
- Informationsmaterial für Schulen und einschlägige Studiengänge,
- Dialog mit der Öffentlichkeit,
- Bearbeitung verkehrswissenschaftlicher und logistischer Themen,
- Information über Förderprojekte,
- Darstellung des volkswirtschaftlichen Nutzens von Binnenschifffahrt, Wasserstraße und Häfen,
- Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsträgern sowie
- Kooperation mit einschlägigen Organisationen, Verbänden und Institutionen auf nationaler und internationaler Ebene.

Der DWSV steht für sachliche und fachlich fundierte Information und bietet allen an Verkehrsfragen interessierten Kreisen ein neutrales Forum zum Gespräch und zum Gedankenaustausch. Dazu veröffentlicht der DWSV fachliche und aktuelle Informationen in Mitteilungsblättern, Mitgliederbriefen und auf der Homepage www.schiffahrtsverein.de im Internet.

Mit den von ihm initiierten Argumentationsstudien zum Main-Donau-Kanal sowie den Resolutionen zum Donauausbau hat der DWSV zu Infrastrukturprojekten Stellung genommen und sich für deren Realisierung im Interesse der weiteren Optimierung der Verkehrsinfrastruktur und damit auch der Entlastung der Umwelt eingesetzt.

Mit seinen Publikationen, Informationsveranstaltungen und in Einzelgesprächen mit Entscheidungsträgern aus Wirtschaft und Politik informiert der DWSV über den verkehrs- und volkswirtschaftlichen sowie ökologischen Nutzen leistungsfähiger Wasserstraßen. Dabei betont der DWSV stets das Denken in Gesamtzusammenhängen und die Notwendigkeit einer europäischen Betrachtungsweise, gerade im Hinblick auf die Bewältigung der wachsenden Güterverkehrsströme und die Stabilisierung und Entwicklung der südosteuropäischen EU-Beitrittskandidaten.

Der DWSV – Struktur und Organisation

Der DWSV hat Mitglieder aus Deutschland, Frankreich, Österreich und der Schweiz, die sich auf folgende Branchen verteilen:

- Schifffahrt,
- Verlader und Spedition,
- Wasserstraßenverwaltung,
- Häfen,
- Städte und Gemeinden,
- Industrie-, Handels- und Handwerkskammern,
- Banken, Handel und Gewerbe,
- Wirtschaft und Versicherungswirtschaft sowie
- Wissenschaft und Forschung
- Interessierte Einzelpersönlichkeiten.

Die Gremien des DWSV sind der Vorstand, der Beirat und die Mitgliederversammlung:

- Der Vorstand, besteht aus einem Vorsitzenden, zwei Stellvertretern und derzeit 22 Vorstandsmitgliedern.
- Der Beirat besteht aus derzeit 23 Beiratsmitgliedern (Vorstand und Beirat werden von der Mitgliederversammlung auf drei Jahre gewählt).
- Die Mitgliederversammlung, welche jährlich zusammentritt, beschließt über die in der Satzung festgelegten grundsätzlichen Fragen.

Der DWSV wird vertreten durch folgende Personen:

- Vorsitzender: Berufsmäßiger Stadtrat und Wirtschaftsrefent Dr. Roland Fleck, Nürnberg,
- Stellvertretende Vorsitzende: Willi Gerner, Vorstandsmitglied der E.ON Energie AG, München, und Alfred Dick, Staatsminister a.D., Straubing,
- Geschäftsführer: Dipl.-Kfm. Axel Eisele, Nürnberg.

Die Geschäftsstelle des DWSV wird geleitet durch Frau Ingrid Staufer-Hauck (Rotterdamer Straße 2, D-90451 Nürnberg, Fon: +49 (0) 911/ 8 14 95 09, Fax: +49 (0) 911/ 86 46 66, Mail: schiffahrtsverein@t-online.de, www.schiffahrtsverein.de).

Der DWSV konnte mit der Unterstützung seiner Mitglieder in seiner 110jährigen Geschichte zahlreiche Aufgaben erfüllen und muss heute – mehr denn je – wichtige Impulse für die weitere infrastrukturelle und verkehrslogistische Forcierung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Binnenschiff – insbesondere im Kontext der zunehmenden europäischen Integration – leisten.

Noch ist das Ziel nicht erreicht

Prof. Dr. jur. Konrad Weckerle[1)]

Im 18. Jahrhundert brachte ein Professor in Sachsen folgenden Stoßseufzer zu Papier:

> „Und gerade im Wasserbau gibt es so leicht keinen, der nicht glaubt, davon etwas zu verstehen und deshalb versucht ist, allenthalben mitzureden."

Wie wahr, Herr Professor! Und wie zeitlos aktuell!

Wir Deutschen mögen seit der PISA-Studie nicht mehr das Volk der Dichter und Denker sein – aber sicher sind wir das Volk der Fußball-Nationaltrainer und der Wasserbauer!

Dass schon der bloße Anblick eines Gewässers in vielen Köpfen vermeintlichen Sachverstand erzeugt, haben wir in der 110jährigen Geschichte des Kanalvereins und in der 30jährigen Bauzeit des Main-Donau-Kanals zur Genüge erfahren und wir erleben es in gleicher Form wieder bei der Diskussion um den Donauausbau. Dabei wird es auch durch Feststellung, dass Argumente, Vorschläge und Personen identisch sind, nicht leichter, Geduld und Fassung zu bewahren.

Von Bismarck stammt der Satz:

> „Wer nicht bereit ist, aus den Fehlern der Geschichte zu lernen, der ist gezwungen, sie zu wiederholen."

Auch dieser Satz scheint sich an der Wasserstraße Rhein-Main-Donau, deren Verwirklichung wir uns verschrieben haben, zu wiederholen.

Es brauchte mehr als 100 Jahre, den Gedanken des Main-Donau-Kanals von der ersten Idee bis zu seiner Eröffnung vor 10 Jahren umzusetzen. Der Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen wird auch schon

wieder mehr als 15 Jahre diskutiert, obwohl die Probleme bekannt, die Bedürfnisse der Schifffahrt definiert, die technischen Lösungsmöglichkeiten untersucht sind.

Doch was bedeuten wissenschaftliche Aussagen von Ingenieuren, Hydrologen, Geologen, Biologen, was bedeuten fundierte Prognosen zur künftigen Verkehrsentwicklung, was bedeutet die wirtschaftliche Entwicklung eines Raumes, der durch die anstehende EU-Osterweiterung unter zusätzlichen Druck gerät, was bedeutet die Zukunft der in diesem Raum lebenden Menschen? Was bedeutet all das im Gegensatz zu einer ideologischen Grundhaltung, zu einem instrumentalisierten Naturschutzgedanken, von dem der Ehrenvorsitzende des Bund Naturschutz, Herr Weinzierl, selbst sagt:

> „Naturschutz ist ja bekanntlich ... keine Wissenschaft, sondern eine Geisteshaltung und eine Denkweise!"

[1)] Prof. Dr. jur. Konrad Weckerle ist Vorsitzender des Vorstandes der Rhein-Main-Donau AG

Damit haben wir uns heute auseinander zu setzen. Wir haben uns einer Diskussion zu stellen, in der Vernunft und Fakten eine untergeordnete Rolle spielen, in der Emotion und Ideologie dominieren.

Hier müssen auch wir aus unseren Fehlern lernen:

- wir haben zu lange darauf vertraut, dass Fakten überzeugen könnten; wir haben uns darauf verlassen, dass sich ein verantwortungsvoller Umgang mit der Natur in der Praxis durch konkrete Maßnahmen und deren Erfolg beweist;

- wir haben darauf gesetzt, mit den Betroffenen vor Ort sachgerechte Lösungen zu entwickeln, ohne zu erkennen, dass das Problem bei denen liegt, die sich aus verbandspolitischen Gründen für betroffen erklären.

In einer positivistischen Denkweise haben wir Handeln und Verantwortung miteinander verbunden, haben den Dialog und die Mitarbeit angeboten, müssen heute aber feststellen, dass auf der anderen Seite ganz andere Ziele verfolgt werden, nämlich die Demonstration der Stärke, die Möglichkeit zu verhindern und zu blockieren, der Wille, Entscheidungen durchzusetzen ohne die Notwendigkeit, dafür auch Verantwortung übernehmen zu müssen.

Dies geht inzwischen soweit, dass für den Fall, dass erhobene Forderungen nicht erfüllt würden, mit einer Kriegserklärung gedroht wird, dass ein Widerstand wie in Wackersdorf angekündigt wird, dass sich ein Funktionär des Bund Naturschutz zu der Aussage versteigt, „niemand solle wagen, etwas anderes auch nur zu denken!"

Demokratisches Denken ist hier nur schwer zu erkennen!

Die damit verbundenen Probleme gehen auch weit über die Frage des Donauausbaus hinaus.

Wir finden sie in allen Bereichen, bei jedem größeren Projekt, ob Ortsumgehung, Ausweisung von Gewerbegebieten, Eisenbahn- und Autobahntrassen.

Probleme der Gegenwart und der Zukunft können aber die Erfolge der Vergangenheit nicht schmälern.

110 Jahre besteht der DWSV, der sich in dieser Zeit vom

- Schiffahrtsverein Mainfranken

über den

- Verein zur Hebung der bayerischen Fluss- und Kanalschiffahrt

über den

- Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau

zum

- Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V. entwickelt hat.

Mit jeder Namensänderung war auch eine programmatische Erweiterung verbunden.

In diesen 110 Jahren hat der Verein als eine der ältesten Bürgerinitiativen Deutschlands sein erklärtes Ziel fast erreicht:

Von 700 km Wasserstraße fehlen nur noch die 69 km zwischen Straubing und Vilshofen.

Mit dem 170 km langen Main-Donau-Kanal entstand ein Bauwerk, das als Infrastruk-

turmaßnahme, als technische Meisterleistung, als erstmalige Verbindung von Ökonomie und Ökologie internationale Maßstäbe gesetzt hat. Darauf können wir stolz sein.

Aus diesem Grund gratuliere ich dem DWSV nicht zu seinem 110jährigen Bestehen, denn dazu hat er ja auch lange genug gebraucht, ich gratuliere zu dem, was in dieser Zeit trotz widrigster Umstände – 2 Weltkriege, Revolution, Diktatur, Inflation, Wiederaufbau eines völlig zerstörten Landes – erreicht wurde.

Das Engagement der Generationen vor uns nimmt uns in die Pflicht, ihr Werk abzuschließen.

Dazu wünsche ich uns allen für die Zukunft:

Viel Erfolg!

Der Main-Donau-Kanal – Herausforderung an die Politik

Heinz Hofmann[1)]

10 Jahre Main-Donau-Kanal – ein Jubiläum, das man – wie ich meine – mit Stolz feiern kann, auch wenn es Gruppierungen gibt, die glauben, den Main-Donau-Kanal auch nach 10 Jahren noch „miesreden" zu müssen.

Für mich ist es deshalb eine Freude, sowohl in meiner Eigenschaft als Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt (BDB), als auch als Vizepräsident der Europäischen Binnenschiffahrts-Union (EBU) dieses Jubiläum mitfeiern zu können.

Mit dem politischen und ökonomischen Wandel in Ost-Europa haben die Transportverflechtungen zwischen den Staaten der EU und den ehemaligen RGW-Staaten enorm zugenommen und wachsen mit zunehmender wirtschaftlicher Entwicklung der osteuropäischen Länder weiter massiv an.

Zur Abwicklung dieser neuen Transporte sind alle Verkehrsträger gleichermaßen gefordert, auch die Binnenschifffahrt.

Bezogen auf die Verkehre von und nach Südost-Europa nimmt dabei die Main-Donau-Wasserstraße eine zentrale Bedeutung als Verkehrsachse ein, um so mehr, als nach dem immer wieder erklärten politischen Willen der Anteil der Binnenschifffahrt am Modal-Splitt erhöht werden soll.

Der Verlagerung größerer Anteile des Transportaufkommens auf diese Wasserstraße steht jedoch eine derzeit noch desolate Wasserstraßen-Infrastruktur entgegen.

Mit der kürzlich getroffenen politischen Entscheidung der „rot-grünen" Bundesregie-

rung, die Donaustrecke zwischen Straubing und Vilshofen nur nach der Variante A ausbauen zu wollen, wird der von mir angesprochene politische Wille, mehr Güter auf die Wasserstraße verlagern zu wollen, geradezu zur Farce.

Was nutzen uns also alle politischen Lobhudelein, den Verkehrsträger Binnenschifffahrt fördern zu wollen, wenn man gleichzeitig Entscheidungen trifft, die das Gegenteil bewirken.

Deshalb habe ich den kürzlichen Beschluss der Bundesregierung zum Donauausbau auch scharf kritisiert und ihn als die größte politische Fehlentscheidung in der Geschichte der deutschen Binnenschifffahrt bezeichnet.

[1)] Heinz Hofmann ist Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt BdB und Vizepräsident der EBU Europäische Binnenschiffahrts Union

Ich betrachte es darüber hinaus als skandalös, mit welcher Kaltschnäuzigkeit die Regierungsfraktionen SPD und Bündnis 90/ Die Grünen das Binnenschifffahrts-Gewerbe aus rein opportunistischen Erwägungen heraus behandelt und eine Entscheidung nicht nur gegen jede Vernunft gefällt, sondern auch die vertraglichen Vereinbarungen mit dem Freistaat Bayern missachtet haben.

Das jetzt nach jahrzehntelangen Diskussionen und Untersuchungen zum Donauausbau vorliegende politische Ergebnis erinnert mich stark an die gleichermaßen geführten Kämpfe um den Bau des Main-Donau-Kanals, dessen 10-jähriges Bestehen wir heute feiern können.

Damals wurde es erst durch einen Regierungswechsel möglich, die Entscheidung treffen zu können, den Kanalbau zu beenden.

Und es war richtig, dass das Kabinett Kohl im Februar 1983 diese Entscheidung getroffen hat.

Jeder, der von der Sache nur einigermaßen etwas versteht, kann heute doch wirklich nicht leugnen, dass die Verkehrszahlen der über den Main-Donau-Kanal transportierten Güter alle bei der Eröffnung des Kanals vorausgesagten Prognosen deutlich in den Schatten gestellt haben.

Man muss sich einmal vorstellen, wie es auf unseren Straßen ausgesehen hätte, wenn die im letzten Jahr über die Schleuse Kelheim transportierten knapp 6 Mio. t Güter über die Straßen hätten abgewickelt werden müssen.

Weit über 200.000 Lkws mehr auf unseren Autobahnen und Fernstraßen – ein Horrorszenario!

Ich meine, dass alle, die sich heute vor 10 Jahren bei der Eröffnung des Main-Donau-Kanals positiv über die neue Wasserstraßenverbindung ausgesprochen haben, in der Zwischenzeit mehr als bestätigt wurden.

Mit dem Main-Donau-Kanal wurde neben dem reinen Transportweg auch eine Verkehrsachse zwischen Ost und West geschaffen, die der bevorstehenden EU-Osterweiterung und damit der Ausweitung der Handelsbeziehungen sehr von Nutzen sein wird.

Einige Aussagen bei der Eröffnung des Main-Donau-Kanals haben weitsichtig schon darauf hingewiesen. Eine lautete beispielsweise:

„Der 25.09.1992 ist ein Meilenstein in der Entwicklung des europäischen Binnenschifffahrts-Netzes und der gesamteuropäischen wirtschaftlichen Integration".

Ich glaube, wir alle können dies nur bestätigen.

Viele Politiker sprechen in den letzten Monaten immer deutlicher von der Mobilität als Voraussetzung für unsere arbeitsteilige Wirtschaftsordnung – auch davon, dass eine effiziente Verkehrs-Infrastruktur zur Sicherung der Mobilität ein wichtiger Bestandteil unseres Wirtschaftsstandortes Deutschland und damit auch wesentliche Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung sei.

Ich stimme dem zu, muss aber um so mehr diejenigen in der Politik, die für die Schaffung der Verkehrs-Infrastruktur Verantwortung tragen, daran erinnern, dass nach meiner Auffassung die Schaffung einer optimalen Verkehrs-Infrastruktur für alle Verkehrsträger vernachlässigt wird.

Dies gilt insbesondere für den Verkehrsträger Binnenschifffahrt, der seit Jahrzehnten im Verkehrshaushalt, bezogen auf seine Verkehrs-Infrastruktur, stiefmütterlich behandelt wird und die eingestellten Haushaltsmittel derzeit gerade einmal ausreichen, dass die notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden können.

Die Binnenschifffahrt beklagt in diesem Zusammenhang auch immer wieder die Benachteiligung gegenüber dem Verkehrsträger Schiene; denn obwohl beispielsweise die Binnenschifffahrt nahezu 90 % der Verkehrsleistung der Bahn erbringt, erhält sie nur knapp 1/10 der Mittel, die die Bahn für ihre Infrastruktur vom Bund erhält.

In den verkehrspolitischen Kernaussagen der Koalitionsvereinbarung zwischen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom Oktober 1998 wurde u. a. folgendes festgelegt, ich zitiere:

„Die Investitionen in Verkehrswege und Umschlagsplätze sind zur Umsetzung der ökonomischen und ökologischen Ziele in ein umfassendes Verkehrskonzept zu integrieren, das die Voraussetzung für die Verlagerung möglichst hoher Anteile des Straßen- und Luftverkehrs auf Schiene und Wasserstraßen schafft " (Zitat Ende).

Leider scheinen hier Wunsch und Wirklichkeit verwechselt worden zu sein. Wie sollte man sonst die von mir schon angesprochene unverständliche Entscheidung zum Donauausbau werten.

Die Herausforderung zur Bewältigung des Verkehrs der Zukunft ist riesig. Die prognostizierten Verkehrszuwächse von über 60 % in den nächsten 15 Jahren sprechen eine deutliche Sprache.

Ich wage zu behaupten, dass unser Verkehrssystem beim Eintreten der Wachstumsprognosen in den kommenden 10 Jahren kollabieren wird.
Verkehr lässt sich vom Wirtschaftswachstum nicht abkoppeln. Wer Wirtschaftswachstum will, muss damit rechnen, dass auch gleichzeitig Verkehr erzeugt wird.

Keine Bundesregierung kann es sich leisten, sich dem Verkehrsproblem nicht widmen zu wollen. In diesem Zusammenhang hätte ich es deshalb gerne gesehen, dass das heutige Jubiläum, das wir feiern, auch politisch begleitet worden wäre. Gleichzeitig hätte ich mir dabei auch klare Aussagen erhofft, wie man das Verkehrsproblem der Zukunft lösen will.

Über eines bin ich mir sicher:

Ohne die Binnenschifffahrt kann der Verkehr auf der Ost- West-Transversale nicht bewältigt werden!

Deshalb muss das transeuropäische Wasserstraßennetz weiter ausgebaut werden.
Der Bau des Main-Donau-Kanals war der erste Schritt, der volle Donauausbau muss der zweite sein. Deshalb darf unser kämpferischer Einsatz um dieses Ziel zu erreichen nicht abreißen.

Ich bin der festen Überzeugung, dass dann die politische Vernunft, die damals zur Entscheidung des Baus des Main-Donau-Kanals geführt hat, auch für den Ausbau der Donau schlussendlich siegen wird.

Zwischenbilanz für neue Initiativen

Konsul Dr. Norbert Beinkofer[1)]

Der 25. September 1992, der Tag der feierlichen Eröffnung der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße, war ein „Jahrhundertereignis" für Europa und zugleich ein besonderer Festtag für den Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau, der damit das entscheidende Ziel seiner damals hundertjährigen Wirksamkeit erreicht hatte. Nicht minder galt dies aber auch für den Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein, der sich seit seiner 1951 erfolgten Neukonstituierung als Nachfolger des 1879 gegründeten „Donauvereines" Altösterreichs und der Ersten Republik die Verwirklichung der europäischen Transversale zur primären Aufgabe gestellt hatte. Beide Schwestervereinigungen hatten in enger Zusammenarbeit das Vorhaben angestrebt und sich als konsequente Anwälte des Zusammenschlusses der beiden großen europäischen Stromsysteme des Rheins und der Donau bewährt. Die Schiffsparade der Flaggen aller Anrainerländer anlässlich des Eröffnungsaktes auf der Scheitelstrecke des Kanals war ein glanzvolles Ereignis und eine eindrucksvolle Präsentation der Flottenstruktur und deren Kapazität in West und Ost.

Tatsächlich hat die Transportentwicklung auf der neuen Wasserstraße trotz aller Einbrüche und Umstellungsschwierigkeiten durch die politische Wende und den Jugoslawien-Krieg im Südosten bereits in den Neunzigerjahren alle Prognosen übertroffen. Der Gesamttransport über den Main-Donau-Kanal erreicht heute mehr als 8 Millionen Tonnen pro Jahr, etwa das Zweifache von 1993, dem ersten Jahr nach der Eröffnung. Bis zum Jahr 2000 trat erstmals eine Stagnation ein, die u.a. auf infrastrukturelle Ursachen zurückzuführen ist, wie etwa den unzulänglichen Zu-

stand der Strecke Straubing – Vilshofen und die noch nicht beseitigten Hindernisse durch die im Kosovo-Krieg durch die Nato bombardierten Brücken bei Novisad, weniger auf wirtschaftliche und politische Ereignisse der letzten Zeit. Obwohl der Österreichische Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein 1976 schon einen Werftentwurf für ein in den Abmessungen „kanalgängiges" Kabinenschiff in Auftrag gegeben und öffentlich vorgestellt hatte, wurde dieser Plan an der bayerischen und österreichischen Donau nicht aufgegriffen und so war das erste Kreuzfahrt-Binnenschiff, das am 23.September 1992 den Main-Donau-Kanal passierte, eines unter Schweizer Flagge.

Diesem folgte noch im gleichen und den folgenden Jahren eine stetig anwachsende Vielzahl immer neuer „schwimmender Hotels" aus Westeuropa, die die Donau zunächst bis Budapest befuhren und heute einen wahren Massentourismus darstellen. Leider war es auch nicht möglich, den Voll-

[1)] Konsul Dr. Norbert Beinkofer ist Präsident des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein

ausbau der bayerischen Donaustrecke Straubing – Vilshofen unmittelbar an die Vollendung der Scheitelstrecke der Main-Donau-Verbindung anzuschließen.

An der österreichischen Donau, die zu 80% entsprechend den Empfehlungen der Donaukommission und den Konzepten der EU ausgebaut ist, wurde mit der Stufe Freudenau – Wien 1997 die letzte große Mehrzweckanlage für die Energiegewinnung und Schifffahrtsstraße vollendet. Die Strombinnenmarkt-Richtlinien der EU von 1996 bedeuteten den Schlusspunkt für die jahrzehntelange, für Rhein-Main-Donau seit 1921 konzeptive „Symbiose" zwischen Kraftwerks- und Wasserstraßenausbau. Die Ausgestaltung der Infrastruktur und insbesondere deren Finanzierung ist nunmehr in nationaler und europäisch überregionaler Hinsicht eine Sache der politischen Instanzen geworden und damit auch komplizierter und langwieriger.

Im Rahmen der EU wurde ein „TEN"- bzw. „Korridorkonzept" für die europäische Verkehrsinfrastruktur erarbeitet, wobei allein für den „Donaukorridor" bis etwa 2015 ein Transportvolumen von rund 120 Millionen Tonnen prognostiziert ist. Die Verabschiedung zeitlicher und finanzieller Investitionsprogramme durch die EU ist daher von größter Dringlichkeit.

Als Voraussetzung zukunftsorientierter Rahmenbedingungen bezüglich des Verkehrsgeschehens auf dem Wasser hat Österreich 1999 eine Technologie- und Fördergesellschaft gegründet, die als „Donau-Transport- und Entwicklungsgesellschaft mbH" zahlreiche überaus bedeutsame Logistik-Projekte für die Donau- bzw. Binnenschifffahrt erstellt hat.

Die Aktivitäten sind aktuell und bedeutsam, da sich nicht nur auf der Donau, sondern in der gesamten europäischen Binnenschifffahrt seit 1992 ein tiefgreifender Wandel in der Flottenstruktur vollzogen hat. Die nationalen Großreedereien haben sich aufgelöst oder sich, soweit es die privatwirtschaftlichen Großkonzerne im westeuropäischen Bereich betrifft, überwiegend aus dem operativen Sektor zurückgezogen und dessen Aufgaben den Klein- und Mittelbetrieben der Partikuliere überantwortet. Das Zahlenverhältnis zwischen Reederei- und Partikulierschiffen hat sich von etwa zwei zu eins auf eins zu zwei gewandelt. Andererseits stellten sich manche Konzernfirmen auf dem Gebiet der Befrachter- und Logistikfunktion auf maximale europaweite Größenordnungen mit auch interkontinentalen Verflechtungen um. All dies hat naturgemäß wesentliche organisatorische sowie verkehrs- und transportpolitische Herausforderungen zur Folge, mit welchen sich auch jene freien Vereinigungen auseinander zu setzen haben, die sich den Wechselbeziehungen zwischen Infrastruktur, Verkehrsgeschehen und Umweltbedingungen widmen.

Infolge seiner ökonomischen und umweltfreundlichen Vorteile ist die Forcierung des Binnenschifffahrtsverkehrs in der Praxis gewissermaßen eine „angewandte" Umweltpolitik und eine entscheidende Komponente für die Bewältigung der gegenwärtigen europäischen Transportaufgaben, die von den immer wieder propagierten Landverkehrsträgern Schiene und Straße, trotz aller öffentlichen Investitionsförderungen, nicht möglich sein wird. Ebenso wie es in den ersten Jahrzehnten des Erwachens und der beginnenden Realisierung eines wirtschaftlich und politisch geeinten Europas darum ging, unter anderem für die Verbindung Rhein-Main-Donau einzutreten, rückt nunmehr in den Vor-

dergrund, die Öffentlichkeit und die politischen Entscheidungsträger davon zu überzeugen, dass die kontinentale Infrastruktur auch für die Binnenschifffahrt kein Torso bleiben darf, wenn eine bestmögliche Basis für Wirtschaft, sozialen Wohlstand und Umwelterhaltung gewährleistet sein soll.

In diesem Sinne berechtigt die kürzlich erfolgte Erklärung der EU-Verkehrskommissarin Loyola de Palacio zur obersten Priorität und finanziellen Förderungswürdigkeit des Wasserstraßenverkehrs, sowie zunächst zur Beseitigung der Schifffahrtshindernisse und Engpässe auf der Donau zu optimistischer Vorausschau. Gleichermaßen aber auch die im Mai 2002 in Wien feierlich aus der Taufe gehobene „Länderkooperation der Donauregion" von 13 Staaten des Donauraumes, die sich die Anbindung der Region an den europäischen Integrationsprozess zum Ziel gesetzt hat und hierbei vor allem die völkerverbindende Funktion des Stromes sowie die hieraus resultierenden verkehrsmäßigen, ökonomischen und kulturellen Möglichkeiten zu intensivieren gedenkt.

Vor allem dank der Bemühungen der Donau-Kommission, die in den letzten Jahren bis Mai 2002 unter Vorsitz eines österreichischen Präsidenten, des früheren Generaldirektors der Kommission, Botschafter Dr. Hellmuth Strasser, stand, der dem Österreichischen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein als Vizepräsident angehört, wird voraussichtlich demnächst die Räumung der Donau bei Novisad abgeschlossen werden können. Noch nicht ersetzt ist die Pontonbrücke, die nun dreimal in der Woche geöffnet wird. Bezüglich der Passagegebühren sind Verhandlungen im Gange. Es ist zu erwarten, dass die Passagierschifffahrt mit den Kabinenschiffen wieder direkt bis zur Mündung der Donau aufgenommen wird.

Im Vorfeld all dieser Wegmarken haben unsere beiden Vereinigungen wegbereitende Arbeit geleistet und bedeutsame Zukunftsaufgaben zu erfüllen.

Überblick über die Geschichte des Main-Donau Kanals

Dr. Wilhelm Doni[1)]

„Zukunft braucht Geschichte"

Am 06.November 1892 gründeten in Nürnberg 29 Städte und Gemeinden, 13 Handelskammern und andere wirtschaftliche Kooperationen und zahlreiche Firmen und Einzelpersonen den „Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern", heute Deutscher Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV). Die Vereinsgründung verfolgte das Ziel, für eine leistungsfähige Großschifffahrtsstraße vom Rhein über den Main zur Donau einzutreten. Mit der Inbetriebnahme der durchgehenden Schifffahrt vom Main zur Donau am 25.September 1992 wurde nach 100 Jahren das wirtschaftlich und technisch höchst anspruchsvolle, ja zumindest in Europa einmalige Werk vollendet und das Hauptziel des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. erreicht.

Die Entscheidung von 1892 war keineswegs selbstverständlich. Denn das Eisenbahnsystem hatte in der zweiten Hälfte des 19.Jahrhunderts in Europa und Deutschland in einem beispiellosen Entwicklungszug bereits einen Höhepunkt erreicht. Eisenbahn und die stürmische Industrialisierung befruchteten sich gegenseitig entscheidend. Dies führte zu der Überzeugung breiter Kreise, die Bahn sei der Verkehrsträger der Neuzeit schlechthin. Es wurden Forderungen laut, den Verkehrswasserbau auf den Flüssen einzustellen und alle Kanäle zuzuschütten, weil das Zeitalter der Binnenschifffahrt endgültig zu Ende sei.

Allmählich entwickelte sich jedoch eine differenziertere Betrachtungsweise. Bereits

1856 legte ein Komitee der Dortmunder Wirtschaft der preußischen Regierung eine Denkschrift über den Bau eines in West-Ost-Richtung verlaufenden Kanals vor. Er wurde später als Mittelland-Kanal gebaut. Dieses Wasserstraßensystem verbindet heute das Ruhrgebiet über die Weser und die Elbe mit Berlin und weiter mit der Oder.

1869 erfolgte durch Initiativen der Wirtschaft die Gründung des Zentralvereins für Deutsche Binnenschiffahrt e.V. Schrittweise entstand bis zur Jahrhundertwende die Konzeption eines mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes von miteinander verknüpften natürlichen Flüssen und Kanälen. Dabei bildeten zwei große Achsen die Hauptschwerpunkte: Die bereits erwähnte West-Ost-Verbindung/Mittellandkanal und die Rhein-Main-

[1)] Dr. Wilhelm Doni war vom November 1992 bis Juli 2001 Vorsitzender des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins

Donau-Verbindung mit einem Anschluss an das nördliche Wasserstraßensystem von Bamberg über die Werra zur Weser.

Die wirtschaftsliberalen Überzeugungen und geopolitischen Verhältnisse bestärkten die großräumigen Planungen. Die herrschende Meinung des Liberalismus war, auf Grund der militärtechnischen Entwicklungen seien große Kriege der europäischen Völker unsinnig und nicht mehr möglich. Der schnell wachsende Handel und Verkehr des Deutschen Reiches mit den westlichen Nachbarn einerseits und den Ländern der Donaumonarchie andererseits begünstigten die Planungen.

Zwei Erfahrungen kamen hinzu.

- Die Einführung des Dampfantriebes auf Rhein und Donau steigerte die betriebliche Effizienz der Binnenschifffahrt auf diesen Strömen so stark, dass z.B. gegen Ende des 19. Jahrhunderts der grenzüberschreitende Schiffsverkehr vom Rhein mit den Rheinmündungshäfen etwa gleich groß wie der Eisenbahnverkehr war. Bereits 10 Jahre später hatte der Rheinverkehr die Bahn im Verhältnis $^{2}/_{3}$ zu $^{1}/_{3}$ übertroffen.
- 1883 bis 1886 war die Stauregelung des Main von Mainz-Kostheim nach Frankfurt durchgeführt worden. Ihr Erfolg übertraf alle Erwartungen bei weitem. Das bewies, dass auch auf kleineren Flüssen mit unregelmäßiger Wasserführung durch eine ausreichende, berechenbare Tauchtiefe und Fahrwasserbreite bei einem Verkehr mit Dampfantrieb und ausreichend großen Schiffen die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße mit der Eisenbahn zurück gewonnen werden konnte.

Vorbereitungsjahre

Während in Preußen und Österreich sich die Staatsregierungen selbst mit Planungen der Wasserstraßen befassten, gelang dies damals in Bayern zunächst nicht. König und Staatsregierung stimmten zwar dem Plan der Main-Donau-Verbindung zu, aber die Kammer der Abgeordneten lehnte mit Ausnahme der sozialdemokratischen Fraktion und drei bürgerlichen Abgeordneten drei Anträge bis 1897 ab.

Daraufhin geschah etwas für heutige Verhältnisse Beispielloses und Undenkbares. Man richtete für die Projektierungsarbeiten Technische Vereinsämter in Nürnberg ein und finanzierte sie durch Spenden der Vereinsmitglieder und der Wirtschaft. Über eine Viertelmillion Goldmark wurden aufgebracht.

Die Technischen Vereinsämter erarbeiteten Trassenvorschläge, klärten die schwierige Wasserversorgung des Verbindungskanals vom Main zur Donau und beschäftigten sich mit den wirtschaftlichen Auswirkungen der geplanten Schifffahrtsstraße.

Diese Arbeiten waren fundiert und überzeugend. Sie wurden nunmehr von der Bayerischen Staatsregierung voll anerkannt. So wurde der dem Bayerischen Landtag vorgelegte Gesetzentwurf über die Herstellung der Baupläne für die Main-Donau-Wasserstraße und die Deckung der hierfür erforderlichen Mittel am 22.Februar 1917 einstimmig gebilligt. Der Deutsche Reichstag bewilligte am 15.Mai 1917 den von ihm erbetenen Reichszuschuss.

Der Durchbruch schien geschafft! Aber der Zusammenbruch der Mittelmächte und das Ende des Ersten Weltkrieges stellten alles wieder in Frage.

Doch das Unwahrscheinliche geschah. Trotz der verheerenden Kriegsfolgen, der Demoralisierung des Landes, dem radikalen Wechsel

der politischen Strukturen, der sich abzeichnenden Entwertung der Währung und der Armut breiter Bevölkerungskreise hielten Bayern und das Deutsche Reich an der Großschifffahrtsstraße fest. Sie schlossen am 13.Juni 1921 den Main-Donau-Staatsvertrag mit dem Ziel, die Großschifffahrtsstraße zur Verbindung des Main mit der Donau zu bauen. Der Vertrag legte außerdem fest, dass das Wasserstraßenprojekt durch eine eigens zu gründende Gesellschaft, die Rhein-Main-Donau AG, durchzuführen sei, auf eigene Rechnung mit dem Zusatzauftrag, die elektrischen Wasserkräfte auszubauen und aus den hieraus erwirtschafteten Überschüssen das Wasserstraßenprojekt zu finanzieren. Diese Konstruktion hat sich in den folgenden Jahrzehnten als außerordentlich fruchtbar erwiesen. Sie war eine der wesentlichen Voraussetzungen, dass letztlich das große Werk gelang.

Auf der Basis dieses Staatsvertrages wurde eine Reihe weiterer Verträge im Laufe der Jahrzehnte geschlossen. Bis zum Finanzierungsvertrag vom 28.02.1966, dem neuen Ausbauvertrag (Duisburger Vertrag) vom 16.09.1966 und dem sogenannten Donaukanalisierungsvertrag vom 11.08.1976.

Ausbau des Main von Aschaffenburg bis Würzburg

Nachdem bereits 1901 Preußen den Main bis zu dem Hafen Offenbach ausgebaut hatte, errichtete Preußen im Benehmen mit Bayern bis 1921 die Staustufen von Offenbach bis Aschaffenburg.

Oberhalb Aschaffenburg und auf der deutschen Donau begannen nach Abschluss der Grundverträge die Bauvorbereitungen und die Baumaßnahmen trotz größter finanzieller und wirtschaftlicher Probleme unverzüglich. Oberhalb Passau vollendete die Rhein-Main-Donau AG bis 1928 den Bau des Kachlet-Werks mit Wehr, Kraftwerk und Schifffahrtsschleuse. Schritt für Schritt begannen an der Donau auch die Wasserbaumaßnahmen für die sogenannte Niederwasserregulierung. Auch der Main zwischen Aschaffenburg und Würzburg wurde mit Stauwehren, Kraftwerken und Schifffahrtsschleusen staugestützt. Der Ausbaustandard entsprach von vornherein der Klasse V a des heute geltenden Klassifizierungssystems der europäischen Binnenwasserstraßen von 1992 für die Strecke Aschaffenburg – Würzburg. Heute ist durch die seit den 80er Jahren durchgeführte Vertiefung und ökologische Optimierung des Main weitgehend schon der Standard der Klasse V b erreicht. Die Strecke vom Rhein bis Aschaffenburg entsprach bzw. entspricht nach Ausbaumaßnahmen heute der Klasse V b.

Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges gelang es noch, den Hafen Würzburg 1940 in Betrieb zu nehmen und den Ausbau des Main bis Würzburg bis 1942 abzuschließen.

Mainausbau zwischen Würzburg und Bamberg

Wiederum, wie schon nach dem Ersten Weltkrieg, ist bemerkenswert, dass trotz der ungeheuren, katastrophalen Folgen des Zweiten Weltkrieges mit all den bekannten materiellen und moralischen Verwüstungen bei den Verantwortlichen nicht der geringste Zweifel aufkam, den Ausbau der Schifffahrtsstraße über Würzburg hinaus fortzuführen. Die öffentliche Meinung war, trotz aller materiellen Probleme, für das Projekt günstig. Aus der Not heraus war die Epoche durch den Willen zum Aufbau und durch Optimismus geprägt. Breite Kreise akzeptierten den Zusammenhang zwischen Infrastrukturinvestitionen, Wirtschaftswachstum und Wohlstand.

Nach der Währungsreform und der Gründung der Bundesrepublik Deutschland führte die Rhein-Main-Donau AG ab 1949 den Mainausbau ab Würzburg stromaufwärts fort. Dies geschah in der bewährten Weise unter Berücksichtigung der bisherigen Erfahrungen, so dass die Leistungsfähigkeit des Main zwischen Würzburg und Bamberg von vorneherein günstiger als zwischen Aschaffenburg und Würzburg wurde.

Eine besondere Leistung ist dabei die Lösung des Schleusenbaus in Würzburg und die Führung der Großschifffahrtsstraße vor der imposanten Bastion der Festung Marienberg.

Den Mainausbau konnte auch das Angebot der Deutschen Bundesbahn von 1959 an die fränkische Wirtschaft, sogenannte Als-Ob-Tarife einzuführen, nicht behindern.

Der gesamte Mainausbau zwischen Mainz und Bamberg wurde dann mit der Inbetriebnahme des Staatshafens Bamberg am 25.09.1962 fertiggestellt.

Zu diesem Zeitpunkt hatte der Weiterbau des Main-Donau-Kanals ab Bamberg bereits begonnen. Die Wasserstraße wurde zunächst im Bereich der Rednitz bis nach Hausen geführt und dann als Stillwasserkanal bis Nürnberg.

Mit einer glanzvollen Eröffnungsveranstaltung, einer überwältigenden Teilnahme der Bevölkerung zwischen den Städten Erlangen, Fürth und Nürnberg konnte sodann am 23.09.1972 der Staatshafen Nürnberg in Betrieb genommen werden.

Nürnberg-Kelheim

Nach Inbetriebnahme der Wasserstraße bis Nürnberg und des Hafens Nürnberg wurde der Ausbau der südlich anschließenden Strecke bis Kelheim unverzüglich weitergeführt.

Dabei war sich die Rhein-Main-Donau AG zusammen mit den zuständigen Behörden von vorneherein der Probleme und der Bedeutung des Natur- und Landschaftsschutzes vor allem für die Baumaßnahmen im Sulztal, Ottmaringer Tal und Altmühltal bewusst. Diese Aufgabe wurde mit einer Gründlichkeit und so umfassend angegangen, wie dies bisher wohl bei keinem Verkehrsbauwerk in der Bundesrepublik Deutschland geschehen ist. Die Professoren Kagerer und Grebe erarbeiteten im Auftrag der Rhein-Main-Donau AG und der planfeststellenden Behörden detaillierte Landschaftspläne als Grundlage der Einbindung des Bauwerkes in die Landschaft, der Erfordernisse des Naturschutzes und zum Aufgleich der Eingriffe in die Natur. In dem den Bauarbeiten vorausgehenden Planfeststellungsverfahren wurden in diesem Zusammenhang detaillierte Bestandsaufnahmen der Flora und der Fauna der betreffenden Gebiete erhoben und auf dieser Grundlage die verbindlichen Auflagen für den Ausgleich der Eingriffe festgelegt. Diese Auflagen wurden strikt vollzogen und in den Jahren nach der Baufertigstellung genau beachtet und untersucht.

Dabei wurde von Seiten der Rhein-Main-Donau AG deutlich mehr in den Umwelt- und Naturschutz investiert als von ihr verlangt wurde. Beispielsweise betrug der Aufwand für Naturschutz- und ökologische Ausgleichsmaßnahmen allein auf der 18 km langen Strecke zwischen Kelheim und Riedenburg rund 1/5 der gesamten Bausumme dieses Streckenabschnittes. Damit wurden die ursprünglich veranschlagten 5% der Baukosten für Umwelt- und Naturschutz, die weltweit im Wasserbau

bereits eine neue Dimension darstellten, mehr als deutlich übertroffen.

In technischer Hinsicht war es eine sehr glückliche Entscheidung zur Überwindung der für eine Wasserstraße beachtlichen Höhenunterschiede zwischen Nürnberg und dem Altmühltalbereich nicht wie ursprünglich erwogen Hebewerke, sondern Schleusen einzusetzen. Ihre Hubhöhen von bis zu 21 m sind weltweit einmalig. Die Bauwerke wurden als sogenannte Wasser-Sparschleusen konstruiert, bei denen erhebliche Einsparungen des Schleusenbetriebswassers möglich sind.

Die Entscheidung für einen durchgehenden Schleusenbetrieb auf dem Main-Donau-Kanal mit Schleusenlängen von 190 m hat sich als außerordentlich günstig für den Verkehr mit Großmotorschiffen, Schub- und Koppelverbänden gezeigt. Während der Bauarbeiten führte ein Dammbruch des im Bau befindlichen Kanals bei Nürnberg-Katzwang am 26.03.1979 zu einem schwerwiegenden und menschlich tragischen Unglücksfall. Die Analyse der Ursache bewirkte u.a. eine veränderte Trassenführung von Dammstrecken, die so tiefliegend wie möglich geplant wurden.

Bereits vor Beginn der Bauarbeiten an der Südstrecke des Kanals entstand eine Diskussion über den künftigen völkerrechtlichen Status des Kanals. Sie wurde unter dem Stichwort „Konkurrenz durch rote Flotten" geführt. Zur Klärung dieser Fragen initiierte der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein ein Gutachten des renommierten Völkerrechtlers Prof. Dr. Jaenicke, das gemeinsam mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr finanziert und im Jahre 1973 als Buch veröffentlicht wurde. Prof. Jaenicke stellte fest, dass damals keine Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland bestand, den Main-Donau-Kanal zu internationalisieren oder anderen Staaten Verkehrsrechte auf diesem Kanal einzuräumen. Er untersuchte außerdem die für den ausgebauten Main bis Bamberg geltenden rechtlichen Regime und das gleiche für die deutsche Donau. Heute sind diese Feststellungen zum Teil durch den Fall des Eisernen Vorhangs, den Beitritt der Bundesrepublik zur Belgrader Donaukonvention von 1948 und die Entwicklung der Europäischen Union relativiert.

Ab Mitte der 70er Jahre wirkte sich dann der tiefgreifende Wertewandel der deutschen Gesellschaft zunehmend ungünstig für die Akzeptanz des Neubaus südlich Nürnberg aus. Generell entwickelte sich bei wachsendem Wohlstand Skepsis gegenüber Wachstum, Technik und Wirtschaftswachstum. Jedes Großprojekt der Infrastruktur hatte zunehmend mit diesen gesellschaftlichen Akzeptanzproblemen zu kämpfen. Diese galten auch für den Main-Donau-Kanal.
Die Schwierigkeiten trafen den Main-Donau-Kanal aus zwei Gründen besonders:

- Die lange Bauzeit einer solchen Investition, die ihre Wirkungen erst weit in der Zukunft entfalten kann, ist bei immer individualistischerer und kurzfristigerer Betrachtungsweise einer Wohlstandsgesellschaft nur schwer mit Vorstellungen der Gegenwart über den Nutzen zu verknüpfen.
- Anders außerdem als zum Beispiel der Bau von Bundesautobahnen, die jeder Autofahrer in seinem Interesse sieht, hat ein Wasserstraßenprojekt nur eine zahlenmäßig geringe Wählerlobby.

Dieser Wandel wirkte sich auch in der Verhaltensweise der politischen Parteien aus und vor allem in den überregionalen Medien.

Vor diesem Hintergrund nahm nunmehr der Bund Naturschutz in Bayern – entgegen sei-

ner bisherigen Linie – eine kompromisslos ablehnende Haltung gegen den Main-Donau-Kanal ein. Unterstützt von überregionalen Medien behauptete er pauschal, der Bau zerstöre das Altmühl-, Sulz- und Ottmaringer Tal. Er sei ein Dinosaurier-Projekt, nicht mehr zeitgemäß, sondern überflüssig. Bemerkenswert war, dass der Bund Naturschutz sich nicht konstruktiv mit den Planfeststellungsbeschlüssen und Fakten auseinander setzte, sondern diese lediglich als „Kosmetik, als Rosen an der Leichenbahre der Natur" abtat. Die ablehnende Diskussion bezog sich immer weniger auf die tatsächliche Situation. Vielmehr war der Main-Donau-Kanal mitten in die generelle Auseinandersetzung um die künftige Verkehrs- und Umweltpolitik geraten.

Viel gefährlicher für die Vollendung des Main-Donau-Kanals wurde dann allerdings ein radikaler Kurswechsel des damaligen Bundesverkehrsministers Volker Hauff. Zunehmende Haushaltsschwierigkeiten des Bundes hatten bereits 1979 und 1980 zu einer Reduzierung der Baumittel geführt. Diese wurden 1981 nochmals drastisch gekürzt. Die daraufhin im Auftrag des Bundesministers für Verkehr 1981 durchgeführte Nutzen-Kosten-Rechnung von PLANCO kam dann lediglich zu einem geschätzten Verkehrsaufkommen von nur 2,7 Mio. t jährlich für den Main-Donau-Kanal und zu einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,52 : 1. Dies wiederum führte am 27.01.1982 zu dem Kabinettsbeschluss, der den Bundesminister für Verkehr beauftragte, mit dem Freistaat Bayern Verhandlungen über die Möglichkeit einer „qualifizierten Beendigung" des Projektes zu führen. Als Reaktion darauf hat der Freistaat Bayern auf der Erfüllung der bestehenden Verträge bestanden. Dies bekräftigte der Bayerische Ministerrat am 16. März 1982.

Das Ifo-Institut München führte dann als Grundlage der Verhandlungen eine Argumentationsstudie zu der kontroversen Diskussion im Auftrag des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins durch. Die Studie widerlegte das Argument, die sogenannte „qualifizierte Beendigung" sei trotz beachtlich hoher Restbau- und Finanzierungserfordernisse ohne weiteres vertretbar. Im Gegensatz zu PLANCO schätzte Ifo in einer vergleichenden Detailanalyse aller vorliegenden Prognosen des künftigen Kanalverkehrs diesen auf mindestens 5,5 Mio. t/Jahr, kam also zu einer ausgeglichenen Nutzen-Kosten-Relation. Bekanntlich wurde dieses Verkehrsvolumen in der Praxis dann deutlich und nachhaltig übertroffen. Auf dieser Basis verhandelten der Freistaat Bayern und die Bundesrepublik Deutschland vom 02. Juni bis 09. November 1982. In einem gemeinsamen Protokoll wurde festgestellt, dass die Main-Donau-Wasserstraße zügig fertiggestellt werden soll, um ihren Nutzen baldmöglichst zu verwirklichen und die Überleitung von Donau- und Altmühlwasser in das Regnitz-Main-Gebiet unverzüglich zu ermöglichen.

Dieses Wasserüberleitungsprojekt entstand in engster Verbindung zu dem Main-Donau-Kanal. Es ist für das Regnitz-Obermain-Gebiet wasserwirtschaftlich von größter Bedeutung. Die südlich Nürnberg gebauten Speicherseen von der Größe des Königssees bis zum Tegernsee bewirkten letztlich nicht nur eine wesentliche landeskulturelle und wasserwirtschaftliche Verbesserung in der gesamten Region, sondern führten auch im Rahmen der hierdurch ermöglichten Freizeitnutzungen zu einer positiven Entwicklung der Sozialstruktur. Das gleiche gilt übrigens für den Naturpark Altmühltal im Bereich des Main-Donau-Kanals.

Wenn auch verzögert, konnte dann nach rund 19jähriger Bauzeit die durchgehende Fahrt auf dem gesamten Main-Donau-Kanal am 25. September 1992 unter großer internationaler und nationaler Beteiligung gefeiert werden. Nach 100 Jahren waren die Ziele der Gründer des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins erreicht!

Engstelle Straubing – Vilshofen

Nach der Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße bleibt noch eine Aufgabe: Die 69 km lange Donaustrecke zwischen Straubing und Vilshofen bietet die mit Abstand ungünstigsten Schifffahrtsverhältnisse zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer. Sie muss ausgebaut werden, um möglichst einheitliche Bedingungen für die Schifffahrt auf der gesamten Strecke zu schaffen.

Noch 1992 beantragte deshalb die Rhein-Main-Donau AG ein Raumordnungsverfahren, mit dem ein sanfter staugestützter Ausbau in der Engstelle mit zwei extrem niedrigen Staustufen bei Waltendorf und Osterhofen vorgesehen wurde. Diese Planung war das Ergebnis fünfjähriger Voruntersuchungen, bei denen 30 Varianten mit und ohne Stau untersucht wurden. Von vorneherein wurde auf die Erzeugung elektrischer Energie verzichtet. Einen besonders großen Raum in den Voruntersuchungen nahm die Prüfung der wasserwirtschaftlichen, landeskulturellen und ökologischen Auswirkungen sowie der Hochwasserschutz ein.

Dieses Verfahren wurde mit immer neuen Widerständen und Vorschlägen über angeblich sanfte Ausbaumaßnahmen durch den Verbands-Naturschutz begleitet und behindert. Anders als im Bereich der Altmühl, wo die Bevölkerung immer dem Kanalbau positiv gegenüber stand – wie die Ergebnisse zeigen mit vollem Recht – und kein Schwanken der örtlichen Politik eintrat, änderte sich dabei die Situation in Niederbayern. Auch kirchliche Organisationen schwenkten in die Front der Ausbaugegner ein, u. a. mit den allgemeinen Argumenten „Gottes Schöpfung dürfe nicht zerstört werden" oder „Das Wasser der Donau – ein Lebenssymbol! müsse fliessen". Eine wahrhaft babylonische Sprachenverwirrung, die alles und jedes Argument gebrauchte und missbrauchte, die mit Heimatgefühlen und Horrorszenarien hantierte, entwickelte sich. Nur eines unterblieb sorgfältig: die sachliche und sachkundige Beschäftigung mit den Fakten, mit den eindeutigen Untersuchungsergebnissen und Empfehlungen der Gutachter und der Wissenschaft.

Unter diesen Verhältnissen wurde das Raumordnungsverfahren leider nicht zu Ende geführt. Eine politische Grundsatzentscheidung erfolgte nicht.

Erschwerend kam folgendes hinzu:

- Verdrängt wurde die Tatsache, dass die vorgesehenen Staustufen lediglich eine mäßige Staustützung leicht über Mittelwasser verursachen und damit nicht mit den kombinierten Kraftwerk/Schleusenbauwerken mit wesentlich höherer Fallhöhe, wie sie sonst an der Donau gebaut wurden, vergleichbar sind;
- Die Diskussion konzentrierte sich völlig auf lokale Eingriffe und nahm die internationale Bedeutung des Donauwegs sowohl für die Rhein-Main-Donau-Verbindung wie für den Donauverkehr selbst überhaupt nicht mehr zur Kenntnis;
- Die Vorteile eines solchen Ausbaus für den umweltfreundlichen Schiffsverkehr, seine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit

mit entsprechenden Verkehrsverlagerungspotentialen von der Straße auf das Schiff, die nachgewiesenen Ausgleichsmöglichkeiten für die Eingriffe in die Natur und der verbesserte Hochwasserschutz wurden überwiegend geleugnet oder verdrängt.
- Expertenwissen wurde abgelehnt oder zumindest angezweifelt, ein Luxus, den sich nicht einmal die einfache Gesellschaft der Steinzeit ungestraft hätte leisten können.

Wie ist das möglich? Wie kann eine Debatte sich so sehr vom Realen entfernen? Die Antwort ist: „Man sieht was man glaubt und fühlt". Anspruchsvolle Informationen sind in einer immer komplizierter werdenden Welt schwer zu vermitteln. Außerhalb der Fachmedien konzentrieren sich die Berichte und Nachrichten deshalb auf zunehmende Zuspitzung, auf griffige Begriffe, auf Personalisierung. Die grundsätzlich richtigen Inhalte der Ökologie veränderten sich zu „Totschlagargumenten" und beeindruckten Meinungen und Medien.
In diesem endlosen Hin und Her vereinbarten am 17. Oktober 1996 der Bundesminister für Verkehr Wissmann und der Ministerpräsident des Freistaats Bayern Dr. Stoiber folgendes:
- Bund und Bayern halten an dem Ausbauziel von 2,50 m Abladetiefe gemäß Duisburger Vertrag fest;
- sie sehen keine gesicherte Möglichkeit, diese Abladetiefe allein mit flussbaulichen Methoden zu erreichen;
- in den Jahren 1998 und 1999 sind Optimierungsmaßnahmen mit einer Investition von 24 Mio. DM durchzuführen;
- die Entscheidung über die Art des zweiten Ausbauschritts soll im Jahr 2000 unter Berücksichtigung der weiteren verkehrlichen Entwicklung auf der Donau erfolgen. Zur Vorbereitung dieser Entscheidung sind weitere vertiefte Untersuchungen in enger Zusammenarbeit zwischen Bund und Bayern durchzuführen.

Diese vertieften Untersuchungen wurden durch die Fachbehörden, durch Lehrstühle und Fachfirmen unter Berücksichtigung aller relevanten Parameter mit einer Gründlichkeit und Intensität durchgeführt, wie sie sicher bisher in der Welt für einen Flussabschnitt einmalig sind.

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd erarbeitete aus den vertieften Untersuchungen, Gutachten und Naturversuchen den Schlussbericht. Er wurde im Sommer 2001 vorgelegt.
Die Untersuchungen führten zu zwei grundlegenden Ergebnissen:
- Das verkehrswirtschaftliche Ausbauziel einer nahezu ganzjährigen Abladetiefe von 2,50 m kann nur erreicht werden mit einer Kombination von flussregelnden Maßnahmen mit zwei oder drei Staustufen von sehr geringer Höhe (Untersuchungsvarianten D_1 oder D_2)
- Diese Staustufen, die lediglich zeitweise die Funktion von Stützschwellen unter Mittelwasser darstellen, können so errichtet werden, dass die ökologische Wertigkeit der heute gegebenen Natur- und Landschaftsverhältnisse gewahrt bleibt.

Das ist ein eindeutiges Votum. An den verhärteten Standpunkten der Ausbaugegner änderte es nichts. Nach einer Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages im Frühjahr 2002 erklärten vielmehr die Fraktionsvorsitzenden der SPD-Bundestagsfraktion Struck und der Bundestagsfraktion der Grünen Schlauch – unzuständiger-

weise – es komme nur ein Ausbau ohne jede Staustützung (Variante A) in Frage.

Damit ist weiterhin nichts entschieden.

Wie weiter?

Fest steht: Die Bundesrepublik kann sich auf Dauer den Feststellungen der vertieften Untersuchungen nicht entziehen. Das wird allein der Problemdruck verhindern, der durch den wachsenden Güter- und Personenverkehr zwischen dem Gemeinsamen Markt der EU und den Donauanliegerstaaten über den Rhein-Main-Donau-Verkehrskorridor besteht.
Die internationale Donau und die Rhein-Main-Donau-Verbindung sind für eine funktionierende internationale Volks- und Verkehrswirtschaft so wichtig, dass die restliche Engstelle Straubing – Vilshofen ausgebaut werden muss.
Dieses bestätigt auch das „Weißbuch zur europäischen Verkehrs-Politik bis 2010" der EU-Kommission mit dem mahnenden Untertitel „time to decide".
In der Veröffentlichung wird u.a. die Beseitigung bestehender Engpässe auf den internationalen Hauptrouten behandelt, auch die der Engstelle Straubing-Vilshofen. Die Kommission stellt fest, dass diese Maßnahme in dem zunehmend überfüllten Verkehrskorridor „die Verlagerung eines großen Teils des Frachtverkehrs von der Straße auf die Wasserstraße erlauben würde. Dieses Projekt, das in Übereinstimmung mit dem Umweltrecht der EU zu konzipieren und auszuführen sei, helfe die Beitrittskandidaten vollständiger in die EU zu integrieren und die östlichen Donauländer näher an die Union heran zu bringen." (Zit. nach: Donau-Nachrichten)
Das sollte doch jedem einleuchten!

Oder brauchen wir erst das unbefangene Kind aus Andersens Märchen „Des Kaisers neue Kleider"? Während Regierung und Volk behaupten, der Kaiser habe wunderschöne Kleider an, weil dies der herrschenden Meinung entspricht, obwohl er keine anhat, ruft das Kind: „Aber er hat ja gar nichts an!" Und alle erinnern sich und sagen, dass er tatsächlich nichts anhat. Wie gesagt ein Märchen – aber auch eine Wahrheit.

Anmerkung des Autors:
Ich verdanke die Grundlagen dieses Textes zahlreichen Untersuchungen, Darstellungen und Veröffentlichungen. Die wichtigsten sind:

- 80 Jahre Deutscher Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau 1892 – 1972, Nürnberg, 1972, hier vor allem der Hauptbeitrag von Prof. Dr. Johann Sebastian Gehr „Die Verbindung des Rheins mit der Donau durch eine Wasserstraße über Nürnberg"
- die gründliche Arbeit von Dr. Hartwig Hauck, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Deutschen Kanal- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg „1892 – 1992 – 100 Jahre Kanalverein" in der gleichnamigen Festschrift des Vereins zu seinem 100jährigen Jubiläum, Nürnberg 1992
- die Ausarbeitungen, Stellungnahmen und Veröffentlichungen der Rhein-Main-Donau AG, der sachkundigen, planenden und bauenden Institution der Main-Donau-Wasserstraße während vieler Jahrzehnte
- die zahlreichen Fachveröffentlichungen, Gutachten und Stellungnahmen zu dem Main-Donau-Kanal, die im einzelnen in dem Text zitiert sind
- die von Dr. Hartwig Hauck von 1969 bis zur Gegenwart redigierten Mitteilungsblätter des Vereins, insbesondere die Hefte Nr. 74/75 bis Nr. 103

Vertragsgrundlagen
Main-Donau Wasserstraße 1921-1976

- Main-Donau-Staatsvertrag zwischen dem Deutschen Reich und Bayern vom 13.06.1921;
- Zusatzvertrag mit Baden vom 13.06.1921;
- Konzessionsvertrag mit der Rhein-Main-Donau AG vom 30.12.1921 betr. Bau und Übergabe der Wasserstraße und Nutzung der Wasserkraft;
- Bauvertrag vom 28.12.1922. Die RMD AG erhält weitgehendes Planungsrecht und Bauherrnstatus;
- Ergänzungsvertrag vom 17.08.1925;
- Rhein-Main-Donau-Gesetz vom 11.05.1938. Das Deutsche Reich übernimmt den Weiterbau in eigener Regie. In Verbindung mit der
- Durchführungsverordnung vom 26.07.1938 werden die Vorverträge aufgehoben;
- Zwischenvertrag der Verwaltung des Vereinigten Wirtschaftsgebietes und Freistaat Bayern vom 09.09.1949. Die RMD AG tritt wieder in ihre vorherigen Rechte ein;
- Finanzierungsvertrag vom 28.02.1966
- Neuer Ausbauvertrag („Duisburger Vertrag") vom 16.09.1966;
- Donaukanalisierungsvertrag vom 11.08.1976 betr. Ausbau der Deutschen Donau durch die RMD AG;
- Bereinigungsvertrag vom 11.08.1976, regelt noch offengebliebene Konzessionsverpflichtungen; weitgehendes Planungsrecht und Bauherrnstatus

Geschichte des Main-Donau-Kanals
Realisierungsschritte

- 1884–1888	Schleusenausbau von der Mainmündung bis Frankfurt;
- 1901	Staustufe und Hafen Offenbach fertiggestellt;
- 1921	Bau bis Aschaffenburg;
- 1921–1942	Aschaffenburg-Würzburg;
- 1940	Neuer Hafen Würzburg;
- 1949–1957	Würzburg-Kitzingen;
- 1962	Bamberg und Neuer Hafen Bamberg. Damit ist der Mainausbau vollendet;
- 1967	Main-Donau-Kanal bis Forchheim;
- 1970	bis Erlangen und
- 1972	bis Nürnberg mit Hafen Nürnberg;
- 1985	Nürnberg-Roth;
- 1989	Riedenburg-Kelheim;
- 1991	Dietfurt-Riedenburg und Roth-Mülhausen;
- 1992. 25.09.	Main-Donau-Kanal fertiggstellt;
- 1928	Staustufe Kachlet an der Donau;
- 1957	Staustufe Jochenstein;
- 1971	Donau-Niederwasserreglierung abgeschlossen;
- 1978	Kelheim-Regensburg;
- 1985	Regensburg-Geisling;
- 1995	Geisling-Straubing;
- ab 1984	Vertiefung, Verbreiterung der Fahrrinne und Ökologische Optimierung Aschaffenburg-Bamberg weitgehend durchgeführt.

Umweltfreundlicher Verkehrsträger Binnenschifffahrt

Dipl.-Ing. Wolfgang Paul[1)]

Dipl.-Ing. Johannes Schiller[2)]

Einleitung

Die Binnenschifffahrt gilt allgemein als umweltfreundlicher Verkehrsträger.
Zitat: Angelika Mertens, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW): „Die Binnenschifffahrt ist ein unverzichtbarer Verkehrsträger in Deutschland zur umweltfreundlichen Bewältigung der zukünftigen Verkehrszuwächse".
Dies bezieht sich insbesondere auf den geringen spezifischen Energieverbrauch und die damit verbundene geringere Emission von Abgasen, insbesondere im Vergleich zum Lkw-Verkehr.
Bei einer Betrachtung der Umweltfreundlichkeit ist bei einem Neubau oder Ausbau einer Wasserstraße auch der Eingriff während des Baus und des Betriebes zu betrachten. Infolge des gestiegenen Umweltbewusstseins ist in den letzten zwei Jahrzehnten beim Bau von Wasserstraßen die Umweltverträglichkeit einer Baumaßnahme immer stärker in den Vordergrund getreten.
Anfang der 80er Jahre wurde der Weiterbau des Main-Donau- Kanal (MDK) im Altmühltal heftigst diskutiert, ja sogar eine „qualifizierte Beendigung" wurde gefordert. Letztlich wurde der Main-Donau-Kanal dennoch 1992 fertig gestellt und damit eine 3.500 km lange Verbindung von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer geschaffen. Anlässlich dieses Jubiläums soll eine Zwischenbilanz ge-

---

1) Dipl.-Ing. Wolfgang Paul ist Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd
2) BauDir. Dipl.-Ing. Johannes Schiller ist Leiter des Aufgabenfeldes für Neu- und Ausbaumaßnahmen am Main-Donau-Kanal und der deutschen Donau bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Würzburg

zogen werden, wie sich der Verkehr und die Landschaft entwickelt haben und sich die neue Wasserstraße in die Landschaft integriert hat. Haben sich die prognostizierten Verkehrszahlen eingestellt? Sind die Narben des Ausbaus verheilt und wurden die Ziele der ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erreicht?
Vor den weiteren Ausführungen soll eine durchaus subjektive Feststellung getroffen werden:
Ein Ausflug in das Altmühltal lohnt sich auch heute, nach dem Bau des Kanals noch, ist sogar, was den Freizeit- und Erholungswert betrifft, lohnender als früher.
Die Wasserstraße ist im Vergleich zu Schiene und Straße insofern einzigartig, als sie vielfältige Funktionen verknüpft. Sie dient als Verkehrsweg für Massengutverkehre, ist Wasserleitung, wird von Erholungsuchenden und Wassersportlern aufgesucht und bietet gleichzeitig Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Daneben gibt es noch zahlreiche

Bild: MDK-Altmühltal, Juni 2001

weitere Nutzungen und Funktionen, von denen auch die Wasserkraftnutzung erwähnt werden muss.

Wer macht einen Ausflug zur Autobahn? Wer baut sein Haus unmittelbar neben eine Bahnstrecke?

Der Bedeutung der Binnenschifffahrt und damit der Wasserstraße wird auch innerhalb der EU sowohl ökologisch als auch verkehrlich Rechnung getragen. So werden wichtige Wasserstraßen, wie die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße als Bestandteil eines transeuropäischen Verkehrsnetzes besonders gefördert. Für den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen wurden z.B. bereits Fördermittel in Höhe von 10 % der Investitionskosten in Aussicht gestellt.

Energieverbrauch und Emission des Binnenschiffes

Ein Binnenschiff ist großräumig, hat ein günstiges Verhältnis von Nutzlast zu toter Last und verbraucht im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern wenig Energie für den Transportvorgang. Ein großes Gütermotorschiff kann so viel Ladung transportieren wie 100 Lkw (à 20 Tonnen). Um 100 Tonnen Ladung 1 Kilometer weit zu transportieren, benötigt ein Binnenschiff 1,3 Liter, die Bahn 1,7 Liter, der Lkw dagegen 4,1 Liter Dieselkraftstoff.

Bild: Quelle BMVBW

Betrachtet man die Transportweiten bei gleichem Energieaufwand, so ergeben sich für das Binnenschiff 370 km, für die Eisenbahn 300 km und für den Lkw nur 100 km.

Bild: Quelle BMVBW[1]

Obwohl der Binnenschifffahrt nur ein verhältnismäßig weitmaschiges Verkehrsnetz zur Verfügung steht, erbringt sie etwa 25 % der gesamten Verkehrsleistung in Deutschland, bezogen auf den binnenländischen Fernverkehr.

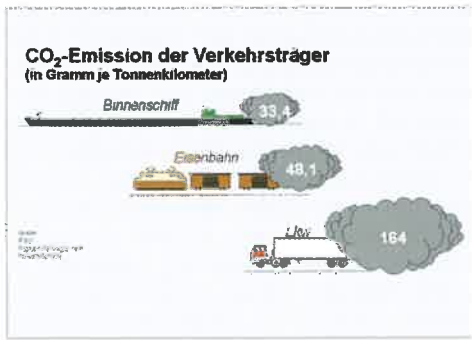


Bild: Quelle BMVBW[1]

Das Binnenschiff hat unter allen Verkehrsmitteln den niedrigsten spezifischen Energieverbrauch. Dementsprechend gering ist sein Anteil an den Schadstoffemissionen des gesamten Güterverkehrs. In Gramm je Tonnenkilometer beträgt die CO_2-Emission des Binnenschiffs 33,4 Gramm, die der Eisenbahn 48,1 Gramm, die des Lkw's dagegen mit 164 Gramm etwa das Fünffache.

Umweltverträglicher Bau bzw. Ausbau von Wasserstraßen

Wie einleitend schon angesprochen, darf bei der Bewertung der Umweltfreundlichkeit des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt der mit dem Ausbau verbundene Eingriff in vorhandene Landschaften nicht unberücksichtigt bleiben.

Die Bedeutung des Umweltschutzes hat in den letzten Jahrzehnten enorm zugenommen. Diese Entwicklung hat auch ihren Niederschlag in den Gesetzen und in der Verkehrspolitik gefunden. 1971 hat die deutsche Bundesregierung ein Umweltprogramm erstellt. 1987 wurde die Umweltschutzregelungskompetenz der EU auf europäischer Ebene vereinbart. 1994 wurde der Umweltschutz als Staatsziel ins Grundgesetz, Art. 20 a, aufgenommen. Seit 1990 wird die Wahrung der Umweltbelange bei Unterhaltung, Ausbau und Neubau der Wasserstraßen ausdrücklich auch im Bundeswasserstraßengesetz vorgegeben (§ 8 Abs. 1 Satz 2 und 3 und § 12 Abs. 7).
Umwelt im Sinne des Gesetzes zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist „das durch Wechselbeziehungen verbundene System aus Menschen, Tieren und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft sowie Kultur- und Sachgüter".
Ziele des Umweltschutzes sind insbesondere
- dem Menschen eine Umwelt zu sichern, die es ihm ermöglicht, ein gesundes Leben und ein menschenwürdiges Dasein zu führen,

- die Umweltgüter sowie die Pflanzen- und Tierwelt vor nachteiligen Eingriffen durch den Menschen zu schützen und
- bereits eingetretene Schäden oder Nachteile aus Umwelteingriffen weitestgehend zu beseitigen.

Beim Ausbau oder Neubau von Wasserstraßen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Künftig sind auch die Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) und die Vogelschutzrichtlinie der EU mit verschärften Anforderungen an die Planrechtfertigung zu berücksichtigen.
Die Ziele des Naturschutzes sind dabei gegenüber den anderen Zielen, wie insbesondere den verkehrlichen Zielen, abzuwägen.

Funktionen der Wasserstraße

Mit dem Ausbau von Wasserstraßen sind in der Regel über die verkehrlichen Ziele hinaus weitere Ziele verknüpft bzw. vielfältige Funktionen zu berücksichtigen.
So wurde mit dem Bau des Main-Donau-Kanals (MDK) gleichzeitig ein Überleitungssystem für Wasser aus dem wasserreichen Donaugebiet in das wasserarme Regnitz-Main-Gebiet geschaffen. In der Regel geht mit dem Ausbau einer Wasserstraße auch die Verbesserung des Hochwasserschutzes einher. Gleichzeitig bedeutet der Neu- bzw. Ausbau eine Verbesserung der Infrastruktur für die Region. Die Wasserstraße dient der Erholung und erfüllt ein entsprechendes Freizeitbedürfnis der Menschen. Der Fremdenverkehr stellt einen nicht unerheblichen Wirtschaftsfaktor dar.
Auch die Wasserkraftnutzung ist als Nutzenfaktor zu nennen.

Bau der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße

Der Bau bzw. Ausbau der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße durch die Rhein-Main-Donau AG (RMD AG) geht zurück auf die zwischen dem Deutschen Reich und dem Freistaat Bayern geschlossenen Verträge aus den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts.
Anfang der 60er Jahre war der Ausbau des Main mit Staustufen abgeschlossen. Mit dem Bau des Main-Donau-Kanals wurde 1962 begonnen, 1972 wurde Nürnberg erreicht (Nordstrecke). Im Anschluss daran erfolgte in einem Zeitraum von 20 Jahren der Bau der Südstrecke von Nürnberg bis Kelheim. Im September 1992, also vor 10 Jahren, wurde die Fertigstellung des 171 km langen MDK feierlich begangen.

Landschaftsgestaltung

Um die Eingliederung des Kanals in die sensible Landschaft zu überprüfen und sicher zu stellen, erhielt das Büro von Prof. Grebe 1972 den Auftrag zur Erstellung des Landschaftsplanes Altmühltal, der Grundlage für den weiteren Kanalbau. Er stellte einen Kompromiss zwischen den Zielen der Wasserstraßenplanung und den Vorstellungen des Naturschutzes sowie den regionalen Interessen und Planungen der Anliegergemeinden und der Landkreise dar. Schätzungsweise 25 % der Baukosten wurde für den Erhalt von schützenswerten Gebieten und für ökologische Begleitmaßnahmen verwendet. Die vorhandenen Bauwerke des Ludwig-Donau-Main-Kanal wurden als Kulturdenkmal in die Neuplanung integriert. Es wurde versucht, keinen reinen Kanal herzustellen, sondern im Gegensatz zur Nordstrecke durch Abweichen von technischen Planungsgrundsätzen eine flussähnliche Landschaft zu schaffen. Im Rahmen der weiteren Planung wurde der Landschaftsplan durch eine detaillierte landschaftspflegerische Begleitplanung ergänzt. Zur Umsetzung der

Landschaftsplanung bzw. zur Koordinierung der verschiedenen Interessen der Gemeinden wurde der Trägerverein Altmühltal gegründet.

Bild: Landschaftsplan Altmühltal

Auf der Basis des Landschaftsplanes wurde ein ökologisches Pflege- und Entwicklungskonzept erarbeitet, aus dem konkrete Unterhaltungspläne entwickelt wurden, um die geschaffenen ökologischen Bereiche auch langfristig zu sichern und zu erhalten.

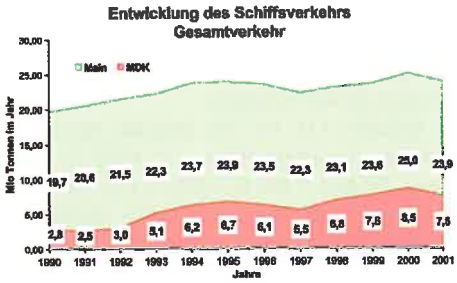
Überprüfung der ökologischen Planung und Entwicklung

Die in diesen Plänen definierten Ziele wurden durch begleitende Langzeituntersuchungen und durch abschließende ökologische Bilanzen überprüft. Nach den Bilanzen für die Bereiche Kelheim und Riedenburg wurden die Ziele im Wesentlichen erreicht. Im Bereich der „Irrlewiesen" bei Dietfurt und des „Kevenhüller Moos" im Ottmaringer Tal konnten die ökologischen Zielsetzungen nicht erreicht werden. Hier wurden zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen mit den für den Naturschutz zuständigen Landesbehörden des Freistaates vereinbart.

Eine weitere Verbesserung der gesamtökologischen Situation wird noch durch die Entwicklung in den nächsten Jahren erwartet.

Verkehrliche Entwicklung auf der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße seit 1992

Die Transportmengen auf dem Main, Main-Donau-Kanal und der Donau haben sich nach der Fertigstellung des MDK 1992 wie folgt entwickelt:



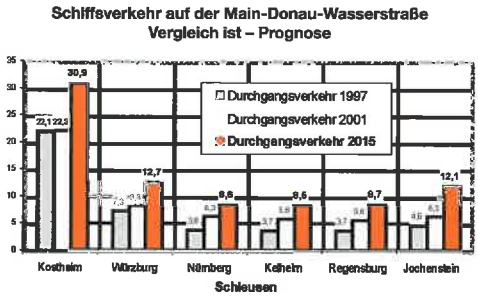
Grafik: Entwicklung des Schiffsverkehrs[2]

Auf der Bundeswasserstraße Main lag die Transportmenge vor der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals bei ca. 20 Mio. Tonnen, wobei der Hauptanteil des Verkehrs im Bereich des industriellen Untermaingebietes lag. Danach stieg der Güterverkehr auf im Mittel 24 Mio Tonnen im Jahr an. Dies entspricht einer Steigerung um 20 %. Der Höchstwert wurde im Jahr 2000 mit fast 25 Mio. Tonnen erreicht.
Die Transportmenge betrug auf der Nordstrecke des MDK vor dessen Fertigstellung etwa 2,5 Mio. Tonnen im Jahr. Die Schifffahrt nahm die ab 1992 durchgehend befahrbare Wasserstraße sofort an, so dass sich der Verkehr auf dem MDK 1993 verdoppelte. Bis zum Jahr 2001 wuchs die transportierte Jahresmenge auf 7,5 Mio. Tonnen. Im Vorjahr wurde sogar der Höchstwert von 8,5 Mio. Tonnen erzielt.

Die Fertigstellung des MDK wirkte sich auch auf die prozentuale Steigerung des Verkehrsaufkommens an der deutschen Donau aus. Vor 1992 lagen die Verkehrszahlen dort etwa bei 3 Mio. Tonnen im Jahr. Im Vergleich zum Jahr 2001 mit 7,8 Mio. Tonnen hat sich der Verkehr inzwischen um mehr als das Zweieinhalbfache erhöht. Der Höchstwert wurde auch an der Donau im Jahr 2000 mit 8,1 Mio. Tonnen erreicht. Der Verlauf entspricht etwa der Entwicklung des Verkehrs auf dem MDK.

Interessant ist auch der Vergleich der Verkehrsprognosen mit den tatsächlich eingetretenen Verkehrszahlen.
So wurden z.B. für die Strecke Nürnberg-Kelheim zwischen 1969 und 1982 in Prognosen 14 Mio t bis 2,7 Mio. t pro Jahr vorhergesagt. Als Vergleichswerte dürfen die Verkehrszahlen der Schleuse Kelheim herangezogen werden. Danach wurden im Jahr 2000 6 Mio. t erfasst, davon 3,6 Mio t in Richtung Donau und 2,4 Mio. t in Richtung Main und Rhein.

Wie sehen die aktuellen Prognosewerte aus?



Grafik: Schiffsverkehr, Vergleich ist – Prognose, Rhein-Main-Donau-Wasserstraße

Im Jahr 2000 wurde im Auftrag des BMVBW von PLANCO eine Prognose für das Jahr 2015 erstellt. Danach ergeben sich folgende Verkehrszahlen:
Auf dem Main erhöht sich die Verkehrsleistung im Jahr 2015 bezogen auf das Jahr 1997 um ca. 50 %. Auf dem MDK und auf der Donau wird sich der Verkehr mehr als verdoppeln. Aus der Prognose bzw. dem Vergleich ist auch ein eindeutiger Trend zum größeren Schiff (Gütermotorschiff, Großmotorgüterschiff) erkennbar. 1997 betrug der Anteil dieser Schiffe 11,3 %, während für 2015 ein Anteil von 28,6 % erwartet wird. Der Anteil der Schubleichter bleibt dagegen etwa gleich. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe auf dem MDK betrug 1997 etwa 1400 Tonnen. Diese wird sich nach der Prognose bis 2015 ca. um 200 auf 1600 Tonnen erhöhen.

Der Anteil der Hauptgüterarten am Gesamttransport an der Schleuse Kelheim kann der nachstehenden Tabelle entnommen werden:

Gütergruppen nach DIW[1]	Güterarten	1997 in %	2015 in %
1 + 2	Landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel,	31,4	33,6
6 + 7	Eisenerze, NE-Metallerze und Schrott	26,4	20,1
8	Eisen, Stahl und NE-Metalle	15,0	16,5
9	Steine, Erden, Baustoffe	10,0	9,3
10	Chem. Erzeugnisse, Düngemittel	9,2	8,7
	Containergut	0,3	1,3
4 + 5	Mineralölprodukte	1,9	2,2

Tabelle: Güterverteilung an der Schleuse Kelheim

Die Gütermengen (Durchgangsverkehr) werden sich zwar von 3,7 Mio. Tonnen (1997) auf 8,5 Mio Tonnen im Jahr 2015 an der Schleuse Kelheim erhöhen und sich damit mehr als verdoppeln, die prozentualen Anteile der einzelnen Güterarten werden dabei etwa gleich bleiben. Mineralölprodukte spielen auf dem MDK mit einem Anteil von etwa 2 % eine unbedeutende Rolle. Der Containertransport nimmt zwar zu, der Anteil am Gesamtverkehr wird aber nur eine relativ geringe Bedeutung behalten. Die Wirtschaftlichkeit des Containerverkehrs (Anzahl der Lagen) auf dem Main und MDK ist u.a. durch die beschränkten Durchfahrtshöhen der zahlreichen Brücken (MDK 6,0 m) bestimmt, so dass zur Zeit nur ein zweilagiger Transport von Containern stattfindet. Inwieweit ein dreilagiger Transport bei entsprechender Ballastierung möglich ist, wird zur Zeit untersucht.

Die Flaggenanteile verteilten sich im Jahr 2001 an der Schleuse Kelheim wie folgt:

Land	In Prozent
Deutschland	55,5
Niederlande	26,7
Österreich	7,2
Belgien	4,8
Ungarn	2,5
Slowakei	2,3
Ukraine/GUS	-
Bulgarien	-
Rumänien	-
Sonstige	1

Tabelle: Flaggenanteile am Güterverkehr im Jahr 2001 an der Schleuse Kelheim

In 2001 wurden rd. 55 % der Güter von deutschen Schiffen, rd. 32 % von niederländischen und belgischen Schiffen und nur rd. 12 % von Donauschiffen (ohne Deutschland) transportiert.

Leistungsfähigkeit des Main-Donau-Kanals

Der Beobachter des Verkehrs am Main-Donau-Kanal ist immer wieder verwundert über die geringe Anzahl von vorbeifahrenden Schiffen und schließt daraus auf eine schlechte Auslastung der Wasserstraße. Er vergisst dabei die Größe des „Transportgefäßes" (Tragfähigkeit eines Großmotorgüterschiffes über 2000 Tonnen) und die u.a. durch die Abmessungen der Schleusen und den Schleusentakt begrenzte Leistungsfähigkeit. In die Schleusenkammer von 190 m Länge und 12 m Breite passen zwei Schiffe mittlerer Größe hinein.

Eine Tal- und eine Bergschleusung dauert im Mittel eine Stunde. Das bedeutet, dass statistisch in einer Stunde maximal zwei Schiffe zu Berg und zwei Schiffe zu Tal fahren können. Aufgrund der gemeinsamen Schleusung werden diese dann unmittelbar hintereinander fahren. Bei einem kurzzeitigen Aufenthalt an der Wasserstraße ist daher die Wahrscheinlichkeit, ein Schiff zu sehen, relativ gering.

Die Leistungsfähigkeit des MDK wird durch die Schleusen bestimmt. Bei der Ermittlung der Leistungsfähigkeit der Güterschifffahrt sind der Leerfahrzeuganteil, das Ladungsangebot, die Betriebsform der Schiffe, die nutzbaren Betriebstage, die Beschränkung der Abladetiefe aufgrund der Abflussverhältnisse der angrenzenden Stromgebiete u.a. Faktoren zu berücksichtigen. Die Fachleute bezeichnen dies als reedereibedingte und wasserstandsbedingte Einflüsse.

Unter Berücksichtigung dieser Faktoren ergibt sich für den MDK ein realistischer Kapazitätswert von etwa 14 Mio Tonnen im Jahr. Durch die zunehmende Kabinenschifffahrt und regionale Fahrgastschifffahrt, die wegen der genehmigten Fahrpläne Vorrangschleusungen erhalten, wird dieser Wert herabzusetzen sein.

Externe Auswirkungen der Baumaßnahme

Der MDK ist nicht nur ein nationaler Verkehrsweg mit internationaler Bedeutung, sondern auch eine Bereicherung der Region. So sind u.a. die Fremdenverkehrszahlen in den letzten 10 Jahren deutlich angewachsen. Die Übernachtungen stiegen allein in Riedenburg von ca. 54.000 im Jahr 1989 auf 119.000 im Jahr 1997. Der Tourismus stellt im Landkreis Kelheim heute einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar. Insgesamt hat der Tourismus im unteren Altmühltal erheblich an Bedeutung gewonnen.

Verkehrskonzept der Bundesregierung

Im Verkehrsbericht 2000 hat das Bundesministerium für Verkehr Bau- und Wohnungswesen sein Verkehrskonzept für die Zukunft vorgestellt. Der Bundesverkehrswegeplan von 1992 wird z.Zt. überarbeitet und modernisiert. Dabei werden verschiedene Szenarien und verkehrszweigübergreifende Prognosen zugrunde gelegt. Die Bundesregierung verfolgt ein sog. „Integrationsszenario", das den Weg einer integrierten Verkehrspolitik beschreibt. Mit dieser Politik soll das erwartete enorme Verkehrswachstum aufgefangen werden.
Im sog. „modal-split" (Verteilung der Verkehrsleistungen auf die Verkehrsträger) werden 2015 gegenüber 1997 folgende Verkehrsentwicklungen erwartet:

Bild: Schleusenkammer Bachhausen am MDK

	1997		2015 Integration	
	Mrd. tkm	Anteil in %	Mrd. tkm	Anteil in %
Straße	236	63,6	374	61,5
Schiene	73	19,6	148	24,3
Wasserstraße	62	16,8	86	14,2
Insgesamt	371	100	608	100

Tabelle: Verkehrsleistungen und „modal-split"[4]

Im Güterverkehr wird eine Erhöhung der Verkehrsleistung auf der Straße um 60 % auf 374 Mrd. tkm erwartet. Auf der Schiene wird sich die Verkehrsleistung verdoppeln und

auf 148 Mrd. tkm steigen. Auf der Wasserstraße wird sich die Verkehrsleistung um ca. 40 % auf 86 Mrd. tkm erhöhen, was einem Anteil von 14 % an der gesamten Verkehrsleistung entspricht.
Zur Finanzierung der erforderlichen Investitionen sollen neue Finanzierungsquellen erschlossen werden.

Maßnahmen zur Bewältigung der steigenden Verkehre, Zukunftsaufgaben

Um die steigenden Verkehrszahlen bewältigen zu können und die betriebswirtschaftlichen Ergebnisse der Binnenschifffahrt im Wettbewerb mit der Straße zu stärken, ist der Ausbauzustand der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße zu verbessern.
Den größten Engpass stellt der Streckenbereich Straubing – Vilshofen dar. Hier ist bei dem kennzeichnenden Niedrigwasserstand „RNW", der statistisch an etwa 20 Tagen im Jahr unterschritten wird, nur 2,0 m Fahrrinnentiefe vorhanden. Großmotorgüterschiffe können also bei Niedrigwasser-Verhältnissen ihre Ladungskapazität nur zu 25 bis 40 % nutzen.
Inzwischen hat der Deutsche Bundestag die Bundesregierung bzw. den Bundesverkehrsminister aufgefordert, die Einleitung eines Raumordnungsverfahrens für die Variante A (flussregelnde Variante) zu veranlassen. Als Begründung führt dieser an, „dass mit einem Ausbau der Donau im Streckenabschnitt Straubing – Vilshofen nach Variante A eine deutliche Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse in relativ kurzer Zeit erreichbar ist". „Mit den anderen Staustufenvarianten, die zwar die Schifffahrtsverhältnisse gegenüber Variante A weiter verbessern, seien erhebliche Umweltnachteile, wesentlich höhere Ausbaukosten und rechtliche Risiken verbunden, die einem zügigen Ausbau entgegenstünden".

Am Main ist in den nächsten Jahren Ausbauschwerpunkt der Fahrrinnenausbau von 2,5 m auf 2,9 m oberhalb von Würzburg.
In Anbetracht des Alters der Schleusen am Main ist der Funktionsfähigkeit bzw. der Betriebssicherheit besonderes Augenmerk zu schenken. Hier stehen in den nächsten Jahren umfangreiche Grundinstandsetzungsprogramme an.
Am MDK erfordern die hohen Schleusen, Kreuzungsbauwerke und Dämme erhöhten Inspektions- und Unterhaltungsaufwand, um auch hier einen durchgängigen Verkehrsweg aufrechterhalten zu können.

Daneben sind im gesamten Streckenbereich Verbesserungen bei der Information der Schifffahrt über den Zustand der Wasserstraße und über den Verkehr („ARGO", „ELWIS", „MIB") vorgesehen, die in erster Linie der Erhöhung der Sicherheit und damit auch dem Umweltschutz dienen. Hinzu kommen Projekte zur Erleichterung des Verkehrsablaufs, wie die zentrale Fernsteuerung von Schleusengruppen, die Verfolgung der Fahrtabläufe („MOVES") sowie die Erleichterung der Abgabenerhebung durch ein elektronisches System („ASS-online").

Zusammenfassung / Fazit

- Der Kanal hat sich mit seinem weitgehend flussähnlichen Charakter inzwischen gut in die Landschaft eingefügt. Die beim Bau entstandenen Eingriffe sind abgeklungen, die Ziele der ökologischen Planungen wurden im Wesentlichen erreicht, was auch durch die ökologischen Bilanzen bestätigt wird. Defizite wurden und werden noch durch Ersatzmaßnahmen ausgeglichen.
- Die niedrigen Verkehrsprognosen in Höhe von 3 Mio. Tonnen, die Anfang der 80er Jahre für den Weiterbau des MDK für die

Südstrecke erstellt wurden, haben sich nicht bestätigt. Die Verkehrszahlen von 2000 weisen eine Jahrestransportleistung von mehr als 6 Mio Tonnen aus. Die neueste PLANCO-Prognose geht sogar von einer Transportleistung von über 8,5 Mio. Tonnen im Jahr 2015 aus.

- Im Sinne einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik sind der Verkehrsträger Binnenschifffahrt zu stärken und die Engpässe der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße zu beseitigen.
- Für die Bewältigung der steigenden Verkehrsentwicklung werden alle drei Verkehrsträger, Schifffahrt, Bahn und Straßenverkehr, benötigt. Ziel einer umweltfreundlichen Verkehrspolitik ist es u.a., einen Teil des erwarteten Verkehrszuwachses auf die Wasserstraße zu verlagern, um damit zu einer Entlastung der Straße beizutragen.
- Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist bemüht, bestehende Engpässe nach und nach zu beseitigen, die Verfügbarkeit der Wasserstraße durch zeitgerechte Grundinstandsetzungen der Anlagen zu halten und zu erhöhen, und durch die Einführung von Telematiksystemen den Verkehrsablauf zu optimieren.

Bild: MDK-Altmühltal nach Ausbau

1 http://www.wsv.de/Schifffahrt/Binnenschiff und Umwelt

2 Quelle: Statistik der WSD Süd

3 Quelle: BMVBW – Verkehrsbericht, tkm = Tonnenkilometer

4 PLANCO – Verkehrsprognose von 2000

Literaturhinweise:

- Main-Donau-Kanal, Ersatzlandschaft im Altmühltal, Michael Brix, Callway
- Landschaftsplan Altmühltal, Prof. Grebe, herausgegeben von der Rhein-Main-Donau AG, München im Juni 1974
- Ökologische Kontrollbilanz Main-Donau-Kanal, Stauhaltung Kelheim, Planungsbüro Grebe
- Ökologische Kontrollbilanz Main-Donau-Kanal, Stauhaltung Riedenburg, Planungsbüro Grebe
- Die Verkehrsentwicklung auf der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße nach Fertigstellung des Main-Donau-Kanals im Jahre 1992, Vortrag von Präs. Paul, WSD Süd, anlässlich der Generalversammlung des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins am 24. Nov. 1997 in Wien
- Verkehrsbericht 2000, BMVBW, November 2000
- Verkehrsprognose von PLANCO, im Auftrag des BMVBW von 2000
- Der Main-Donau-Kanal, Argumentationsstudie zu einer kontroversen Diskussion, Studien zur Verkehrswirtschaft, ifo, 1982, Nr. 14, W. Hahn, J. Müller, G. Weitzel
- Verkehr auf den Bundeswasserstraßen, Main, Main-Donau-Kanal und Donau, Verkehrsbericht der WSD Süd v. 01.03.02

Effekte der Standortbildung

Harald Leupold[1)]

Wir leben heute in einem freien Europa mit „grenzenloser Mobilität" von Menschen und Gütern – das ist gut so!

Mobilität und Internationalisierung der Wirtschaft bedeuten aber auch zunehmenden Wettbewerb der Standorte um Unternehmen, und damit um Wertschöpfung.

Neben den Faktoren verfügbarer qualifizierter Arbeitskräfte, Forschungs- und Bildungseinrichtungen sind Lage, eine leistungsfähige Infrastruktur sowie eine Verkehrsfunktion standortentscheidend.

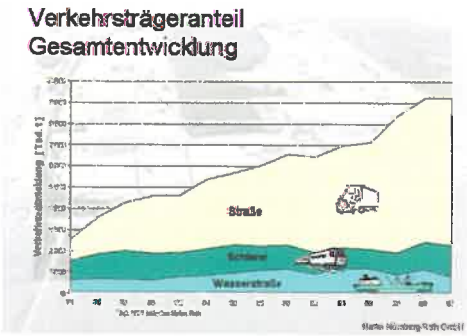
Ich möchte Ihnen heute – in der gebotenen Kürze – die Effekte der Standortbildung von Binnenhäfen, respektive Güterverkehrszentren, näherbringen.

Ausgangspunkt der Überlegungen bilden die traditionellen Hafenfunktionen, die dazu geeignet sind, die primären Verbindungen zwischen Hafen und regionaler Wirtschaft zu erfassen. Zu unterscheiden sind die Kernfunktionen „Verkehr" sowie „Industrie und Handel".

Verkehrsfunktion

Die Verkehrsfunktion leitet sich aus dem Transport und Umschlag der Waren her. Erweitert wird dies durch Organisation von Transportketten einschließlich der Bündelung und Verteilung der Verkehre. In enger Verbindung zu sehen ist die Vorratshaltung und Lagerei sowie weitere logistische Dienstleistungen, wie Verpackung, Kommissionierung oder Weiterverarbeitung und Veredelung der Waren. Die Nachfrage nach derartigen Diensten im Zuge des Outsourcing-Trends nimmt sowohl auf der Beschaffungs-

wie auch auf der Distributionsseite belegbar zu. Damit verbunden ist ein Umdenken weg von der Mengen- oder Teilleistungsbetrachtung hin zur Wertschöpfungskette.



Verflechtungen aufgrund Industrie- und Handelsfunktion

Der Hafen bzw. das Güterverkehrszentrum bildet das transportwirtschaftliche Bin-

[1)] Harald Leupold ist Geschäftsführer der Hafen Nürnberg-Roth GmbH

deglied zwischen Erzeugung und Verbrauch. Standorte in Hafennähe weisen deshalb besondere Vorteile auf. Diese Vorteile äußern sich zum einen in der Kosten- und Leistungsfunktion der Verkehrssysteme, zum anderen in den Nutzungsmöglichkeiten des logistischen Dienstleistungsangebots sowie der hafenbedingten Infrastrukturen.

Der Hafen bildet somit einen wichtigen Standortfaktor, der im Zusammenspiel mit anderen, vor allem der Verfügbarkeit von Industrie-, Gewerbe- und Logistikflächen sowie der Verfügbarkeit von Arbeitskräften und Leistungen, über die Ansiedlung von Industrie- und Handelsunternehmen entscheidet.

Komplementäre Beziehung zum Hafen/ Güterverkehrszentrum

Mit den bisher genannten Hafenfunktionen sind jedoch die unmittelbaren Verflechtungen zwischen dem Hafen und der regionalen Wirtschaft nur unvollständig erfasst. Neben den Anbietern verkehrslogistischer Leistungen sowie den Industrie- und Handelsbetrieben gibt es vielfach eine Reihe weiterer Einrichtungen und Betriebe, wie z.B. Bauunternehmen, Ingenieurbüros, Sachverständige, Arbeitnehmerüberlassungen, Entsorgungs- und Finanzdienstleistungsbetriebe, die in einer komplementären Beziehung zum Hafen stehen.

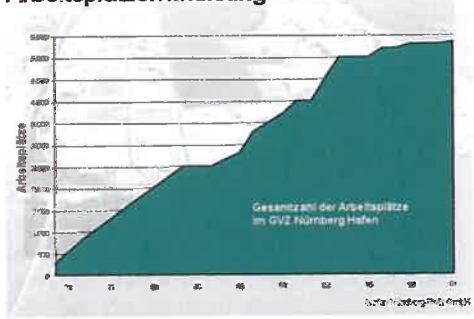
Neben den bisher genannten direkten und indirekten Verflechtungen eines Binnenhafens mit der Wirtschaft der Region kann dem Hafen eine allgemein wirtschaftsfördernde Funktion zugeschrieben werden. Gute Verkehrsanbindungen und Strukturen sind in der Regel in Verbindung mit einem Hafen zu sehen. Diese guten verkehrsinfrastrukturellen Voraussetzungen sind auch für Unternehmen von Interesse, die keinen unmittelbaren Bezug zum Hafen aufweisen.

Eine Studie des Europäischen Entwicklungszentrums für Binnen- und Küstenschifffahrt Duisburg bei insgesamt 100 Hafen- bzw. Güterverkehrszentrumsstandorten hat ergeben, dass bundesweit ca. 400.000 Arbeitsplätze – dies entspricht in etwa 1,1 % aller bundesdeutschen Arbeitsplätze – in unmittelbarem Standortbezug zu sehen sind. Das hafeninduzierte Investitionsvolumen, mit hohem Anteil für Infrastrukturen, beläuft sich bundesweit auf ca. 12 Milliarden Euro (= 1,7 % aller Investitionen) jährlich. Dies unterstreicht eindrucksvoll die enorme volkswirtschaftliche, aber auch infrastrukturelle Bedeutung der Häfen.

Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen Nürnberg

Am Beispiel des GVZ Hafen Nürnberg möchte ich diese Effekte der Standortbildung konkretisieren.

Arbeitsplatzentwicklung



Im GVZ Hafen Nürnberg sind derzeit 260 Unternehmen mit insgesamt 5.300 Arbeitsplätzen angesiedelt. Die bereits erwähnte Studie des Europäischen Entwicklungszen-

trums für Binnen- und Küstenschifffahrt stellte fest, dass im Großraum Nürnberg weitere 8.300 Arbeitsplätze „hafenabhängig" sind und ein jährliches hafeninduziertes Investitionsvolumen von ca. 135 Mio. Euro in der engeren Region wirken.

Das ansässige Branchenspektrum umfasst primär transport-, umschlag- und logistikorientierte Firmen. Ca. 80 % aller in diesem Segment in der Region aktiven Unternehmen haben sich mittlerweile im Hafengebiet etabliert. Recycling-, Handels- und Industrieunternehmen sowie ein Mineralöltanklager – allesamt mit transportintensiven Prozessen – profitieren ebenfalls von der Standortqualität und der trimodalen Verkehrsinfrastruktur.

Standortqualität

Die Lage des Hafens am südlichen Stadtrand Nürnbergs ist sowohl für die Ver- und Entsorgungsleistung der Region, wie auch als Bindeglied und Umschlagspunkt europäischer Transportketten von wesentlicher Bedeutung.

Auf kurzem und damit zeit- sowie ressourcen- und kostensparendem Weg erfolgt die Konsolidierung bzw. Dekonsolidierung aus- und eingehender Transportgüter für die heimische Wirtschaft.

Durch seine Lage und die trimodale Infrastruktur ist Nürnberg zum einen „zentraler Distributionsstandort" und zum anderen „logistisches Drehkreuz des Südens" im Mittelpunkt von Frankfurt/Main, Stuttgart, München und Leipzig. Im Umkreis von 200 km werden ca. 27 Mio. Einwohner in Süddeutschland und West-Tschechien erreicht. Zum Vergleich: Die Regionen München, Hamburg und Berlin erreichen in diesem Radius ca. 12 bis 13 Mio. Menschen, die Region Stuttgart ca. 22 Mio. Menschen.

Trimodalität des Standortes

Die umfassende Verkehrs- und Dienstleistungsqualität der ansässigen Unternehmen wird durch die geozentrale Lage, die Verkehrsinfrastuktur des Hafens sowie durch die trimodale Einbindung in die Transeuropäischen Netze (TEN) entscheidend gefördert.

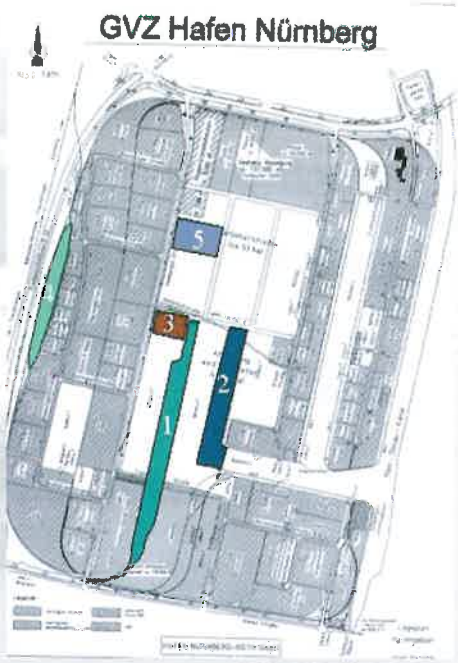
Seit der durchgängigen Main-Donau-Kanalverbindung sind auf dem Binnen-Wasserweg 13 europäische Länder erreichbar. Als traditionelle Eisenbahnstadt ist Nürnberg bestens in das nationale und europäische Schienenfern-Streckennetz eingebunden. Die Region liegt darüber hinaus im Fadenkreuz der europäischen Fernstraßen, wie z.B. Stockholm – Rom, London – Budapest, Paris – Prag. Diesen optimalen Verkehrsanbindungen verdankt Nürnberg seine Gateway-Funktion, insbesonders für Ost- und Süd-Ost-Europa.

Investition in Infrastruktur

Im Hafengebiet Nürnberg mit seinen insgesamt 337 ha Fläche werden zur Zeit und in naher Zukunft weitere 80 ha erschlossen und für zusätzliche Firmenansiedlungen sowie für den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen vorbereitet.
Wichtigste Projekte sind der Bau einer trimodalen Umschlaganlage für den kombinierten Ladungsverkehr und der damit verbundene Bau des dritten Hafenbeckens. Baubeginn wird voraussichtlich im Frühjahr 2003 und die Inbetriebnahme im Herbst 2004 sein.

Diese Infrastrukturerweiterung wird künftig eine optimale Verknüpfung der Verkehrsträger Wasser – Schiene – Straße gewähr-

Infrastruktur-Projekte



1: Containerbahnhof 2: drittes Hafenbecken 3: Zoll 4: Hafenbahn 5: Autohof

leisten sowie zusätzliche Wertschöpfung und Standortattraktivität generieren.

10 Jahre durchgängiger Main-Donau-Kanal

In den 10 Jahren des durchgängigen Main-Donau-Kanals steigerte sich im GVZ Hafen Nürnberg die Zahl der Arbeitsplätze um 1.000 auf gesamt 5.300 sowie die Jahresumschlagleistung um 2,5 Mio. Tonnen auf derzeit über 9 Mio. Tonnen. Diese Entwicklung ist zwar nicht unmittelbar auf den Main-Donau-Kanal zurückzuführen, doch stellt dieser in Wechselwirkung mit den infrastrukturellen Effekten einen wichtigen Baustein für die Standortbildung dar.

Der Hafen Nürnberg wurde am 23. September 1972 in Betrieb genommen und entwickelte sich in den letzten 30 Jahren zum bedeutendsten Güterverkehrszentrum in Süddeutschland. Durch den Ausbau und die Optimierung der Infrastrukturen sowie der EU-Osterweiterung wird der Standort auch künftig überproportional profitieren, sowohl für seine Betreiber wie für seine Nutzer.

Ausgleich des Wasserhaushalts: Die Überleitung von Altmühl- und Donauwasser in das Regnitz-Main-Gebiet

Thomas Liepold[1)]

Wasserwirtschaftliche Voraussetzungen

Bayern ist ein wasserreiches Land. Das Wasserangebot ist jedoch durch starke regionale Unterschiede geprägt. Während die Alpen und das gesamte Donaugebiet reichlich Niederschläge erhalten, ist das fränkische Regnitz-Main-Gebiet von Natur aus wesentlich trockener. Zudem wird das zur Verfügung stehende Wasser im Norden Bayerns wegen der höheren Bevölkerungs- und Industriedichte stärker beansprucht.

Durch einen Beschluss des Bayerischen Landtags vom 16.7.1970 wurde deshalb die Bayerische Staatsregierung beauftragt, die wasserbedingten Hemmnisse in Franken abzubauen und einen überregionalen Wasserausgleich zwischen Donau- und Maingebiet zu schaffen.

Ziele der Überleitung

Das Überleitungssystem trägt dazu bei, im fränkischen Raum ausgewogene wasserwirtschaftliche Verhältnisse zu schaffen und verbessert die regionale Wirtschaftsstruktur.

- Die Anhebung der Niedrigwasserführung von Rednitz, Regnitz und Main in sommerlichen und herbstlichen Trockenperioden verbessert und stabilisiert die Wasserqualität dieser Flüsse.
- Altmühl- und Brombachsee vermeiden größere Hochwasser im Tal der mittleren Altmühl.
- Mit den fränkischen Seen ist ein attraktives Naherholungs- und Urlaubsgebiet entstanden, von dem starke wirtschaftliche Impulse für die gesamte Region ausgehen.

Die Überleitung Donau – Main

Durch die Wasserzugabe wird der Abfluss der Regnitz unterhalb von Nürnberg, der in Trockenzeiten bis unter 10 m^3/s zurückgehen kann, im Sommer auf etwa 27 m^3/s, im Winter auf etwa 22 m^3/s erhöht.

Die Überleitung erfolgt auf zwei voneinander unabhängigen Wegen:

Aus der Altmühl oder Donau werden über den Main-Donau-Kanal mit Hilfe von Pumpwerken an den Schleusen der Südrampe des

[1)] BauOR Dipl.-Ing. Thomas Liepold ist als Abteilungsleiter des Wasserwirtschaftsamtes Ansbach zuständig für das Fränkische Seenland

Kanals im Mittel ca. 125 Mio m^3 pro Jahr in den Rothsee gefördert (Kanalüberleitung).

Aus der Altmühl wird über den Altmühl- und Kleinen Brombachsee Hochwasser in den Großen Brombachsee übergeleitet, im Mittel pro Jahr rund 25 Mio m^3 (Brombachüberleitung).

Das im Rothsee bzw. Großen Brombachsee gespeicherte Wasser fließt dann bei Bedarf in Trockenzeiten über die teilweise umgestalteten Gewässer in das Regnitz-Main-Gebiet.

Bau und Betrieb

Die Umsetzung des Landtagsbeschlusses erfolgte durch das Talsperren-Neubauamt Nürnberg, das im Jahre 1971 gegründet und nach Fertigstellung der Anlagen Ende 2000 aufgelöst wurde. Neben der Planung, Ausschreibung, Bauleitung und Abrechnung wurde von diesem Amt unter anderem auch der Grunderwerb getätigt, die Unterlagen für die Rechtsverfahren gefertigt und Bestandspläne erstellt.

Zentrale Aufgabe war der Bau der Stauseen. Daneben musste aber z.B. auch der Altmühlzuleiter in den Altmühlsee und der Überleiter zum Brombachsee mit einem fast 3 km langen Stollen gebaut werden. Auch die Gewässer unterhalb von Roth- und Brombachsee wurden unter Beibehaltung der vorhandenen Flussläufe dem durch die Überleitung von maximal 15 m^3/s erhöhten Wasserabfluss angepasst.

Der Bau des gesamten Überleitungssystems einschließlich des Grunderwerbs kostete rund 450 Mio Euro. Die Überleitung aus dem Rothsee wurde 1994, aus dem Großen Brombachsee 1999 in Betrieb genommen.

Heute betreibt das Wasserwirtschaftsamt Ansbach die Anlagen des wasserwirtschaftlichen Systems „Überleitung Donau – Main". Neben Altmühl-, Brombach- und Rothsee gehören dazu unter anderem auch 27 Flusswehre und drei Wasserkraftwerke. Der Betrieb der Überleitung wird von der zentralen Betriebsleitung in Gunzenhausen am Altmühlsee gesteuert und überwacht. Für die Pumpwerke und den Transport des Wassers im Main-Donau-Kanal ist die Betriebszentrale des Wasser- und Schifffahrtsamtes Nürnberg in der Gösselthalmühle bei Beilngries zuständig.

Natur- und Landschaftsschutz

Beim Bau der Seen und bei der Umgestaltung der Flüsse standen die wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkte im Vordergrund. Besondere Aufmerksamkeit wurde aber auch den Belangen des Landschafts- und Naturschutzes gewidmet. Im Altmühlsee entstand z.B. ein Naturschutzgebiet von ca. 200 ha Größe, dessen Kern eine 125 ha große Flachwasser- und Inselzone bildet. Sie stellt eine Rückzugszone für besonders bedrohte Vogelarten dar. An den Seen wurden bisher insgesamt rund 540 ha Naturschutzgebiete ausgewiesen. Zusätzlich sind neue ökologische Ausgleichsflächen entstanden.

Freizeit und Erholung

Rothsee, Altmühlsee und Brombachsee mit zusammen rund 20 km^2 Wasserfläche bieten ideale Voraussetzungen für Freizeit und Erholung. Alle Wasser- und Uferflächen sind in öffentlichem Eigentum. Rund 80 km Betriebswege sind für Fußgänger und Radfahrer freigegeben.

Bild: Großer Brombachsee

Der Freistaat Bayern hat bereits beim Bau der Seen eine touristische Grundausstattung geschaffen. Eigens gegründete Zweckverbände im Fränkischen Seenland haben zusätzliche Anlagen für Freizeit und Erholung erstellt und betreiben diese. Zur Verbesserung der Wasserqualität halten Ringkanalisationen das Abwasser von den Seen fern.

Fremdenverkehrswirtschaftliche Bilanz: „Das Altmühltal“

Franz Xaver Uhl[1)]

Der Naturpark Altmühltal ist mit seinen knapp 3000 km² einer der größten Naturparke in Deutschland. Seine Besonderheiten sind die Fluss- und Tallandschaften, die Trockenrasenhänge und die typischen Juragesteinsformationen. Zahlreiche geschichtliche und kulturelle Sehenswürdigkeiten (z.B. Römerkastelle, Burgen oder Kirchen) stellen weitere Anziehungspunkte für Touristen dar.

Seit 1979 versucht der Naturpark Altmühltal einen umweltverträglichen und nachhaltigen Tourismus zu entwickeln. Wanderwege, Radwege, Kanustrecken usw. wurden in Abstimmung mit dem Naturschutz angelegt. Besucherlenkung steht im Vordergrund. Die zentrale Schaltstelle für den gesamten Naturpark Altmühltal ist das Informationszentrum Naturpark Altmühltal in Eichstätt mit seiner dazugehörigen Umweltstation.

Mit der Vollendung des Main-Donau-Kanals ging wohl ein alter Traum in Erfüllung. Bereits 1200 Jahre zuvor hatte Karl der Große das ehrgeizige Bauvorhaben verfolgt. Im 8. Jahrhundert ließ er eine Verbindung zwischen Altmühl und Rezat graben. Noch heute zeugt in Graben bei Treuchtlingen die „Fossa Carolina“ von diesem Versuch. König Ludwig I. war im 19. Jahrhundert erfolgreicher. Mit dem Ludwig-Main-Donau-Kanal von Bamberg über Nürnberg nach Kelheim brachte er die zwei Fluss-Systeme von Rhein und Donau erstmals zusammen. Heute erinnern auch im Naturpark Altmühltal erhaltene Teilstücke an den alten Kanal.
Die Bauzeit des Main-Donau-Kanals war wohl die schlimmste Zeit für den Tourismus

1) Franz Xaver Uhl ist Vorsitzender des Gebietsausschusses Naturpark Altmühltal und 1. Bürgermeister der Stadt Beilngries

im Altmühltal. Probleme ergaben sich vor allem durch die Lärmbelästigung während des Kanalbaues in den Orten. In diesen Tourismusorten ging auch während der Bauzeit die Zahl der Übernachtungen zurück und die Zahl der Beschwerden über Lärm oder Landschaftsverunstaltung nahmen zu.

Durch den Bau des Kanals war das Altmühltal in den Medien mehrfach als das geschundene und zerstörte Altmühltal dargestellt worden. Die Medien berichteten regelmässig über dieses „landschaftsfressende Bauwerk". 1981 – 1983 erreichte aus meiner Sicht die „Negativwerbung" ihren Höhepunkt (Verkehrsminister Volker Hauff: „Dümmstens Bauwerk seit dem Turmbau von Babel"; Kabarettist Dieter Hildebrand mit seiner „Scheibenwischer-Sendung").
Aber das Altmühltal wurde bekannt. Auch negative Werbung ist Werbung!

Unser Problem auf den Touristikmessen in Hamburg oder Stuttgart war, dass wir den möglichen Urlaubern immer wieder erklären mussten, dass das Altmühltal nicht gleichzusetzen ist mit dem Kanal, sondern dass 34 km vom Kanalbau betroffen sind, dass die Bauzeit spätestens 1992 zu Ende sein wird und dass durch den Main-Donau-Kanal die touristische Attraktivität eher noch gesteigert wird (z.B. durch die Personenschifffahrt usw.)

Im Naturpark Altmühltal selbst gab es kaum Stimmung gegen den Bau des Main-Donau-Kanals. Gleichgültig bis leicht interessiert verfolgten die Einheimischen die Bauarbeiten, registrierten die Baufortschritte und waren neugierig auf die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen und die neu entstehenden Brücken.

Erfreut waren viele Einheimische und Urlaubsgäste über die Umgehungsstraßen für

Bild: Fußgängerbrücke Essing

die Orte, die im Zuge des Main-Donau-Kanal-Baus mit errichtet wurden. Dies führte zu einer spürbaren Verkehrsberuhigung in den Orten und zu einer enormen Lärmminderung z.B. in Essing oder Riedenburg.

Mit der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals entstanden z.B. in Beilngries und Berching neue Wohnsiedlungen „Am Kanal". Diese Wohngebiete waren sehr begehrt, da die Wohnqualität dort als sehr hoch eingeschätzt wird. Aber nicht nur Baugebiete, sondern durch den Kanal wurden ganze Orte „positiv" verändert. Am tiefgreifendsten war die Veränderung wohl in Riedenburg mit eine völlig neuen Stadtansicht (Uferzeile) aber auch in Berching und in Beilngries. So hat z.B. die Stadt Riedenburg für Touristen ein ganz besonderes Flair bekommen, das vor allem in den Sommermonaten zu spüren ist, wenn das Ufer einer Art Promenade gleichkommt.

Die einheimische Bevölkerung entdeckte nach der Fertigstellung des Kanals 1992 zusehends die enormen Freizeitmöglichkeiten, die sie durch den Kanal erhalten hat. Joggen und Radeln am Kanal, sozusagen vor der Haustür; Wassersportmöglichkeiten, ohne weit fahren zu müssen und gemütliche Spaziergänge am Kanal mit Beobachtung der Schiffe.
Die touristische Bilanz kann sich sehen lassen.
Die Personenschifffahrt floriert:
- Linienschifffahrt: 4 Schiffe im Einsatz
- Charterschifffahrt: Gruppen-, Sonder-, Tanz- und Mondscheinfahrten
- Hotelgastschifffahrt: Vor allem Gäste aus USA

Mit dem Kanal entstanden Jachthäfen in Berching, Beilngries und Riedenburg. Gleichzeitig erfolgte die Gründung von Jachtclubs.

Die Betriebswege rechts und links des Main-Donau-Kanals eignen sich ausgezeichnet zum Radfahren. Sehr viele Urlaubs- und Ausflugsgäste nutzen dieses Angebot in Verbindung mit dem Radwegesystem des Naturpark Altmühltal z.B. auf dem Main-Donau-Kanal nach Kelheim und auf den Spuren des Ludwig-Donau-Main-Kanals wieder zurück nach Nürnberg, um nur ein Beispiel zu nennen. Interessant ist auch die Verbindung von Radfahren und der Rückfahrt mit dem Schiff. Beliebt sind die Uferwege auch bei den Wanderern zumal die Landschaft des Alt-

mühltals sehr abwechslungsreich ist und weil auf dem Kanal Schiffe fahren. Sozusagen eine zusätzliche Attraktion. Darüberhinaus sind von unseren Urlaubsgästen in Riedenburg, Beilngries oder Berching die Uferpromenaden als Flaniermeilen sehr geschätzt. Die Wohnmobilisten stehen gerne auf den Parkflächen in der Nähe des Main-Donau-Kanals.

Neue „Events" wurden durch den Main-Donau-Kanal erst möglich:
Kanal in Flammen,Kunst am Kanal,Veranstaltungen auf den Schiffen, z.B. BR-Musikzauber-Franken, Hochzeiten, Tagungen usw.

Die Anzahl der Tagesgäste im „Kanalbereich" hat deutlich zugenommen.
Die Personenschifffahrt eignet sich ideal für Tagesauflüge von Gruppen, Betrieben, Senioren usw. Aber auch die Urlaubsgäste aus der näheren Umgebung nutzen eine Schifffahrt auf dem Kanal genauso wie die Naherholungsuchenden aus den Ballungsräumen Nürnberg, Ingolstadt, Regensburg und München.
Die Zahl der Übernachtungen in den Kanalanliegergemeinden ist seit 1991 stetig angestiegen. Die sechs Tourismusorte am Main-Donau-Kanal erreichen ca. 700.000 Übernachtungen d.h. 50 % der gesamten Übernachtungen des Naturpark Altmühltal mit über 28 Tourismusorten werden im Bereich des Main-Donau-Kanals erreicht. Allein in Beilngries ist die Zahl der Ferienwohnungen von 1991 mit 30 Ferienwohnungen auf über 100 Ferienwohnungen im Jahr 2001 angestiegen; die Zahl der Übernachtungen von 1991 mit 210.964 auf 289.953 im Jahre 2001. Die Gastronomie und die Geschäftswelt haben sich auf den zunehmenden Ausflugstourismus eingestellt. In all den Orten entlang des Kanals gibt es zahlreiche gastronomische Betriebe, die im Sommer ohne Ruhetag arbeiten und gute bis sehr gute Qualität bieten. Bootsausstatter, Fahrradgeschäfte und Souvenirläden runden das Angebot ab.

In Verbindung mit dem Main-Donau-Kanal entstanden auch neue touristische Attraktionen:
- Badesee St. Agatha, Sommerrodelbahn, Bergkristallmuseum bei Riedenburg
- Spielzeugmuseum in Beilngries
- Hollerhaus in Dietfurt
- Europahalle und zwei Hotels in Berching
- Schiffsanlegestellen in allen Orten.

Die ökologischen Eingriffe haben die Landschaftsplaner mit Weitblick schon beim Bau des Kanals gemildert. Es wurden natürliche Uferzonen entlang der Wasserlandschaft geschaffen, Feuchtbiotope entstanden und das eigentliche Flussbett der Altmühl wurde z.T. zum Altwasser. Die nun noch notwendigen Ausgleichsmaßnahmen laufen bereits (z.B. Sulzrenaturierung). Durch diese Landschaftsmaßnahmen gewann das Altmühltal weiter an Attraktivität und an ökologischen Besonderheiten. Die geplante Sulzrenaturierung in Beilngries trägt zudem zur Steigerung der Lebens- und Wohnqualität in Beilngries bei.

Mit der Inbetriebnahme des Main-Donau-Kanals begann für den Bereich des unteren Altmühltals ein „Neues Zeitalter". Als touristisches Fazit kann deshalb festgestellt werden, dass durch den Main-Donau-Kanal der Nauturpark Altmühltal eine generelle touristische Attraktivitätssteigerung zwischen Berching und Kelheim erfahren hat.

„Fränkisches Seenland“

Horst Bieswanger[1)]

1. Entstehung

Grundsätzlich ist Bayern ein wasserreiches Land. Das Wasserangebot ist jedoch durch starke regionale Unterschiede geprägt. Südlich der Donau ist das Land durch hohe Niederschläge zusammen mit dem Schneerückhalt in den Alpen wasserreich, nördlich der Donau herrscht eher Wassermangel. Nordbayern verfügt nur über knapp 1/3 der Wasserreserven im Freistaat Bayern. Hier findet auch wegen der hohen Bevölkerungs- und Industriedichte in den Talräumen von Rednitz, Regnitz und Main (Ballungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen – Bamberg – Würzburg) eine größere Beanspruchung des natürlichen Wasserangebotes statt. Vergleichsweise steht jedem Einwohner im Donaugebiet in Niedrigwasserzeiten etwa 3 mal mehr Wasser zur Verfügung als jedem Einwohner im Regnitz-Main-Gebiet. Die weitere Entwicklung dieses Raumes erforderte daher dringend notwendige Ausgleichsmaßnahmen.

Das Ziel der Bayerischen Staatsregierung, ausgeglichene Lebensverhältnisse im ganzen Land zu schaffen, war daher Anlaß für die wasserwirtschaftlichen Planer, einen Ausgleich zwischen dem südbayerischen und nordbayerischen Raum zu suchen. Das Ergebnis ist die „Überleitung von Altmühl- und Donauwasser in das Regnitz-Main-Gebiet“. In Frage kamen dafür in erster Linie die Altmühl, deren schädliche Sommerhochwässer ohnehin oft die Ernte vernichteten, sowie die Donau in Verbindung mit dem „Main-Donau-Kanal“. Das größte Hindernis war dabei die Überwindung der „Europäischen Hauptwasserscheide“, da einerseits das Wasser der Altmühl, das ansonsten über die Donau in das Schwarze Meer mündet zum Teil in Richtung Nordsee umgeleitet werden und das gleiche für die Entnahme von Wasser aus der Donau über die Pumpwerke des „Main-Donau-Kanales“ bewerkstelligt werden mußte. So entstand also der Altmühl- sowie der Kleine und der Große Brombachsee sowie der Igelsbachsee unweit der Stelle, an der bereits im Jahre 793 Karl der Große bei Graben (Treuchtlingen) wegen der kürzesten Entfernung der beiden großen Flußsysteme Rhein und Donau versuchte, eine schiffbare Verbindung zu schaffen (Fossa Carolina). Das schädigende Hochwässer vermeidende überschüssige Altmühlwasser wird im Altmühlsee nördlich von Gunzenhausen aufgestaut und über den 8,7 km langen „Altmühlüberleiter“ – davon als 2,7 km langer Stollen unter der „Europäischen Hauptwasserscheide“ durchfließend – dem Kleinen Brombachsee zugeführt. Zusammen mit dem südlich von Spalt

[1)] Horst Bieswanger ist Vorsitzender des Tourismusverbandes „Fränkisches Seeland“

aufgestauten Igelsbach wird der Große Brombachsee gespeist, der dann Wasser an das Regnitz-Main-Gebiet abgeben kann, wenn der Donau wegen des Ausbleibens der Gletscher- und Schneeschmelze in den Monaten Dezember bis April über den Rothsee kein Wasser entnommen werden kann. Jährlich werden so rund 25 Mio. cbm Wasser über das Altmühl- und Brombachspeichersystem dem Regnitz-Main-Gebiet / Nordsee zugeführt. Vervollständigt wird der Wasserausgleich durch Entnahme von rund 125 Mio. cbm/Jahr aus der Donau und Überleitung über den Rothsee im Städtedreieck Roth-Hilpoltstein-Allersberg. Das Wasser wird während der Nachtstunden und am Wochenende mit den in den Schleusen des Main-Donau-Kanals installierten Pumpen unter Ausnutzung des preisgünstigen Nacht- und Wochenendstrompreises in den Rothsee gefördert und tagsüber abgegeben.

Folgende Ziele sollen damit erreicht werden: Gewässerschutz – Hochwasserschutz – Freizeit und Erholung.

2. Die Seen

Durch die eigentlich vorrangig wasserwirtschaftlichen Zwecken dienenden Seebaumaßnahmen entstand auch ein großes, touristisch nutzbares Erholungsgebiet mit Wasserflächen in einer Größenordnung von über 20 qkm, das auch der Strukturverbesserung dieser Region dient und neue Impulse und Chancen für die Zukunft der Bevölkerung bietet:

a) Altmühlsee (geflutet 1985):
Länge bis 3,5 km, Breite bis 1,5 km, Tiefe bis 2,5 m. Gesamtfläche 4,5 qkm (Wasserfläche 3,3 qkm – Flachwasser- und Inselzone 1,2 qkm). Stauraum 13,8 Mio. cbm. Vergleichbar in der Größe etwa mit dem Königssee (5,2 qkm). Vogelinsel mit Lehrpfad und Aussichtsturm, Wander- und Radweg um den See 12,5 km, 1.640 PKW-Stellplätze, Schiffahrtslinie, Seezentren in Schlungenhof, Muhr am See und Wald, Campingplatz mit 250 Stellplätzen, Wohnmobilübernachtungsplatz und Surfufer.

b) Kleiner Brombachsee (geflutet 1985):
Länge bis 2,5 km, Breite bis 1,0 km, Tiefe bis 13,4 m. Wasserfläche 2,5 qkm (vergleichbar mit Schliersee 2,2 qkm). Stauraum 12,9 Mio. cbm. Campingplatz mit 420 Stellplätzen, Badehalbinsel mit Kiosken und rund 3.000 PKW-Stellplätzen, Segel- und Surfzentrum, Wander- und Radweg um den See 8,5 km, Seezentren Absberg/Badehalbinsel, Langlau und Seemeisterstelle am Damm.

c) Igelsbachsee (geflutet 1985):
Länge bis 2,2 km, Breite bis 0,4 km, Tiefe bis 11,5 m. Wasserfläche 1 km^2 (vergleichbar

Alpsee 0,9 qkm). Stauraum 4,4 Mio. cbm. Wander- und Radweg um den See 6,5 km, 230 Parkplätze, Segel- und Surfzentrum, Erholungszentrum Enderndorf.

d) Großer Brombachsee (geflutet 1999):
Länge bis 5,1 km, Breite bis 2,0 km, Tiefe bis 32,5 m. Wasserfläche 8,7 qkm (Vergleich Tegernsee 9,1 qkm). Stauraum 136,6 Mio. cbm. Wander- und Radweg um den See 17,5 km. Seezentren in Ramsberg, Pleinfeld-Süd, Allmannsdorf und Enderndorf. Informationsstelle Mandlesmühle, Schiffahrtslinie ab Mitte 2000.

e) Kleiner Rothsee (geflutet 1990):
Länge bis 1,8 km, Breite bis 0,3 km, Tiefe bis 8,5 m. Wasserfläche 0,5 qkm. Erholungszentren in Birkach und Grashof. Naturschutzgebiet mit Lehrpfad, 1.100 PKW-Stellplätze, Rad- und Wanderweg um den See 5,2 km.

f) Großer Rothsee (geflutet 1992):
Länge bis 1,8 km, Breite bis 1,5 km, Tiefe bis 15,4 m. Wasserfläche 1,6 qkm (Vergleich Schliersee 2,2 qkm). Seezentrum Heuberg. 500 PKW-Stellplätze. Wander- und Radweg um den See 6,7 km.

3. Kosten

Die Seen wurden vom Freistaat Bayern errichtet. Dazu wurde eigens ein Talsperren-Neubauamt in Nürnberg geschaffen. Die Kosten wurden bei Baubeginn auf rund 560 Mio. DM geschätzt. Bis zur endgültigen Fertigstellung sind rund 885 Mio. DM angefallen.
Hinzu kommen noch die Kosten für die Infrastrukturmaßnahmen (notwendiger Straßenbau, Ringkanalisationen, Parkplätze usw.) sowie die Einrichtungen für Freizeit und Erholung, wie z.B. Rast- und Badeplätze, Liegewiesen, sanitäre Einrichtungen, Kioske, Erholungsschwerpunkte, Land- und Wasserliegeplätze, Slipanlagen für Segelboote, Schiffahrtslinien mit einem Aufwand von insgesamt 200 bis 250 Mio. durch die eigens dafür geschaffenen Zweckverbände Altmühlsee, Brombachsee und Rothsee.

4. Fremdenverkehrsmarketing

Frühzeitig wurden die Chancen für die Nutzung der Seen für Fremden- und Naherholung gesehen. Bereits am 01.01.1982, also lange vor Flutung des Altmühl-, Kleinen Brombach- und Igelsbachsees Ende 1985, des Kleinen Rothsees Anfang 1989 sowie des Großen Rothsees 1994 wurde eine Werbegemeinschaft „Neues Fränkisches Seenland" ins Leben gerufen, mit dem Ziel, das Gebiet für den Fremden- und Naherholungsverkehr aufzubereiten und Werbe- und Marketing-Maßnahmen durchzuführen oder sich

an solchen zu beteiligen. Diese Werbegemeinschaft in Form einer losen Probeehe, die anfänglich wegen der unterschiedlichsten Interessen der einzelnen Gebiete öfters vor dem Scheidungsrichter stand, mündete dann letztendlich doch zum 01.01.1990 in einer festen Beziehung, nämlich der Tourismusorganisation „Das Neue Fränkische Seenland", einer Untergliederung des Tourismusverbandes Franken. Eine der ersten Hauptaufgaben der Werbegemeinschaft war u.a. auch die Erstellung eines Entwicklungs- und Marketing-Konzeptes, das, finanziert vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Institut für Fremdenverkehr an der Universität München e. V., München, der Bayerischen Landessiedlung GmbH, München und der Werbeagentur Dancer Fitzgerald Sample & Roth GmbH, München realisiert und 1983 bereits vorgelegt werden konnte. Darin wurden folgende Aufgaben, die auch später in der Satzung des Gebietsausschusses verankert wurden, festgelegt:

- Marketingmaßnahmen für das gesamte Gebiet
- Entwicklung von Urlaubsangeboten
- Entwicklung und Erstellung von Werbemitteln (Filme, Prospekte, u.a.)
- Hinwirkung auf ein einheitliches Erscheinungsbild aller kommunalen und gewerblichen Werbemittel
- Vorbereitung und Teilnahme an Touristikmessen und anderen Fremdenverkehrsveranstaltungen
- Verbindung mit den Medien sowie Betreuung von Journalisten der Fachpresse
- Enge Zusammenarbeit mit den übergeordneten Tourismusverbänden, Gemeinden und Zweckverbänden
- Kontaktpflege mit benachbarten Fremdenverkehrsverbänden, Reiseunternehmen, Organisationen und Einrichtungen der Touristik.

Die Ausschreibung an verschiedene Grafiker wegen eines Logos, eines Slogans und eines einheitlichen Erscheinungsbildes schloß sich unmittelbar an die Fertigstellung des Marketing-Konzeptes an. Als Symbol wurde ein Blatt in Form eines Wassertropfens ausgewählt, das den Slogan „Wasser – Wälder – Gastfreundschaft" versinnbildlicht und durch stilisierte Segelboote die attraktiven Chancen für einen aktiven Urlaub signalisiert. Der Zusatz „Das Neue" wurde – obwohl es kein altes „Fränkisches Seenland" gab – gewählt, weil man sich davon einerseits eine zusätzliche Werbeeffizienz versprach (auch das neue Persil verkauft sich leichter) und andererseits gleichzeitig neuen zeitgemäßen Komfort bei den Einrichtungen und Quartieren, also des gesamten Feriengebietes, suggerierte. In der Zwischenzeit hat sich „Fränkisches Seenland" durchgesetzt und ist zu einem Markenbegriff geworden.

Ein weiterer Schritt war die Errichtung einer Geschäftsstelle in Gunzenhausen im Zentrum des „Neuen Fränkischen Seenlandes" in Personal- und Sachunion mit dem bestehenden Kreisverkehrsamt Weißenburg-Gunzenhausen. Damit konnten und können erhebliche Kosten eingespart werden, weil Personal, Gebäude, Maschinen, usw. bei parallelen Aufgabenbereichen, jedoch in unterschiedlichen Ebenen, nicht zweimal vorgehalten werden müssen. Eine Integration des Kreisverkehrsamtes Weißenburg-Gunzenhausen, das derzeit vorwiegend eine vorbildliche Zentrale Zimmervermittlung für das gesamte Gebiet durchführt, ist bei weiterer Zentralisierung und Vervollkommnung neuer Techniken (EDV, Internet, usw.), in den Gebietsausschuss ohne weiteres denkbar.

„Frisch, fromm, fröhlich und frei" konnte die Geschäftsstelle dann ans Werk gehen und eigentlich einen Traum verwirklichen, nämlich ein völlig neues, äußerst attraktives Feriengebiet, das buchstäblich aus dem Boden gestampft wurde, zu vermarkten. Die Erstellung von Werbeprospekten, frei von Ballast alter Strukturen nach dem neuen, bereits erwähnten einheitlichen Erscheinungsbild, wurde realisiert: Eine Panoramakarte, ein Bildprospekt, Informationsprospekte „Altmühlsee" – „Kleiner Brombach-Igelsbachsee" – „Rothsee", eine Broschüre „Urlaubs-ABC/Sehenswertes" mit der Auflistung aller möglichen sportlichen Aktivitäten und kurzen Erläuterungen der Sehenswürdigkeiten bishin zu Eintritt und Öffnungszeiten, eine Radwanderkarte, ein Angel- und Campingprospekt, eine Freizeitkarte, ein Ausflugsfahrtenprogramm sowie ein Prospekt „Ausflugslokale", um nur einige zu nennen. Auch Seenführer wurden zur Betreuung von Reise- und Omnibusunternehmen ausgebildet. Ursprünglich noch nach Landkreisen getrennt wurde, da diese den Urlaubsgast überhaupt nicht interessieren, bald auch ein gemeinsames Gastgeberverzeichnis mit derzeit 1.044 Angeboten und 9.999 Betten aufgelegt. Eine attraktive Internet-Präsentation unter „http://www.fraenkischeseen.de" nutzt auch die neuen Medien.

Dadurch war der Weg frei für Werbeaktionen für dieses neue Feriengebiet in Bayern. Der Besuch von Messen (Utrecht, München, Stuttgart, Hamburg, Berlin, usw.) fiel bei wassersportbegeisterten Urlaubsinteressenten ebenso auf fruchtbaren Boden wie Werbetouren quer durch Deutschland. Hinzu kam ein ausgeklügelter Werbeplan in Quellgebieten von Urlaubsinteressenten ohne eigene Wasserflächen, abgestimmt auf die Ferientermine der Bundesländer. Nicht zu verhehlen ist das große Interesse der Medien an einem solchen neuen Feriengebiet, was zu zahlreichen, größtenteils kostenlosen Berichten in Fernsehen, Funk und Printmedien mit entsprechendem Erfolg geführt hat.

Derzeit gehören dem Tourismusverband „Fränkisches Seenland" neben den 3 Zweckverbänden Altmühl-, Brombach- und Rothsee 9 Gemeinden aus dem Landkreis Ansbach, 8 Gemeinden aus dem Landkreis Roth und 21 Gemeinden aus dem Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen sowie 8 Fördermitglieder (Fremdenverkehrsvereine und -betriebe) an.

Die Finanzierung der Aufgaben des Tourismusverbandes „Fränkisches Seenland" erfolgt durch Umlagen der Zweckverbände Altmühl-, Brombach- und Rothsee, an denen wiederum der Bezirk Mittelfranken beteiligt ist, und Mitgliedsbeiträgen der beteiligten Kommunen und Fremdenverkehrsvereine bzw. -betriebe. Der Jahresetat beläuft sich auf rund 750.000,- DM. Ca. die Hälfte wird durch Refinanzierungen (Eintragungsgebühren in Urlaubskataloge und sonstige Veröffentlichungen, Herausgabe und Verkauf von Karten und Broschüren, freiwillige Beteiligungen der Urlaubsgäste für Werbemittel, Verkauf von Werbeartikeln) erwirtschaftet.

5. Erfolg

Das „Fränkische Seenland" hat sich innerhalb kürzester Zeit – seit Beginn der Flutung der ersten Seen Ende 1985 – zu einem äußerst beliebten Feriengebiet in Franken, Bayern, ja sogar in Deutschland entwickelt und sich als fester Begriff in der deutschen Ferienlandschaft etabliert.

Die Aufgeschlossenheit der Bevölkerung, die gebotenen Chancen im Fremdenverkehr durch die Schaffung der Seen zu nutzen, zeigt allein die Zunahme der 3.171 Gästebetten im Jahre 1983 (vor Flutung der Seen) auf 9.999 im Jahre 2000 = + 215,3 %. Daß sich dadurch auch die Einstellung der Bevölkerung in Richtung Dienstleistung, verbunden mit einer Öffnung nach außen (Freundlichkeit, Weitblick, usw.), verändert hat, ist ein weiteres positives Nebenprodukt auch für die Zukunft. Interessant ist parallel zur Steigerung des Bettenangebotes auch die Entwicklung der Übernachtungen: Von 1983 mit 294.898 in Hotels, Gasthöfen, Privatpensionen und Ferienwohnungen auf 1.242.161 im Jahre 2000 = + 321,2 %, im Durchschnitt jährlich 18,9 %. Hinzu kommen noch neue Campingplätze – in einem Wassersportgebiet eigentlich zwangsläufig – die einen Anstieg der Übernachtungen von 126.148 auf 456.269 = + 261,7 % verzeichnen.

Eine enorme Anziehungskraft übt das „Fränkische Seenland" selbstverständlich bei den Naherholern bzw. Tagesausflüglern aus – mit rund 3,6 Mio. fast 11 mal soviel als 1983.

Aufgrund der vom Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Institut für Fremdenverkehr an der Universität München ermittelten durchschnittlichen Ausgaben von 80,- DM für Urlaubsgäste pro Tag/Übernachtung, 42,50 DM für Campinggäste und 25,- DM für Tagesbesucher bedeutet dies für das Gebiet des „Neuen Fränkischen Seenlandes" zusätzliche Einnahmen aus dem Tourismus in Höhe von rund 216,3 Mio. DM. Dadurch sind auch rd. 2.500 Arbeitsplätze geschaffen bzw. gesichert worden. Damit hat sich der Fremdenverkehr im „Fränkischen Seenland" zu einem nicht mehr wegzudenkenden Wirtschaftsfaktor entwickelt, der der Bevölkerung auch gute Chancen für die Zukunft eröffnet.

Umweltfreundliche und nachhaltige Energie

Willi Gerner[1)]

Ökologischer Verkehr und alternative Energie in einer ökonomisch erfolgreichen Verbindung

Von Altmeister Goethe ist der Satz überliefert: „Die Verbindung von Rhein und Donau zu erleben, wäre es wert, noch einige fünfzig Jahre auszuhalten."

Dr. Volker Hauff, Bundesverkehrsminister vom 16.11.1980 bis 01.10.1982, nannte das gleiche Projekt „das dümmste Bauwerk seit dem Turmbau zu Babel".

Heute – 10 Jahre nach der Eröffnung des Main-Donau-Kanals – hat das Projekt selbst seine Kritiker widerlegt:

Der Kanal – von Karl dem Großen begonnen, von Ludwig I. konzipiert, von der Rhein-Main-Donau AG gebaut – ist weit mehr als eine technische Meisterleistung; er ist ein Zukunftsprojekt, das in jeder Hinsicht Maßstäbe gesetzt hat.

- In einer rd. 30jährigen Bauzeit entstand eine Infrastrukturmaßnahme, die bereits in ihrer Planung davon ausging, dass die politische Teilung Europas kein dauernder Zustand bleiben werde. Dass Eröffnung des Kanals und die Rückkehr der Länder des früheren Ostblocks nach Europa zeitlich zusammenfielen, ist eine Bestätigung der politischen Vorausschau all derer, die sich für die Realisierung eingesetzt haben.
- Ein weiterer Maßstab ist die Einbindung der Maßnahme in die Landschaft und die Natur.

Hier wurde erstmalig nicht nur ein Verkehrsweg gebaut, sondern es wurden im Rahmen

einer Gesamtplanung ökologische Bedürfnisse, regionale Strukturen und Entwicklungspotentiale eines ganzen Raumes miteinander verbunden.

Entstanden ist ein leistungsfähiger Verkehrsweg, eine der attraktivsten Erholungslandschaften in Bayern, die jährlich mehrere hunderttausend Besucher anzieht, ein Entwicklungsschub für die Kommunen, der schlagartig die bisherige Abwanderung stoppte, und eine beispielhafte Erholung der Natur, die zur Bestandssicherung vieler Rote-Liste-Arten führte.

Soviel zum „dümmsten Bauwerk" Herr Dr. Hauff!

Neben seiner Erfolgsgeschichte als Wasserstraße ist der Main-Donau-Kanal aber auch

[1)] Willi Gerner ist Vorstandsmitglied der E.ON Energie AG und stellvertr. Vorsitzender des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V.

das erste große Infrastrukturprojekt, das von einer Privatfirma errichtet und finanziert wurde. Ein richtungsweisendes Modell, das bereits 1921 entwickelt wurde.

Die Wasserstraße wird aus der Nutzung der Wasserkraft finanziert – alternative Energie und ökologischer Verkehr in einer ökonomisch erfolgreichen Verbindung – vielleicht war es das, was Herrn Dr. Hauff so suspekt vorkam?

Zur Finanzierung des Projekts wurde damals ein für öffentliche Investitionen einzigartiges Modell gewählt:
Neben ihrem Auftrag erhielt die Rhein-Main-Donau AG, durch Staatsverträge abgesichert, das Recht, bis zum Jahr 2050 an fünf bayerischen Flüssen Wasserkraft zur Stromerzeugung zu nutzen. Mittlerweile betreibt die Gesellschaft 60 Wasserkraftwerke. Die Stromerzeugung der Laufwasserkraftwerke der RMD AG sowie ihrer Beteiligungsgesellschaften betrug im Jahr 2001 3,6 Mrd. kWh.

Energie aus Wasser ist regenerative Energie, sie ist in menschlichen Zeiträumen unerschöpflich. Sie stellt unter allen anderen regenerativen Energien wie z.B. Windenergie oder Solarenergie die nachhaltigste regenerative Energie dar, denn sie ist sofort großtechnisch, sicher, zuverlässig und vor allem wirtschaftlich verfügbar.

In Deutschland erzeugen rd. 7.200 Wasserkraftwerke unterschiedlicher Größe jährlich etwa 21 Mrd. kWh Strom. Weltweit deckt die Kraft des Wassers ein knappes Fünftel des Strombedarfs ab. In Bayern sind wir wegen des reichen Wasseraufkommens und der topographisch günstigen Verhältnisse in der glücklichen Lage, 14% des Strombedarfs aus Wasserkraft gewinnen zu können. Dies geschieht mit einem in der Energietechnik beispiellos hohen Wirkungsgrad, der um die 90% liegt, schadstofffrei ist und sich damit nachweislich positiv auf das Klima auswirkt.

Aber: Mit der Liberalisierung des europäischen Strommarktes ist auch der Strommarkt in Deutschland seit April 1998 geöffnet. Jeder Stromkunde kann mittlerweile – egal ob Industriekunde, Kommune oder Tarifkunde – seinen Strom von jedem Lieferanten beziehen, von dem er ihn möchte. Mit der Liberalisierung des Strommarktes ging aufgrund des erzeugten Preisdruckes ein Verfall der Strompreise einher. Dies führt gerade im Bereich der regenerativen Energieträger zu der Frage, welches Energiesystem auch zukünftig am Markt wirtschaftlich bestehen kann. Die Nutzung der Wasserkraft ist durch sehr hohe Investitionen und relativ geringe Betriebskosten bei gleichzeitig langer Lebensdauer der Anlagen geprägt. Der hohe Kapitalkostenanteil bei der Stromerzeugung aus Wasserkraft bewirkt daher, dass die Erzeugungskosten über einen längeren Zeitraum über den erzielbaren Erlösen liegen. Typischerweise erreichen die Wasserkraftwerke ihre Wirtschaftlichkeit erst nach einer längeren Betriebsdauer.

Aus diesem Grund ist die Politik wie auch die Verwaltung gefordert, diese umweltfreundlichste und auch nachhaltigste regenerative Energie wirtschaftlich zu erhalten. Die Ausnutzung der Wasserkraft darf staatlicherseits nicht erschwert werden, sie muss vielmehr gefördert werden. Kurze Konzessionsdauern verschlechtern die Wirtschaftlichkeitsrechnungen von Wasserkraftanlagen, da kaufmännisch nur bis zum Ende der Konzession kalkuliert wird. Entschädigungslos hinzunehmende Restwasserausleitungen verringern bei Wasserkraftanlagen die

Möglichkeit einer energiewirtschaftlich sinnvollen Auslastung. Umfangreiche Auflagenkataloge bei Genehmigung und Betrieb von Wasserkraftwerken verhindern gegenwärtig, dass die Wasserkraft im Energiemix ihre Stellung verstärken kann. Allein die Förderung der Kleinwasserkraft nach dem EEG kann eine nachhaltige Sicherung der Wasserkraft nicht gewährleisten. Obwohl hierfür jährlich mehr als 1 Mrd. an Subventionen aufgewandt werden müssen, betrifft dies lediglich einen kleinen Teil der Stromerzeugung aus Wasserkraft.

Menschen haben Träume – Techniker haben Ideen – Politiker haben Visionen!
Das klingt wertvoll, es klingt nach klaren Vorstellungen, energischem Gestaltungswillen und unbeirrbarer Verfolgung eines Zieles. Die Vision zu Beginn des 21. Jahrhunderts hat allerdings wenig Erbauliches:

- Verkehrsprojekte, gleichviel ob Straße, Schiene oder Wasserstraße, werden verzögert, verhindert und blockiert.
- Energieerzeugung wird nach dem Prinzip Hoffnung behandelt, wobei jeder vernünftige Mensch weiß, dass wir unseren Energiebedarf nicht über Wind, Sonne und Raps werden decken können.

Diese „Vision" ist ein zweiter Morgenthau-Plan, angelegt darauf, dem Wirtschaftsstandort Deutschland die Grundlagen zu entziehen. Man verfährt nach dem Grundsatz, die Praxis habe sich nach der Theorie zu richten – das Primat der ideologischen Ignoranz über die verantwortungsvolle Kompetenz.

Wer mit beiden Beinen gleichzeitig in die Luft springt, verliert als erstes die Bodenhaftung und läuft dann Gefahr, sehr schmerzhaft auf die Nase zu fallen.

Zukunft gestaltet man anders!
Der Main-Donau-Kanal ist dafür eines der besten Beispiele!

Die europäische Integration der Donaustaaten

Mag. Otto Schwetz[1)]

Jeder, der in den letzten 15 Jahren beruflich oder nur interessehalber mit der Donau verbunden war, hat eine turbulente Zeit erlebt. Wie bei einem Strom auch nicht anders zu erwarten, ist kein Stein auf dem anderen geblieben, die Veränderungen waren jedoch weit vielschichtiger als es für viele Beobachter den Anschein hat.

Der Donauraum rückt immer mehr – nach langer Zeit wieder – in den Blickpunkt der europäischen Öffentlichkeit. Der diesen Raum durchfließende Strom, die Donau, ist als einziger Strom Europas, der von West nach Ost fließt, auch Symbol für die gegenwärtige politische Situation. Sie ist das Bindeglied zwischen Westeuropa und Byzanz, zwischen Germanen und Slawen und all den anderen Völkern in und an diesem Raum.
Es besteht die historische Chance, aber auch die Pflicht, mitzuhelfen, den Donauraum an die Europäische Union heranzuführen – es ist ja schließlich unser gemeinsamer Lebensraum, Kulturraum, Naturraum und Verkehrsraum in einem.

Der Donau Kooperations Prozess

Die Chance des Donauraumes, im zukünftigen EU-Europa eine wesentliche Rolle zu spielen, wurde von den Kräften, die sich in Europa mit diesem Raum beschäftigen, nach dem Wegfall zuerst des Eisernen Vorhanges und später dem Verschwinden des Regimes in Jugoslawien erkannt. Der Stabilitätspakt für Süd-Osteuropa, die Europäische Kommission sowie die Außenminister Rumäniens und Österreichs haben sich zu einer Aktionsgemeinschaft zusammengeschlossen, um diesen Prozess in Gang zu bringen. Bodo Hombach, später Erhard Busek, als Koordinator des Stabilitätspakts, Kommissar Chris Patton und die Außenminister von Rumänien und Österreich haben daraufhin zu den Verhandlungen zur Schaffung einer „Donauraumkooperation" eingeladen. Am 27. Mai 2002 fand dieses historische Ereignis im Wiener Rathaus statt. Die Außenminister oder Staatssekretäre der 13 Staaten des Donauraumes unterzeichneten das Gründungsdokument für die zukünftige politische, kulturelle und wirtschaftliche Zusammenarbeit in Mittel- und Südosteuropa. Die gemeinsame Deklaration stellt eine Art neue Verfassung dieser Zusammenarbeit dar. Keine neuen Institutionen und damit Kosten, aber flexible Zusammenarbeit im

1) Mag. Otto Schwetz ist Senatsrat der Stadt Wien und Manager des Korridor VII der TINA-Vienna.

Rahmen der Konferenzen werden gemeinsam wichtige Anliegen bearbeiten und dem Donauraum eine entsprechende Stellung im zukünftigen EU-Europa sichern.
Besonders erfreulich war die Tatsache, dass ausnahmslos jeder Vertreter der teilnehmenden Länder die Entwicklung der Binnenschifffahrt auf der Donau als besonders vorrangiges Thema der neuen Kooperation bezeichnet hat.

Die Donau als Wirtschaftsfaktor

Der Wirtschaftsraum der Donauländer war vor der Ostöffnung durch die Zentralverwaltung der kommunistischen Länder geprägt. Die hohe Grundstoff- und Schwerindustrieorientierung hat dazu geführt, dass die Binnenschifffahrt einen relativ hohen Stellenwert eingeräumt erhielt. Die nach der Ostöffnung eingeleitete grundlegende Umstrukturierung der Volkswirtschaften in Osteuropa in Richtung Marktwirtschaft hat naturgemäß auch einschneidende Auswirkungen auf die Transportwirtschaft und damit auch auf die Binnenschifffahrt. Der zwischenzeitlich zusammengebrochene Warenaustausch hat mit der Neuorientierung nach dem Westen zu greifen begonnen. Es ist aber zu erwarten, dass der Warenaustausch mit EU-Europa in der Zukunft einen größeren Impuls für das Transportwachstum im Donaukorridor ergeben wird. Derzeit ist die Donau nur zu maximal 10 Prozent ihres Transportvolumens genutzt.
Diese geringe Nutzung des Donaukorridors führte zu einer Untersuchung der Ursachen. Im ersten Abschnitt dieser Studie wurde die doch bedeutend größere Nutzung des Rheins gegenüber der Donau als Transportweg dargestellt, die darauf aufbauende Strategie sieht für die Donau eine gemeinsame Organisation zur Vermarktung bzw. Befrachtung vor, die Überlegungen hiezu sind im laufen.

Die Zusammenarbeit im Donauraum hat aber schon viel früher begonnen. 1990 wurde auf dem Schiff „Prinz Eugen" die ARGE Donauländer als Arbeitsgemeinschaft der Regionen gegründet:

Die ARGE Donauländer

Die ARGE war die erste Kooperation im Donauraum vom Schwarzwald zum Schwarzen Meer – von Baden Württemberg bis Odessa und damit weit aus der Europäischen Union hinaus nach Osten reichend. Insgesamt 23 Regionen diskutieren seither in vier Arbeitskreisen die gemeinsamen Probleme von Raumordnung und Umweltschutz, Kultur und Wissenschaft, Verkehr und Schifffahrt, Wirtschaft und Tourismus sowie Jugend und Sport in ihren Regionen. Neben dem allgemeinen Ziel der Schaffung einer Zone des Friedens entlang der Donau ist die gemeinsame Artikulierung der Regionen gegenüber den Zentralregierungen das Ziel der ARGE Donauländer. Die ARGE hat sich auch als Nukleus für viele weitere Aktivitäten der Donaustaaten herausgestellt. Die Verkehrsstudie der ARGE-Donauländer war, aufbauend auf den Leitlinien zur Verkehrsentwicklung in den Mitgliedsländern der ARGE-Donauländer, eine erste umfassende Bestandsaufnahme der Verkehrsinfrastruktur im Donauraum. Der TINA-Prozess zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in den Beitrittskandidatenländern und das Korridormanagement für den Pan-Europäischen Verkehrskorridor VII, die Donau, beruht zu einem Teil auf den Vorarbeiten, die im Arbeitskreis Verkehr und Schifffahrt geleistet wurden.
Ein wichtiges weiteres Projekt der ARGE ist die „Donauhanse", eine Zusammenarbeit der Städte entlang der Donau, die schon seinerzeit von Belgrad und Wien angedacht wurde.

Der TINA-Prozess

Das zukünftige Transeuropäische Verkehrsnetz soll den Transportbedarf der einzelnen Regionen der Gemeinschaft decken können und damit unter Schaffung eines ausreichenden Zugangs zu den europäischen Zentren und unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Erfordernisse der Umwelt, die Freizügigkeit der Bürger und den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr gewährleisten. Durch diese Strategie soll die Entwicklung einer ausgewogenen multi-modalen Verkehrsinfrastruktur gefördert werden. Zu diesem Zweck wurde der TINA-Prozess (Transport Infrastructure Needs Assessment, TINA) durchgeführt.

Der Ausbau der Wasserstraße Donau entspricht den Grundsätzen der TINA Methologie. Bis zum Jahr 2015 wollen die Anrainerstaaten 183 Millionen Euro in den Ausbau der Donau investieren.

Der Korridor VII - die Donau

Ein weiteres Element zur Integration der Donaustaaten in die Europäische Union stellt die gemeinsame Arbeit im Management des Pan – Europäischen Verkehrskorridor **VII**, die Donau dar. Die Europäische Kommission hat daher Österreich gebeten, das Management für die Entwicklung des Korridor VII zu übernehmen. Die Aufgaben eines Korridormanagements liegen darin, gemeinsam mit den am Korridor liegenden Staaten (EU und Nicht-EU-Staaten, auch über das TINA-Gebiet hinaus) eine grundsätzliche Übereinkunft über die gemeinsamen Entwicklungsziele für den Korridor zu erreichen.

In einem ersten Arbeitsschritt erarbeitete das Korridormanagement gemeinsam mit den Mitgliedstaaten des Korridors das Memorandum of Understanding (MoU). Das vorliegende Memorandum wurde von den 10 Ministern der Donauanrainerstaaten am 6. September 2001 und von Kommissarin Loyola di Palacio am 27. Februar 2002 unterzeichnet. Das MoU sieht drei Arbeitsgruppen vor, die sich mit folgenden Themen beschäftigen:

- Infrastruktur (Vorsitz Rumänien)
- Operationelles (Vorsitz Österreich)
- Flotte (Vorsitz Ungarn).

Alle diese Aktivitäten und Kooperationen sind geeignet, die „Europäische Integration der Donaustaaten“ herbeizuführen und zu erhalten.

Pro Donau – neuer Schub für die Binnenschifffahrt

Franz Eckl[1)]

Degenhard Kalmer[2)]

Die Arbeitsgemeinschaft Deutsche Binnenschifffahrt, der Arbeitskreis Deutsche + Österreichische Donau-Häfen und der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV) haben sich zur „Aktionsgemeinschaft Pro Donau" zusammengeschlossen. Das Bündnis will der Öffentlichkeit die Bedeutung der Binnenschifffahrt und die zentrale Rolle der Donau für die Erweiterung der Europäischen Union vor Augen führen und alle Kräfte bündeln, die sich für den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen einsetzen.

Die Partner von „Pro Donau" sind:
Arbeitskreis Deutsche + Österreichische Donau-Häfen (Kelheim, Regensburg, Straubing, Deggendorf, Passau, Linz, Enns, Krems, Wien)

Arge Deutsche Binnenschifffahrt e.V.:
Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt BdB; Bundesverband der Selbständigen BdS/Abteilung Binnenschiffahrt

Interessengemeinschaft öffentlicher Donauhäfen in Österreich (IGÖD)

Deutscher Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV).

---

1) Franz Eckl ist Geschäftsführer des Zweckverbandes Donau-Hafen Deggendorf und Sprecher des Arbeitskreises Deutsche+Österreichische Donau-Häfen.

2) Degenhard Kalmer ist Geschäftsführer des Zweckverbandes Häfen im Landkreis Kelheim und stellv. Sprecher des Arbeitskreises.

Bildmaterial und Grafiken mit freundlicher Genehmigung der in den jeweiligen Beiträgen genannten Quellen und Institutionen.

Herausgeber: Deutscher Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V., Nürnberg
Druck: Verlagsdruckerei Schmidt GmbH, Neustadt/Aisch
ISSN: 1433-1381

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