

PROJEKT MAIN-DONAU-WASSERSTRASSE aus der Sicht des Jahres 1982

I. Sachstand

1. Vertrag

Der Bau der Main-Donau-Wasserstraße wurde 1921 in einem Staatsvertrag des Deutschen Reiches mit Bayern vereinbart und in mehreren weiteren Verträgen, insbesondere 1966 im Duisburger Vertrag zwischen den Regierungen von Bund und Bayern wie folgt aktualisiert und konkretisiert:

- Strecke Nürnberg – Regensburg ist ein Bauvorhaben der Rhein-Main-Donau AG (RMD). Bund und Bayern beteiligen sich im Verhältnis 2 : 1 durch unverzinsliche, nur aus Bilanzgewinnen der RMD rückzahlbare Darlehen.
- Donaukanalisierung Regensburg – Vilshofen (heute bereits Bundeswasserstraße) wird von der RMD im Auftrage des Bundes durchgeführt. Die Mittel dafür werden vom Bund und Bayern im Verhältnis 2 : 1 aufgebracht.

Der Duisburger Vertrag enthält keine Kündigungsklausel, jedoch neben dem generellen Vorbehalt der Bewilligung der Geldmittel durch die gesetzgebenden Körperschaften folgenden Änderungsvorbehalt (§ 6):

”Ergibt sich aus wichtigen Gründen, insbesondere aus gesetzlichen Maßnahmen, daß Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrages zur Wahrung der darin festgelegten Interessen einer oder beider Vertragsschließenden erforderlich werden, so sind sie unverzüglich in vertrauensvoller Zusammenarbeit zu vereinbaren.

2. Projektinformationen

Bauziel: Durchgehender Schifffahrtsweg zwischen Main und Donau

Schifffahrt: Großmotorgüterschiffe bis 2.000 TT, Schubverbände mit 2 Leichtern bis 3.300 TT; 2,5 m Tiefgang

Fahrwasser: Kanal: 55 m Wasserspiegelbreite bei 4 m Wassertiefe (Trapezprofil)

Donau: 100 m Fahrrinnenbreite bei 2.80 m Fahrrinnentiefe

Schleusen: Kanal: 190 m lang, 12 m breit; – Donau: 230 m lang, 24 m breit

Streckenlängen: Kanal: Abschnitt Nürnberg – Kelheim 99 km,

Donau: Abschnitt Kelheim – Regensburg 33 km, Abschnitt Regensburg – Straubing 59 km, Abschnitt Straubing – Vilshofen 70 km (Ausbau geplant).

3. Bau- und Planungsstand

a) Baustand

1) Gesamtkosten ¹⁾

- | | | |
|-------------------------------------|-----|--------------|
| – Gesamtkosten Nürnberg – Straubing | ca. | 3.150 Mio DM |
| – ab 1982 noch zu leisten | ca. | 1.750 Mio DM |

Basis Nominalzahlen der Mittelverwendung bis Ende 1981:

Nürnberg – Kelheim	ca.	36 %
Kelheim – Regensburg	ca.	100 %
Regensburg – Straubing	ca.	47 %

Nürnberg – Straubing	ca.	44 %
----------------------	-----	------

1) Hochrechnung BMV auf Preisstand 1981

Die RMD hat bisher – entsprechend Haushalt – mit Preisstand 1979 gearbeitet.
Aktualisierung im Gange.

Diese Nominalbetrachtung berücksichtigt nicht die Baupreissteigerung. Daher Baustand in der für qualifizierte Beendigung in Betracht kommenden Kanalstrecke:

Nürnberg – Kelheim

– 9 Schleusen	
+ fertig bzw. nahezu fertig	4
+ in Bau	2
+ noch nicht begonnen	3
– 99 km Strecke	
+ fertig	37 km
+ in Bau	7 km
+ noch nicht in Bau	55 km
– 67 Kreuzungsbauwerke	
+ fertig	41
+ in Bau	5
+ noch nicht begonnen	21

b) **Planungsstand**

Kanalstrecke Nürnberg – Kelheim

44 km fertig oder in Bau

1 km planfestgestellte Abschnitte, aber noch nicht im Bau

39 km Planfeststellung eingeleitet (darunter Ortsdurchgang Kelheim)

15 km Planfeststellung noch nicht eingeleitet (darunter Ortsdurchgang Riedenburg)

99 km

=====

Donaustrecke Regensburg – Straubing

15 km planfestgestellte bzw. in Bau befindliche Abschnitte

15 km Planfeststellung eingeleitet

29 km Planfeststellung noch nicht eingeleitet

59 km

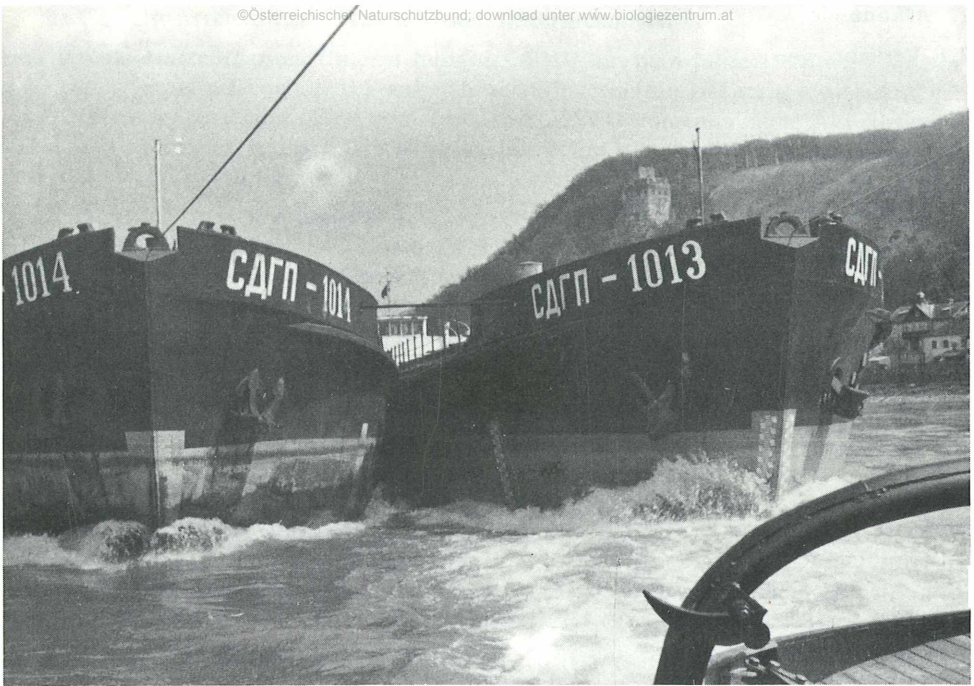
=====

II. Projektbeurteilung

1. Finanzwirtschaft

Wasserstraßenhaushalt

Aufgrund des steigenden und unabweisbaren Bedarfs für die Substanzerhaltung des zum großen Teil älteren deutschen Wasserstraßennetzes haben sich ab 1980 angesichts des en-



Zwei 1000 Tonnen Schlepper auf der Donau

ger gewordenen Finanzspielraums des Bundes erhebliche Probleme bei der Finanzierung des Bundesanteils für den Main-Donau-Kanal ergeben.

Mit dem Bundesanteil von 120 Mio DM und den Komplementärmitteln Bayerns konnten 1981 die eingegangenen Verpflichtungen abgedeckt werden. Für 1982 hat der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages zusätzlich zu den vorgesehenen Haushaltsmitteln von 80 Mio DM eine Kreditermächtigung für bis zu 35 Mio DM bewilligt. Dadurch können auch 1982 die laufenden Verpflichtungen erfüllt werden. Neue Bauabschnitte können nicht begonnen werden.

Aufgrund der ungünstigen Altersstruktur des vorhandenen Wasserstraßennetzes läßt sich absehen, daß die finanziellen Engpässe im Wasserstraßenhaushalt in den nächsten zwei Jahrzehnten bestehen bleiben und sich eher noch verschärfen werden.

Haushaltsausschuß:

In der Sitzung vom 10.12.1981 hat der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages folgenden Beschluß gefaßt:

Der Haushaltsausschuß geht davon aus, daß in der Kanalstrecke Nürnberg – Kelheim

1. kein neues Bauvorhaben begonnen wird von Hilpoltstein, km 99 bis Riedenburg, km 150,

2. nur bereits begonnene Bauwerke fertig gestellt werden, soweit dies
 - zur Einhaltung vertraglicher Verpflichtungen,
 - zur Erlangung eines Verkehrswertes bis Hilpoltstein bzw. ab Riedenburg
 - oder zur Einbindung des Bauwerkes in seine Umwelt (Landschaftsschutz, Hochwasserschutz, Zusammenhang mit Infrastrukturmaßnahmen von Gebietskörperschaften) notwendig ist.

2.1 Verkehr

a) Prognosen

Prognose für 1990

Bisherige Prognosen

– Vor Baubeginn

ECE 1969 (Nürnberg - Regensburg)

14 Mio t/Jahr

– Aktualisierungen

DIW 1976 (Nürnberg - Regensburg)

3,7 Mio t/Jahr

PLANCO 1981 (Nürnberg - Regensburg)

2,7 Mio t/Jahr

auf Basis DIW-Prognose

Tatsächliche Beförderungsmengen (zum Vergleich)

Bamberg - Nürnberg (1979)

rd 1 Mio t/Jahr

Die vom Institut PLANCO für die Nutzen/Kostenanalyse verwendete Prognose ist vom DIW im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung erstellt worden. Es handelt sich um den Teil "Main-Donau-Kanal" einer Gesamtprognose der Güterverkehrsströme in der Bundesrepublik, die wiederum auf einer Leitdatenprognose der Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung beruht.

Das Münchener Ifo-Institut rechnet in seiner neuesten Prognose mit niedrigeren Erwartungen für das Wirtschaftswachstum als DIW

Langfristerwartungen

Auch für den Prognosehorizont 2000 ist nach DIW keine wesentliche Steigerung des Main-Donau-Kanal-Verkehrs zu erwarten. Ausgehend von der relativ optimistischen Gesamtsteigerungsrate des DIW für den Binnenschiffsverkehr ergibt sich ein Prognoseverkehr 2000 von rd. 3 Mio t/Jahr für den Main-Donau-Kanal.

Über das Jahr 2000 hinausreichende Prognosen wären besonders unsicher; dies gilt sowohl für Bewegungen nach oben als auch für Veränderungen nach unten.

Methodischer Hinweis

Bei Verkehrsprognosen sollte stets unterschieden werden zwischen

– Gesamtaufkommen Schiene + Wasserstraße (DIW/PLANCO 7,75 Mio t)

– Anteil Wasserstraße (PLANCO 2,70 Mio t)

Bei der Verkehrsaufteilung Schiene/Wasserstraße spielen neben den Kosten- und Tariffdifferenzen weitere Faktoren eine Rolle. Oft werden z.B. übersehen:

– Zulaufverkehr zur Wasserstraße

– Gleisanschlüsse

– Zeitfaktor, Lagerhaltungskosten

– Kontinuität des Zulaufs

Im Verkehrsaufteilungsmodell der Firma PLANCO sind diese Faktoren, die sehr oft zugunsten der Schiene sprechen, eingeflossen. Ferner sind eingeflossen: Relative Verbesserung der Zeit- und Kostenrelation zugunsten der Schiene nach Verwirklichung der Neubaustrecke Hannover – Würzburg (fertig vs. 1993/94). Dies begünstigt vor allem die Kohle- und Erztransporte im gebrochenen Verkehr Schiene/Wasserstraße von Hamburg über Regensburg nach Südbayern und Österreich.

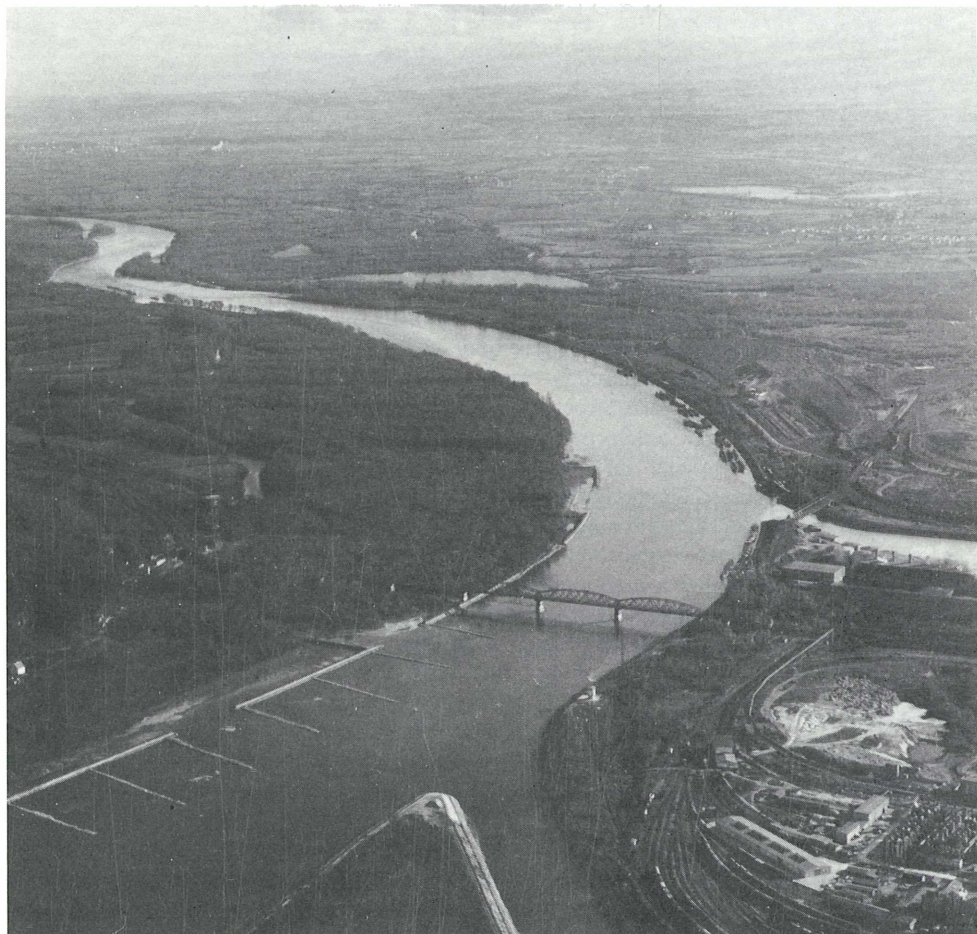
b) Gesamtwirtschaftliche Nutzen/Kosten-Untersuchungen entrum.at

Eine interne Nutzen/Kosten-Untersuchung des BMV aus dem Jahre 1976 wies ein Nutzen/Kosten-Verhältnis von rd. 0,5 auf, d.h. jeder investierten DM steht ein Nutzen von nur 50 Pfennig gegenüber. Eine vom Institut PLANCO vorgenommene Aktualisierung 1981 zeigt trotz der geringeren Restbaukosten keine nennenswerte Veränderung des Nutzen/Kostenverhältnisses.

Die Nutzen sind ganz überwiegend außerverkehrlicher Art. Sie fallen in erster Linie zugunsten wasserwirtschaftlicher Zwecke an. In dem niedrigen verkehrlichen Nutzen, der noch die reinen Betriebs- und Unterhaltungskosten der Kanalstrecke Nürnberg – Kelheim unterschreitet, kommen folgende Gegebenheiten zum Ausdruck:

- Der Wasserweg ist zeitaufwendiger und länger als der Schienenweg:

Relation Frankfurt – Regensburg:	rd. 230 km Umweg
Relation Rotterdam – Linz	rd. 300 km Umweg
- Vom Rhein bis zur deutsch-österreichischen Grenze sind 59 Schleusen zu überwinden.



Aulandschaft bei Linz – einst !

Die Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung durch den Main-Donau-Kanal hätte erhebliche Auswirkungen für den Binnenschiffsverkehr und den Hafenumschlag der Bundesrepublik Deutschland. Diese Auswirkungen sind überwiegend negativer Art, was sich daran zeigt, daß die deutsche Binnenschifffahrt dem Vorhaben mit Skepsis gegenübersteht.

Mit der Ermöglichung des ungebrochenen Transits von den Rheinmündungshäfen in die Donauanliegerstaaten sind Verkehrsverlagerungen von deutschen auf ausländische Unternehmen verbunden, die auch möglicherweise negative Auswirkungen für die deutschen Seehäfen durch Verkehrsverlagerung von deutschen auf niederländische und belgische Rheinmündungshäfen haben können. Die damit einhergehenden Umschlagsverluste werden sich in Regensburg fortsetzen, wenn der gebrochene Transitweg Eisenbahn/Binnenschiff auf der Donau zugunsten einer durchgehenden Binnenschiffsbeförderung aufgegeben wird. Heutiger Umfang der Transporte Hamburg – Regensburg: 1,8 Mio t.

d) Verkehrsinfrastruktur Schiene/Straße

In den letzten Jahren sind wichtige Investitionsentscheidungen gefallen, die sich positiv auf die Verkehrsanbindung von Mittel- und Ostbayern auswirken werden. Hinzuweisen ist auf folgende Entscheidungen, die die relative Bedeutung der Main-Donau-Wasserstraße vermindern:

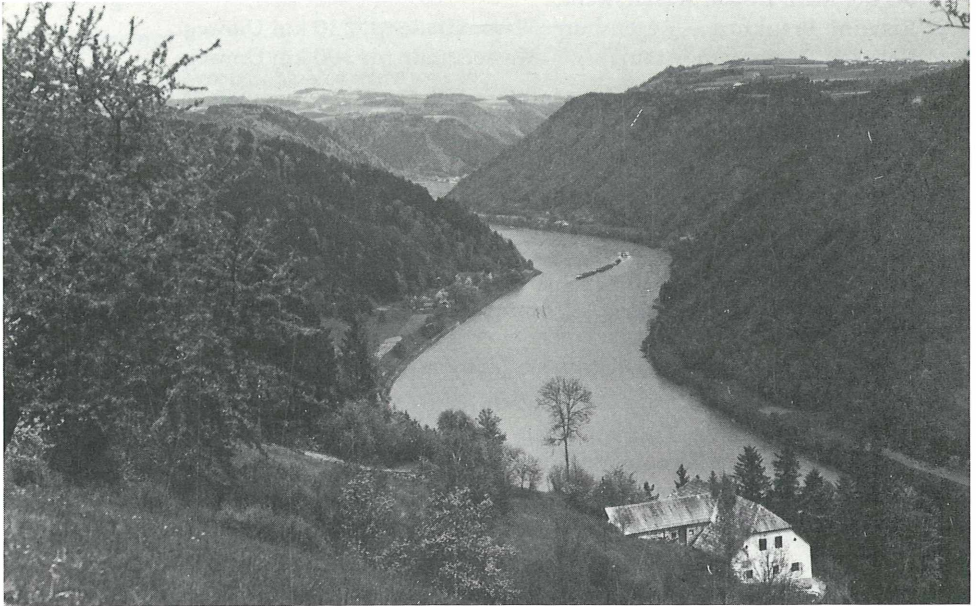
- Beschluß des Bundeskabinetts vom 9.3.1977: Aufnahme der DB-Neubaustrecke Hannover – Würzburg in das "Koordinierte Investitionsprogramm für die Bundesverkehrswege" Durchgehende Fertigstellung vsl. in den neunziger Jahren. Damit wird der Schienenweg für wichtige Transporte, die auch für den Transport mit Binnenschiffen in Frage kommen, spürbar attraktiver.
- Zukunftsinvestitionsprogramm, beschlossen im April 1977;
 - + Die Autobahn Regensburg – Deggendorf war ursprünglich nur mit 2 Fahrstreifen als vorrangige Planung eingestuft. Im Rahmen des ZIP wurde sie zum autobahnmäßigen Vollquerschnitt erweitert und schneller verwirklicht. Durchgehende Fertigstellung A 3 Regensburg – Passau LGr Österreich (140 km) bereits 1984.
 - + Elektrifizierung der DB-Strecke Regensburg – Ingolstadt – Donauwörth, fertiggestellt 1979.
- Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen vom 26.8.1980 und BMV-Entscheidung über Baustufe Ia vom Herbst 1981:
Aufnahme der Bundesautobahn A 92 Landshut – Deggendorf in Baustufe Ia. Im Bedarfsplan des Jahres 1976 war diese Planung noch nachrangig eingestuft. Nunmehr Fertigstellung weiterer Teilabschnitte bzw. Baubeginn der noch fehlenden Abschnitte der BAB A 92 München – Deggendorf bereits bis Ende der achtziger Jahre zu erwarten.

2.2 Regionalwirtschaft

a) Standortverbesserung

- Generelle Untersuchungen und Erfahrungen (nicht ausgelastete Häfen am Elbe-Kanal) zeigen, daß nicht jeder Wasserstraßenneubau quasi automatisch auch einen positiven Entwicklungsimpuls auf die betroffene Region auslöst. Voraussetzung dafür ist, daß die von einer Wasserstraße begünstigten Verkehrsströme (Massengüter) auf eine hiezu geeignete regionale Struktur hinsichtlich Besiedlungsdichte, industrieller Erwerbsstruktur, Rohstoffverarbeitung u.a. treffen. Ergebnis der Analyse des Institutes PLANCO (1981):

- + Geringe Transportkostenänderungen, daher kaum Standortverbesserung
- + in der Wasserstraßenregion dominieren die Erwerbssektoren Landwirtschaft und Fremdenverkehr
- + Mit nennenswerten Beschäftigungs- und Ansiedlungseffekten ist daher nicht zu rechnen.



Donautal bei Haibach/OÖ.

- Bayern erwartet höhere regionalwirtschaftliche Effekte und sieht vor allem im Abschnitt Regensburg – Passau Entwicklungschancen bei Verwirklichung der Wasserstraße.
- Der Bundesminister für Verkehr schließt entlang der Donau gewisse regionalwirtschaftliche Impulse nicht aus. Allerdings erhebt sich die Frage, ob Aufwand und Erfolg in einem angemessenen Verhältnis stehen. Außerdem wird der Rückstand der großräumigen Verkehrserschließung von Ostbayern durch die beschleunigte Fertigstellung der A 3 Regensburg – Passau (fertig 1984) erheblich verbessert. Betriebsbefragungen deuten darauf hin, daß diese Autobahn für die Erschließung der Region von wesentlich größerer Bedeutung ist, als eine durchgehende Wasserstraße.

b) Transportkostenniveau

DB-Verlust resultiert aus Transportverlagerungen von
Internationalem und nationalem Durchgangsverkehr
Ziel- und Quellverkehr

- Binnenverkehr.

Vorliegende Analysen zeigen, daß nur ein geringer Teil der DB-Verluste Empfängern in den strukturschwachen Gebieten Ostbayerns zugute kommen kann.

Außerdem von Bedeutung: DB steht bei den meisten Gütergruppen auch mit dem LKW im Wettbewerb, so daß auch heute schon in Ostbayern ein Preisregulativ wirksam ist.

a) Primärenergiebedarf Verkehr

Vergleich Primärenergiebedarf Schiene/Wasserstraße

Energieaufwand auf der Wasserstraße zwar prinzipiell geringer, jedoch kann Streckenvergleich (Transportlängen und -mittel) im Einzelfall anderes Ergebnis bringen, z.B. bei der Main-Donau-Wasserstraße.

- Relation Frankfurt – Regensburg: Wasserstraße rd. 230 km Umweg
Relation Rotterdam – Linz: Wasserstraße rd. 300 km Umweg

Hinzu kommen Energieverluste infolge Schleusenwasserpumpen (Kanalstrecke). Dadurch Kompensation möglicher Energieeinsparung.

- Fazit:
Primärenergiebedarf bei Schiene und Wasserstraße etwa gleich hoch.

b) Ölabhängigkeit Verkehr

Geschätzte Verlagerungsmenge Schiene/Wasserstraße von 2,7 Mio t/Jahr würde ohne Wasserstraße weitgehend unabhängig vom Öl befördert, da Bahnstromversorgung nahezu ölunabhängig.

Bei Verwirklichung der Wasserstraße: Mehrverbrauch von rd. 15 Mio l Dieselöl/Jahr.

c) Stromerzeugung

Staustufen Geisling und Straubing an der Donau zusammen 45 MW.

Die vom Bund vorgeschlagenen Verhandlungen ändern nichts an der vorgenannten Wasserkraftgewinnung; dies gilt auch für die im Bau befindlichen Kraftwerke in Geisling und Straubing.

2.4 Arbeitsmarkt

Die vom Projekt einer Main-Donau-Wasserstraße ausgehenden Wirkungen auf den Arbeitsmarkt konzentrieren sich in den nächsten 1 bis 2 Jahrzehnten auf die Bauwirtschaft. Bei einer jährlichen Auftragssumme von rd. 150 Mio DM finden insgesamt ca. 2000 Personen in der Bau- und Ausrüstungsindustrie einschließlich aller Zulieferbetriebe Beschäftigung. Bei der arbeitsmarktpolitischen Beurteilung ist zu berücksichtigen:

- Auch einschneidende Änderungen der Investitionsstrategie werden in den nächsten Jahren noch nicht zu einer Verringerung des Investitionsvolumens führen.
Soweit Veränderungen der Bundesbeiträge zum Main-Donau-Kanal nur zu Lasten oder zugunsten anderer Verkehrs- bzw. Bundesinvestitionen gehen, neutralisiert sich die gesamtwirtschaftliche Beschäftigungswirkung.
- Die regionale Beschäftigungslage wird nur in abgeschwächtem Maße beeinflusst.

Im übrigen müssen Verkehrsinvestitionen in erster Linie nach dem langfristigen Beitrag zur Transportkostensenkung, d.h. nach ihrem Beitrag zum Wirtschaftswachstum, beurteilt werden.

2.5. Wasserwirtschaft

Wasserwirtschaftliche Aufgaben (Landesaufgaben):

- Überleitung von Donauwasser für Kühlwasser (Kraftwerke), Beregnung landwirtschaftlicher Flächen und Verbesserung der Wassergüte; außerdem: Brauchwasser
- Energiegewinnung aus Wasserkraft (Donauaustufen).
- Hochwasserschutz an Altmühl und Donau.

Die wasserwirtschaftlichen Belange werden auch im Falle einer qualifizierten Beendigung (siehe Anlage) des Kanalbaus entweder nicht berührt oder können durch Ersatzmaßnahmen gewahrt werden (Überleitung von Donauwasser in das Maingebiet durch eine Wasserleitung zwischen den bereits fertiggestellten Kanalabschnitten).

3. Ökologie

3.1. Allgemeines

Maßgebliche gesetzliche Vorschriften:

- Wasserstraßengesetz (insbesondere Planfeststellungsvorschriften gem. §§ 14 ff) 1968
- Bundesnaturschutzgesetz 1976

Im Lichte der umweltpolitischen Ziele der Bundesregierung (die u.a. im Bundesnaturschutzgesetz 1976 Ausdruck gefunden haben und in der Regierungserklärung vom 15.11.1980 dahin konkretisiert wurden, daß sich die Regierung für die Begrenzung des Landschaftsverbrauchs und für den Schutz des Artenreichtums von Pflanzen und Tieren einsetzt) wiegen die mit dem Bau verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft schwerer als zu der Zeit, in der die Entscheidung zum Weiterbau der Wasserstraße über Nürnberg hinaus getroffen wurde.

Die bauausführende Rhein-Main-Donau AG ist zweifellos um bestmögliche Einfügung des Projektes in die Umgebung bemüht. Die vorgeschriebenen landschaftspflegerischen Begleitpläne können die Folgen des Eingriffs lediglich in der Nahzone der Baumaßnahme mildern. Deshalb lassen sich grundlegende Bedenken vor allem in zwei Bereichen nicht beseitigen:

3.2. Probleme Kanalstrecke

Das untere Altmühltal ist als hochwertiges Landschaftsschutzgebiet Teil des größten deutschen Naturparks. Besonders problematisch sind die schmäleren Talzonen, die durch eine 55 m breite Kanaltrasse ihren ursprünglichen Charakter einbüßen. Darüber hinaus muß mit nachteiligen Folgen durch die Veränderung der Grundwasserverhältnisse gerechnet werden. Dies gilt auch für das landschaftlich reizvolle Sulztal und das Ottmaringer Trockental mit seinen botanisch und zoologisch wertvollen Biotopen. Insgesamt durchläuft die Kanaltrasse ca. 55 km hochwertige Landschaft. Davon sind bislang erst 15 km durch fertige bzw. im Bau befindliche Maßnahmen beeinträchtigt.

Umweltschutzverbände wie z.B. der B.U.N.D., die Bürgerinitiative Altmühltal, die überregionale Aktionsgemeinschaft gegen den Rhein-Main-Donau-Kanal und die Deutsche UNESCO-Kommission haben sich in jüngster Zeit entschieden gegen den Weiterbau des Main-Donau-Kanals ausgesprochen.

3.3 Probleme Donaustrecke

Schwerwiegende ökologische Gefährdungen werden auch für den Donau-Ausbauabschnitt Regensburg – Straubing gesehen. Vor allem wird auf den Verlust der Lebensräume seltener Tier- und Pflanzenarten hingewiesen. Betroffen sind insbesondere naturnahe Feucht- und Naßgebiete, wie z.B. Altwässer und Zuflüsse mit noch natürlichem Wasserregime.

Die bisher bei Hochwasser überfluteten Wiesen werden nach Fertigstellung des von Bayern erstrebten Hochwasserschutzes ackerfähig und büßen aufgrund entsprechender intensiverer – Nutzung ihren ökologischen Wert weitgehend ein.

Die für den Interessenausgleich zwischen Landwirtschaft und Umweltschutz zuständigen bayerischen Behörden sind im Zusammenwirken mit der Rhein-Main-Donau-AG bemüht, die befürchteten Nachteile durch gezielte Maßnahmen zu minimieren, vor allem durch Sicherung des Bestandes ökologisch wertvoller Altwässer und durch Schaffung künstlich überströmbarer Flußauen. Trotz der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bleibt ein Verlust von mehr als 100 Feuchtbiotopen mit rd. insgesamt 800 ha.

4. Verhandlungen

Das Bundeskabinett hat am 27.1.1982 den Bundesminister für Verkehr beauftragt, auf der Grundlage des Änderungsvorbehaltes des § 6 des Duisburger Vertrages mit dem Freistaat Bayern Verhandlungen aufzunehmen mit dem Ziel, finanzwirtschaftlich, ökonomisch und ökologisch abgewogene Konzepte für das weitere Vorgehen beim Projekt Main-Donau-Wasserstraße (Main-Donau-Kanal, Donauausbau) zu finden.

Bei den Verhandlungen ist auch die Möglichkeit einer qualifizierten Beendigung des Vorhabens (siehe Anlage) in der Kanalstrecke zwischen Nürnberg und Kelheim einzubeziehen.

ANLAGE

=====

Qualifizierte Beendigung

Ein Baustop kommt wegen der eingegangenen Verpflichtungen mit Baufirmen und entsprechenden Verpflichtungen von Kommunen über Folgemaßnahmen nicht in Betracht. Der verbleibende Gestaltungsspielraum bewegt sich zwischen dem uneingeschränkten Weiterbau und einer qualifizierten Beendigung, die sich wie folgt umreißen läßt:

a) Kanalstrecke Nürnberg – Kelheim

- 51 km mittlere Kanalstrecke werden nicht begonnen; auf nördlicher Kanalstrecke (28 km) Auslaufen der Baumaßnahmen.
- Im ggf. eingeschränkten Umfang Vollendung der begonnenen Baustrecke im unteren Altmühltal von der Donau bis Riedenburg; Dadurch möglich: Donauschiffahrt ins Altmühltal (Fremdenverkehr).

b) Donaustrecke Regensburg – Straubing

Die Einbauten an den beiden Staustufen und die Hochwasserdämme sind soweit fortgeschritten, daß eine Unterbrechung der Arbeiten unübersehbare Risiken zur Folge hätte. Im Rahmen der dadurch notwendigen Vollendung der Ausbaustrecke Regensburg – Straubing sollte in den Verhandlungen besonderes Augenmerk auf Erhaltung der Feuchtbiotope bzw. auf Ersatzmaßnahmen gelegt werden.

c) Der ohnehin erst zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehene Ausbau der Donau- strecke Straubing – Vilshofen wird einstweilen zurückgestellt.

Aus: Verkehrskonzeption für Wien, beschlossen am 29.4.1980

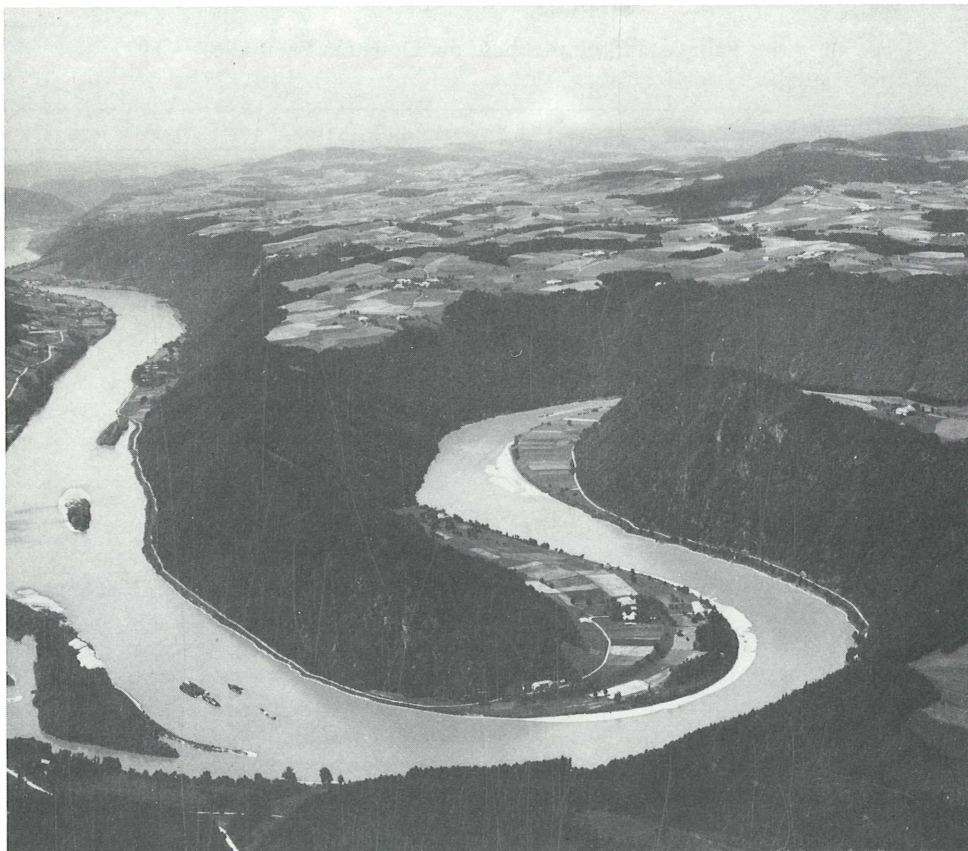
SCHIFFFAHRT

Der Umschlag der Wiener Häfen war in den letzten Jahren stark abnehmend

Entwicklung des Umschlages der Wiener Häfen 1967 – 1977

Umschlag in 1000 t	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Gesamtumschlag	2.681	2.997	2.536	2.794	1.849	1.952	1.959	1.414	1.919	1.357	1.259
dav. Erdölprodukte	2.289	2.683	2.334	2.518	1.667	1.800	1.779	1.217	1.602	1.060	986
das sind in % des Gesamtumschlages	85	89	92	90	90	92	91	86	83	78	78

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien, 1967 – 1977.



Donauschlinge bei Schblögen

Die Analyse der Umschlagzahlen der Wiener Häfen zeigt die enorme Bedeutung des Umschlages von Erdöl und Erdölprodukten (Anteil am Gesamtaufkommen 1969 – 1973 über 90 %), der aber an einen eigenen Hafen (Lobau) gebunden ist und dessen Bedeutung mit dem Ausbau des Pipelinesetzes gesunken ist.

Die geplante Neustrukturierung der Wiener Häfen ist vor allem durch den Ausbau des Hochwasserschutzes veranlaßt. Sie umfaßt:

- Absiedelung der Umschlaganlagen am Handelskai (hingegen verbleiben die Agentien mit ihren Versorgungseinrichtungen sowie die Personenschifffahrt am Praterkai).
- Konzentrierung der am Handelskai wegfallenden Einrichtungen in den bestehenden Anlagen Freudenu und Albern.
- Bedarfsgerechte Erweiterung des Hafens Albern nach Ausschöpfen der Möglichkeiten des Hafens Freudenu, von denen heute nur ein Teil standortgemäß genutzt wird (bei einem durchschnittlichen Güterumschlag von ca. 700 t pro lfm Kai und Jahr könnten im Hafen Freudenu heute ca. 2 Mill. t umgeschlagen werden).
- Belassen des Ölhafens Lobau, wobei die vorhandenen Lagerflächen im Interesse des Natur- und Wasserschutzes nicht mehr ausgeweitet werden sollen.

Die Zahlen des gesamten Fahrgastaufkommens auf der Donau sind in den letzten Jahren annähernd konstant geblieben, waren für Wien jedoch fallend (folg. Tabelle)

Entwicklung des Fahrgastaufkommens auf der Donau in Wien 1967 – 1977

J a h r	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Gesamtes Fahrgastaufkommen	225.960	225.513	209.102	189.222	216.521	139.063	163.496	153.055	133.475	102.757	91.136
davon Rundfahrt	80.907	75.384	81.262	59.699	63.691	26.318	35.704	25.000	19.360	13.720	

Ab 1972 wegen Umbau des Nußdorfer Wehres nur Rundfahrten am Donaustrom, 1976 Einsturz der Reichsbrücke.

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien, 1967 – 1977.

Entwicklungstendenzen Schifffahrt

Die Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanalsystems Mitte der achtziger Jahre wird die Schifffahrt auf der Donau beleben und das gesamte Gefüge des Güterverkehrs im Donaunraum verändern. Die Auswirkungen sind jedoch vor allem auf dem Sektor des Transports von Massengütern zu erwarten, die aufgrund der heutigen Wirtschaftsstruktur relativ geringen Anteil am Wiener Verkehr haben. Die Bedeutung des Rhein-Main-Donau-Kanals für Wien wird daher vor allem in den Impulsen für die Ansiedlung neuer Betriebe des sekundären Sektors liegen. Für deren Situierung kommen gemäß der vorgesehenen Neustrukturierung der Wiener Häfen vor allem Flächen im Bereich des Hafens Albern in Frage, welche für diese Zwecke langfristig freizuhalten sind. Wien konkuriert bezüglich der Ansiedlung neuer, auf die Binnenschifffahrt orientierten Betriebe allerdings mit den Standorten Linz, Krems und der Ennsmündung.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Natur und Land \(vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz\)](#)

Jahr/Year: 1982

Band/Volume: [1982_2-3](#)

Autor(en)/Author(s): Anonymus

Artikel/Article: [Projekt Main-Donau Wasserstraße; aus der Sicht des Jahres 1982 43-54](#)