



Wolfram Göll

Mehr Investition in die Binnenschifffahrt



Erfolgsgeschichte: Ein Schuttgut-Binnenschiff auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal.
Foto: DWSV/Prüfer Kommunikation&Medien, Nürnberg

Der 1. Wasserstraßen- und Schifffahrtstag in Nürnberg betont die wirtschaftliche Bedeutung des Binnenschiffs – insbesondere auf dem 25 Jahre alten Main-Donau-Kanal. Während der Schiffs-Tourismus boomt, macht der Rückgang des Gütertransports Sorgen.

Die Bedeutung des Binnenschiffs für Logistik und Transport in Bayern hat der 1. Bayerische Wasserstraßen- und Schifffahrtstag in Nürnberg in den Mittelpunkt gerückt. Das Binnenschiff benötigt eine mehr Förderung und Investitionen in die Wasserstraßen, damit es vor allem den überlasteten Verkehrsträger Straße entlasten kann, so die zentrale Botschaft der Tagung. Wesentlich stärkere Investitionen in die Sanierung der Bauwerke am [mittlerweile 25 Jahre alten Rhein-Main-Donau-Kanal](#) (RMD) fordert der Veranstalter, Nürnbergs Wirtschaftsreferent Michael Fraas (CSU): „Dringend geboten ist die Instandhaltung und Sanierung von Brücken und Schleusen, sowie die Vertiefung der Fahrrinne, um die Wasserstraßen verstärkt in den Fokus der Verlagerer und Logistikdienstleister zu rücken.“

Eine sinnvolle Vernetzung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße ist von größter Bedeutung.

Michael Fraas (CSU), Wirtschaftsreferent der Stadt Nürnberg

Weiter betont Fraas, der auch Vorsitzender des „Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau“ (DWSV) ist: „Eine sinnvolle Vernetzung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße ist von größter Bedeutung, wenn das bis 2030 prognostizierte Verkehrswachstum bewältigt werden soll. Seit der Gründung 1892 hat sich der DWSV für die Realisierung des Main-Donau-Kanals eingesetzt, denn die Wasserstraße ist der ökologischste Verkehrsträger.“

Güter und immer mehr Touristen auf dem RMD-Kanal

Der 1992 eingeweihte Kanal habe überragende Bedeutung für die Wirtschaft der Region, sagte Fraas: „Der Main-Donau-Kanal hat ganz Bayern als Industrie-, Logistik- und Exportstandort einen enormen Schub verliehen.“ Allein von den Häfen der „bayernhafen“-Gruppe seien direkt und indirekt über 40.000 Arbeitsplätze abhängig. „Auch der Tourismus entlang der Wasserstraße floriert, wie der Boom bei den Flusskreuzfahrten zeigt. Dies bedeutet eine enorme Wertschöpfung für die anliegenden Kommunen. Sowohl für die Güter- als auch für die Personenschifffahrt ist eine leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur von größter Bedeutung“, so Fraas.



Beim 1. Wasserstraßen- und Schifffahrtstag in Nürnberg kamen Experten verschiedener Bereiche zusammen: Ingenieure, Verkehrsplaner, Hafen- und Logistik-Geschäftsleute. Ganz rechts: Moderatorin Stefanie Schmidts. (Foto: Wolfram Göll)

Der erste bayerische Wasserstraßen- und Schifffahrtstag mit rund 120 geladenen Teilnehmer aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, den Niederlanden und Belgien hat viele verschiedene Akteure rund um die Wasserstraße zu einem produktiven Dialog versammelt, um diese miteinander zu vernetzen, Anstöße zur Weiterentwicklung der Wasserstraße zu geben und der Öffentlichkeit die Bedeutung der Wasserstraße zu vermitteln: Unter anderem Schifffahrt, Häfen, Verloader, Unternehmen, Kammern, Verbände, Tourismus, Politik, Verwaltung und Kommunen. Darüber hinaus wurden auf der erstmalig stattfindenden Veranstaltung zwei Jubiläen gefeiert: Das 125. Gründungsjubiläum des DWSV (1892) sowie 25 Jahre Eröffnung des Main-Donau-Kanals (1992).

Mit den Touristen kommt das Geld

Bayerns Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU)
zur Bedeutung des RMD-Kanals für den Tourismus

Für Bayerns Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) war der Bau des RMD-Kanals in der Rückschau die richtige Entscheidung. „Der Tourismus auf dem Main-Donau-Kanal boomt und ist sowohl für deutsche Urlauber, als auch für Touristen aus dem Ausland weiter im Kommen. Diese zusätzliche Einnahmequelle ist wichtig für die Region und stärkt die Wirtschaft“, sagte Herrmann bei seiner Rede.

Rückgang bei Gütern ist „fatales Zeichen“

Wie Herrmann betonte, ist bei der positiven Entwicklung derzeit kein Ende in Sicht. „Waren es 2011 noch 650 Schiffe, so legten im letzten Jahr 1200 Schiffe in Nürnberg an. Das ist fast eine Verdopplung in nur fünf Jahren“, so Herrmann weiter. Und mit den Touristen komme das Geld. Pro Kreuzfahrtschiff, das zwischen 100 und 150 Fahrgäste aufnehmen kann, geben die Touristen bei einem Landgang etwa 30 Euro aus.

„Das sind pro Landgang und Schiff rund 3000 bis 4500 Euro insgesamt, die in der Region bleiben“, so Herrmann.

Wir müssen in Zukunft mehr Gütertransport von der Straße auf die Schiene und auf das Wasser verlegen.

Joachim Herrmann

Auch für den Güterverkehr sieht Herrmann noch viel Potential auf Bayerns Wasserstraßen. „Derzeit wird ein Zehntel der Waren auf den Binnenwasserstraßen in Deutschland transportiert. Wir müssen in Zukunft mehr Gütertransport von der Straße auf die Schiene und auf das Wasser verlegen“, appellierte Herrmann. Den Rückgang des Warentransports auf dem RMD-Kanal bedauerte der Verkehrsminister: „Würde sich dieser Trend weiter fortsetzen, wäre das unter ökologischen Gesichtspunkten ein fatales Zeichen. Aber auch für die Verkehrssicherheit. Wir wollen die Zahl der LKW auf der Straße weiter minimieren und die Unternehmen überzeugen, den Warentransport auf sichere und umweltfreundliche Infrastruktur zu verlagern.“ Herrmann führt den starken Rückgang in den letzten beiden Jahren auch auf den geringen Wasserpegel zurück.

Donau-Vertiefung beginnt 2019

Zum aktuellen Stand der Planungen für den Ausbau des Donau-Engpasses zwischen Straubing und Vilshofen sagte Herrmann: „Der Ausbau soll in zwei Teilabschnitten von Straubing bis Deggendorf und von Deggendorf bis Vilshofen erfolgen. Für den ersten Teilabschnitt Straubing bis Deggendorf erwarten wir für das erste Halbjahr 2018 den Planfeststellungsbeschluss. Der Baubeginn ist für 2019 geplant.“ Für den zweiten Teilabschnitt Deggendorf bis Vilshofen soll das Planfeststellungsverfahren laut Herrmann anschließend eingeleitet werden. Die Vorbereitungsarbeiten hierfür hätten bereits begonnen.

Bayern hat rund 677 Kilometer schiffbare Wasserstraße. Einige Binnenhäfen betreibt der Freistaat Bayern selbst. Dazu gehören Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau. Die Knotenpunkte des Güterverkehrs auf Wasser und Schiene werden von der Bayerischen Staatsregierung ständig weiter ausgebaut. Jährlich werden rund 29 Millionen Tonnen Güter per Schiff, Bahn und LKW umgeschlagen. Der Freistaat Bayern hat in den letzten zehn Jahren rund 40 Millionen Euro in den Ausbau seiner Häfen investiert. Die kommunalen Häfen wurden noch einmal extra gefördert mit weiteren sechs Millionen Euro.