

1. Bayerischer Wasserstraßen- und Schifffahrtstag in Nürnberg

25 Jahre Main-Donau-Kanal: Potenziale, Perspektiven und Defizite



Gruppenfoto der DWSV-Vorstände und Ehrengäste (v.l.): Karl Freller, Walter Keilbart, Prof. Dr. Konrad Weckerle, Martin Staats, Dr. Oskar Schneider, Thomas Schmidt, Joachim Zimmermann, Thomas Weierganz, Dr. Roland Fleck und Moderatorin Stefan Schmidts. (Foto: Thomas Prüfer, Nürnberg)

NÜRNBERG (pm/nf) – Zum ersten Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstag trafen sich kürzlich 120 Akteure rund um die Wasserstraße (Schifffahrt, Häfen, Verloader, Unternehmen, Kammern, Verbände, Tourismus, Politik, Verwaltung, Kommunen) aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, den Niederlanden und Belgien, um sich miteinander zu vernetzen, Anstöße zur Weiterentwicklung der Wasserstraße zu geben und der Öffentlichkeit die Bedeutung der Wasserstraße zu vermitteln. Schirmherr war der Bayerische Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr Joachim Herrmann.



Schirmherr Staatsminister Joachim Herrmann. (Foto: Thomas Prüfer, Nürnberg)

Der 1. Wasserstraßen- und Schifffahrtstag in Nürnberg rückte die wirtschaftliche Bedeutung der Binnenschifffahrt für Transport und Logistik in Bayern in den Mittelpunkt – vor allem auf dem Main-Donau-Kanal, der am 25. September 1992 offiziell eröffnet wurde.

DWSV-Vorsitzender Dr. Michael Fraas, forderte eine sinnvolle Vernetzung und effiziente Auslastung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße: „Der Güterumschlag wird weiter wachsen. Viele Straßen sind heute schon überlastet. Der Bau neuer Fernstraßen und Schienenwege wird immer schwieriger. Hingegen existiert die Wasserstraße bereits und sie ist nicht ausgelastet. Es gilt, sie besser auszulasten und wieder mehr Güter auf die Wasserstraße zu bringen.“ Um die Potenziale der Binnenschifffahrt für die Wirtschaft durch verlässliche Einbindung in multimodale, globale Logistikketten zu erschließen, sind deutlich Förderung und höhere Investitionen in den Verkehrsträger Wasserstraße zur Entlastung der Verkehrsträger Straße und Schiene erforderlich.

Bedeutung des Main-Donau-Kanals für Wirtschaft, Tourismus, Ökologie und Wasserhaushalt

Dr. Fraas betonte, dass der Main-Donau-Kanal den Startpunkt für die wirtschaftliche Entwicklung der Binnenschifffahrt in Ost und West sowie der an die Wasserwege angrenzenden Wirtschaftsregionen bildete: „Der Main-Donau-Kanal hat ganz Bayern als Industrie-, Logistik- und Exportstandort einen enormen Schub verliehen. Allein von den Häfen der bayernhafen-Gruppe sind direkt und indirekt über 40.000 Arbeitsplätze abhängig. Das bedeutet eine enorme Wertschöpfung für die anliegenden Kommunen. Sowohl für die Güter- als auch für die Personenschifffahrt ist eine leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur von größter Bedeutung“. Dr. Fraas betonte neben der ökonomischen auch die Bedeutung des Main-Donau-Kanals für Tourismus, Freizeit, Ökologie und den Wasserhaushalt.

Der Bayerische Staatsminister des Innern für Bau und Verkehr, Joachim Herrmann, unterstrich, dass der Main-Donau-Kanal im Rückblick die richtige Entscheidung war: „Der Tourismus auf dem Main-Donau-Kanal boomt und ist sowohl für deutsche Urlauber, als auch für internationale Touristen weiter im Kommen. Diese zusätzliche Einnahmequelle ist wichtig für die Region und stärkt die Wirtschaft.“ Wie der Minister betonte, ist bei der positiven Entwicklung derzeit kein Ende in Sicht. „Waren es 2011 noch 650 Schiffe, so legten 2016 bereits 1200 Schiffe mit rund 150.000 Gästen pro Jahr in Nürnberg an. Das ist fast eine Verdopplung in nur fünf Jahren!“ Er sieht zudem für den Güterverkehr noch viel Potential auf den bayerischen 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 der Gütermengen auf dem Main-Donau-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 eine sichere und umweltfreundliche Infrastruktur zu verlagern.“

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 von Deggendorf bis Vilshofen soll das Planfeststellungsverfahren laut Joachim Herrmann im Anschluss eingeleitet werden. Die Vorbereitungsarbeiten hierfür haben bereits begonnen.

Hintergrund:

Der Deutsche Wasserstraßen und Schifffahrtsverein (DWSV) mit Sitz in Nürnberg wurde 1892 gegründet. Der DWSV versteht sich als Stimme und zentrale Plattform für leistungsfähige Wasserstraßen. Das DWSV-Netzwerk umfasst rund 160 Mitglieder aus den Bereichen Binnen- und Personenschifffahrt, Flusskreuzfahrten, Logistik- und Industrieunternehmen, Kommunen, Infrastrukturbetreibern, Institutionen und Verbänden. Ziel des DWSV ist der Ausbau und Erhalt der Wasserstraßeninfrastruktur mit regionalem Fokus auf der Main-Donau-Wasserstraße als eine der wichtigsten Binnenwasserstraßen Europas. Die Vision des DWSV ist eine hochwertige und durchgängig befahrbare Wasserstraße von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer. Der DWSV informiert über die Entwicklung der Main-Donau-Wasserstraße, ihren ökonomischen und ökologischen Nutzen sowie die Notwendigkeit ihrer Instandhaltung bzw. des weiteren Infrastrukturausbaus. Dadurch soll die Attraktivität der Wasserstraße als Verkehrsträger für Binnen- und Personenschifffahrt gesteigert und die Akzeptanz in der Öffentlichkeit verbessert werden.