



DER INGENIEUR – Verbandszeitschrift des Ingenieurverbandes
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung e.V. / Nr. 3 Sept. 2017 – S. 9 - 12

1. Bayerischer Wasserstraßen- und Schifffahrtstag in Nürnberg 25 Jahre Main-Donau-Kanal: Potenziale – Perspektiven – Defizite

von Pressestelle DWSV

Der Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV) veranstaltete am 30.06.2017 in Nürnberg erstmals den Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstag. 120 Akteure rund um die Wasserstraße (Schifffahrt, Häfen, Verloader, Unternehmen, Kammern, Verbände, Tourismus, Politik, Verwaltung, Kommunen, etc.) aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, den Niederlanden und Belgien versammelten sich, um sich miteinander zu vernetzen, Anstöße zur Weiterentwicklung der Wasserstraße zu geben und der Öffentlichkeit die Bedeutung der Wasserstraße zu vermitteln. Gefeiert wurde dabei auch das 125-jährige Jubiläum des DWSV und die Eröffnung des Main-Donau-Kanals vor 25 Jahren. Keynote Speaker und Schirmherr war der Bayerische Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr, Joachim Herrmann.

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 25.09.1992 offiziell eröffnet wurde.

DWSV-Vorsitzender Dr. Michael Fraas, der auch Wirtschaftsreferent der Stadt Nürnberg ist, 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 Was-



Dr. Michael Fraas (Vorsitzender DWSV) bei seinem Grußwort

serstraße 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 bayernhafener-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 in seiner Keynote, 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 über 1.200 Schiffe mit rund 150.000 Gästen pro Jahr in Nürnberg an. Das ist fast eine Verdopplung in nur fünf Jahren“, so Staatsminister Herrmann.

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 Ver-



Schirmherr Joachim Herrmann (Bayerischer Staatsminister des Innern für Bau und Verkehr)

kehrminister: „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.

Fachforen

Die Ergebnisse aus Forum 1 „Ökoeffizienz der Wasserstraße“ resümierte Martin Staats (Vorstand MSG eG und Präsident BDB Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V.): „Die Binnenschiffahrt ist deutschland- und europaweit der leistungsfähigste und ökoeffizienteste Verkehrsträger. Dies wird untermauert durch eine Studie der Bundesanstalt für Gewässerkunde aus dem Jahr 2007, die gerade neu aufgelegt werden soll. Im Ver-

gleich der Verkehrsträger weist die Binnenschiffahrt den deutlich geringsten Ressourcenverbrauch und Emissionsausstoß auf, ebenso die beste Verkehrseffizienz. Da die Entwicklungen auch bei LKW und Bahn nicht stehen geblieben sind, ist die Binnenschiffahrt gerade sehr engagiert dabei, die technischen Innovationen und Entwicklungen für die Zukunft voranzutreiben und umzusetzen. Die Industrialisierung Deutschland ist aktuell getrieben von einer Diesel-Hysterie und CO₂-Debatte, die mit großer Hybris geführt wird. Die Binnenschiffahrt wird gerade unter Effizienzgesichtspunkten den Dieselmotor noch ein wenig brauchen, gerade wenn es darum geht, die Emissionsauflagen der EU (NRMM ab 2020) umzusetzen. Im Forum 1 skizzierte Martin Staats weiterhin die Entwicklung der Binnenschiffahrt in Bayern und Westeuropa. Anhand der großen Bündelung von Warenströmen wird schnell deutlich, dass diese relativ kleine Branche mit 3.500 Mitarbeitern in der gewerblichen Güterschiffahrt immerhin zwischen 220 und 230 Millionen Jahrestonnen zuverlässig, kostengünstig, umweltfreundlich und sicher in Deutschland transportiert. Das sind ungefähr 65% der Mengen, die die Güterbahnen in Deutschland mit einem ungleich höheren Einsatz an Equipment und Kapital bewegen. Die Binnenschiffahrt ist damit ein guter Partner der verladenden Wirtschaft.

Die Entwicklung von verschiedenen Schiffsgrößen und Typen haben zudem den Anforderungen der Kundschaft Rechnung getragen, so dass für jede Transportaufgabe das passende Schiff existiert. Entgegen der landläufigen Meinung ist die Binnenschiffahrt seit vielen Jahren mit schwefelfreiem Diesel unterwegs. Zudem gibt es momentan viele interessante Entwicklungen, die dem sogenannten „Greening-Gedanken“ Rechnung tragen. Neben neuen Kraftstoffen finden effizientere Dieselmotoren, SCR-Systemen und vorgelagerten Module derzeit viel Beachtung. Innovationsschübe sind in näherer Zukunft wahrscheinlich und nicht ausgeschlossen.

Für Forum 2 „Multifunktion der Wasserstraße“ fasste Guido Zander (Amtsleiter Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nürnberg) die Ergebnisse zusammen. Primäre Aufgabe des Main-Donau-Kanals sei die Funktion als Verkehrsträger für das Binnenschiff. Eine weitere essen-

tielle Aufgabe ist das Wasserüberleitungssystem Donau-Main. Über den Main-Donau-Kanal und die Staueisen des Fränkischen Seenlandes werden pro Jahr im Durchschnitt ca. 125 Millionen Kubikmeter Wasser aus dem Süden Bayerns über Donau und Altmühl in den regenarmen Norden Bayerns geführt. Ohne die Überleitung aus dem wasserreicheren Donaunraum würden mehrere Mainzuflüsse in heißen Sommern austrocknen und die Wasserqualität sowie der Grundwasserspiegel leiden. Zudem werden größere Hochwasser im Altmühltal vermieden. Von 1993 bis 2015 flossen fast 3 Mrd. Kubikmeter Wasser nach Nordbayern – in etwa das Volumen des Starnberger Sees. Auch der Freizeit- und Erholungsfunktion des Main-Donau-Kanals komme für die Menschen in den Ballungsräumen eine große Bedeutung zu. Der Betriebsweg entlang des gesamten Kanals ist an mindestens einem Ufer für Fußgänger und Radfahrer freigegeben und ist eine beliebte Wander- und Fahrradrouten. Die Biodiversität (Vielfalt der Ökosysteme und der Arten sowie die genetische Vielfalt innerhalb der Arten) wird durch die Vernetzung von naturschutzfachlich wertvollen Biotopflächen gefördert und erhalten. Der Main-Donau-Kanal spielt in punkto Artenschutz im Süden von Nürnberg eine sehr große Rolle. Gerade im nördlichen Bereich, wo der Kanal in den 60er Jahren eher technisch gebaut wurde, konnten Flächen ökologisch hoch aufgewertet werden. So leistet der Main-Donau-Kanal u.a. mit der Pflege seiner Dämme einen wertvollen Beitrag zur Verbesserung der Biodiversität.

Die Zusammenfassung zu Forum 3 „Personenschiffahrt und Tourismus“ präsentierte Walter Keilbart (Hauptgeschäftsführer der IHK für Niederbayern in Passau). Der Main-Donau-Kanal sei nicht nur ein Kanal für die „weiße Flotte“, sondern „als Binnenwasserstraße eine Entwicklungssache besonderer Qualität – national wie international“, so Walter Keilbart. In früheren Jahren stand die Transportfunktion der Infrastruktur im Vordergrund – vor allem wenn es um den Modal Split geht. In den letzten Jahren sei die sehr intensiv verstärkte Nutzung durch die Flusskreuzfahrten zu einem entscheidenden Wirtschaftsfaktor für die Städte und Gemeinden entlang des Main-Donau-Kanals geworden. Im Rahmen einer aktuellen Studie wurden von CenTou-

ris (Centrum für marktorientierte Tourismusforschung der Universität Passau) die positiven Wertschöpfungseffekte der Kabinenschiffahrt im Donauraum im Streckenabschnitt zwischen Regensburg und Wien wissenschaftlich erarbeitet. Im Rahmen dieser Studie wurden sowohl Experten als auch Gäste auf Flusskreuzfahrtschiffen im Donauraum in der Sommersaison 2016 (Anfang Mai bis Ende Oktober) befragt. Die erzielte Wertschöpfung von rd. 110 Mio. Euro setzt sich zusammen aus Komponenten, wie z.B. Zusatzausgaben der Passagiere, gebuchte Ausflugspakete oder dem Zukauf von Produkten (Loading). Aus Sicht der Reedereien ergab sich, dass die Donau innerhalb Europas das zweitwichtigste Fahrtgebiet nach dem Rhein ist. Die Flusskreuzschiffahrt steht insgesamt aber vor vielschichtigen Herausforderungen: Einerseits ist die Akzeptanz der Anwohner in manchen Städten (z.B. Bamberg) an ihre Grenzen gelangt. Andererseits spielt das Thema „Sicherheit“ eine immer wichtigere Rolle.

„Die erfreulichen Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte durch die Flusskreuzfahrten sind heute gelebte Realität. Heute können wir die Früchte ernten von denjenigen, die sich vor mehr als 30 Jahren als Befürworter vorausschauend für den Bau der Wasserstraße eingesetzt haben, wie Prof. Dr. Konrad Weckerle (Vorstand der Rhein-Main-Donau AG 1992 – 2004) und Dr. Oskar Schneider (Bundesminister für Raumord-

nung, Bauwesen und Städtebau 1982 – 1989)“, so Walter Keilbart.

Thomas Weierganz (Sprecher des Vorstands der LGA Landesgewerbeamt Bayern KdöR) führte durch das Fachforum 4 „Optimierung von Infrastruktur und Verkehr“. Die hohe Teilnehmerzahl verdeutlichte das große Interesse an diesem Thema. Dabei liegt das Erhaltungsdefizit unserer Verkehrswege nicht allein am Geld, sondern an der fehlenden Planungskapazität und gut ausgebildeten Ingenieuren in ausreichender Anzahl. Sowohl bei den staatlichen Behörden als auch in freien Ingenieurbüros fehlt es an „Ingenieur-Power“. So hat sich lt. Daten des Bayerischen Bauindustrieverbandes das Erhaltungsdefizit bei den Verkehrswegen vervierfacht – von 50 Mrd. Euro (1950) auf 235 Mrd. Euro (2011).

Es bedarf dringend einer Beschleunigung von Infrastrukturprojekten, wenn der dramatische Ist-Zustand der Bauwerke zeitnah behoben werden soll. Heinz-Josef Joeris (Leiter Abt. Infrastruktur der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt und Präsident des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V.) verdeutlichte in seinem Vortrag, dass ein Großteil der Schleusen, Wehre und Düker ihre technisch-wirtschaftliche Nutzungsdauer (80 – 100 Jahre) bereits erreicht haben.

So sind ca. 85 Prozent der Schleusen älter als 40 Jahre, rund 45 Prozent sind sogar älter als 80 Jahre. Bei den Wehranlagen sind etwa 75 Prozent älter als 40 Jah-

re, rund 25 Prozent sind älter als 80 Jahre. Bei den Dükern wurden etwa 50 Prozent vor über 40 Jahren gebaut, etwa 25 Prozent vor mehr als 80 Jahren (Quelle BM-VI). Dies verdeutlicht eindrucksvoll, dass insbesondere bei den Schleusen die Altersgrenze weit überschritten ist. Hinzu kommt, dass der Stand des technischen Wissens vor 50 Jahren auch bei den Schleusen deutlich lückenhaft war, z.B. was verwendete Materialien und die Verankerungslänge der Bewehrung angeht. Den Schleusen am Main-Donau-Kanal, die in den 70er Jahren gebaut wurden, geht es so schlecht, dass die Schleusen Erlangen und Kriegenbrunn komplett neu gebaut werden müssen – die Kosten liegen voraussichtlich bei 200 Mio. Euro je Schleuse.

Die Herausforderungen bei der Infrastrukturentwicklung präsentierte Joachim Zimmermann (Geschäftsführer bayernhafen Gruppe) in seiner Funktion als Präsidiumsmitglied des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) e.V. Der Bau neuer Häfen ist aus heutiger Sicht unrealistisch, vielmehr gehe es derzeit primär um Erhalt und Sanierung der bestehenden Infrastruktur. Er skizzierte die permanent steigenden Anforderungen im Bereich der Genehmigungen, angefangen bei einfachen Genehmigungen über Plangenehmigungen bis hin zu den Planfeststellungen. Bei den technischen Behörden fehle häufig der Sachverstand, um diese Verfahren zu prüfen, voranzutreiben und zu genehmigen.

Den Ausbau der Main-Donau-Wasserstraße und den gesamtwirtschaftlichen Nutzen für Bayern stellte Martin Schneider (Leiter der Geschäftsstelle Nordbayern / Bayerischer Bauindustrieverband e.V.) vor. Die Bauindustrie in Bayern ist mittelständisch geprägt. Knapp 97 % der 12.867 Betriebe beschäftigen bis zu 50 Mitarbeiter. Mit 143.965 Beschäftigten erzielte die Branche 2015 einen Umsatz von 21,8 Mrd. Euro in Bayern (Quelle: Bayerischer Bauindustrieverband). Die Neuaufträge am Bau in Bayern und in Deutschland entwickeln sich seit Jahren kräftig nach oben.

Die Wasserstraße ist für Bayern unverzichtbar. Bedingt durch die geozentrale Lage in Europa braucht Bayern die ökologische und effiziente Wasserstraße z.B. für die Versorgung mit Rohstoffen. Wichtige Bedingung sei die Zuverlässigkeit auf lange Sicht und Zuverlässigkeit



Blick ins Plenum (bei der Festveranstaltung)

übers Jahr, in beiden Bereichen gebe es jedoch noch Probleme. Daher sind hier eine zügige Umsetzung der beschlossenen Ausbaumaßnahmen, sowie eine Nachhaltigkeit der Infrastrukturpolitik notwendig. In Bayern kommt der Straßenbau dank der Obersten Baubehörde gut voran, auch im Bereich der Schiene werden Fortschritte erzielt – doch bei den Wasserstraßen hakt es. Wieder ansteigende Budgets können nicht umgesetzt werden. Der Bund konnte in den letzten drei Jahren seine zur Verfügung stehenden Investitionsmittel nicht abrufen und verbauen: 2013 130 Mio. Euro, 2014 über 300 Mio. Euro und 240 Mio. Euro in 2015. Seit 1. Juni 2017 gibt es daher eine Bundesfachabteilung Wasserbau der Deutschen Bauindustrie. Ein wichtiger Engpassfaktor ist die technische Bauherrenkompetenz, die auf vielen Ebenen fehlt. Die Baufirmen vermissen die vormals vorbildliche Ingenieurskompetenz der Wasserstraßendirektionen. Personelle Engpässe bestehen sowohl bei der Wasserstraßenverwaltung

als auch bei den Planungsbüros im Bereich Wasserbau. Dies führe zu Problemen bei der Abwicklung laufender Projekte (Nachtragsmanagement) und immer weniger neuen Projekten. Ziel müsse es sein, Entscheidungskompetenz in die Regionen und bei den Projektverantwortlichen vor Ort anzusiedeln. „Wasserstraßen muss man bauen und unterhalten. Infrastruktur ist eine langfristige Aufgabe der Gesellschaft und nicht von Wahlperioden“, so das Fazit von Martin Schneider.“

Dr. Michael Fraas dankte in seinem Schlusswort allen Teilnehmern, seinen Vorstandskollegen für die Vorbereitung der Fachforen, den Referenten und dem DWSV-Team für die geleistete Arbeit. Besonders dankte er den Sponsoren für die Unterstützung: Bayerischer Bauindustrieverband, Bavaria Schifffahrts- und Speditions-AG, MSGeG, Arbeitsgemeinschaft Main-Donau-Häfen und Port of Rotterdam.



W. Keilbart, M. Staats, G. Zander und T. Weierganz führten durch die Fachforen

DWSV Deutscher Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein e.V.

Der Deutsche Wasserstraßen und Schifffahrtsverein 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.

Quelle Fotos: Thomas Prüfer, Nürnberg