

Erster Bayerischer Wasserstraßen- und Schifffahrtstag

Der Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV) veranstaltete in Nürnberg erstmals den Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstag. 120 Akteure rund um die Wasserstraße aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, den Niederlanden und Belgien tauschten sich zu den Themen Potenziale, Perspektiven und Defizite aus.

Der erste Wasserstraßen- und Schifffahrtstag 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 aus-



Beim ersten Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstag (von links): Karl Freller (Staatssekretär a.D.), Dr. Michael Fraas (Vorsitzender DWSV), IHK-Hauptgeschäftsführer Walter Keilbart, Prof. Dr. Konrad Weckerle (DWSV-Vorstand), Martin Staats (DWSV-Vorstand), Dr. Oskar Schneider (Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau a.D.), Thomas Schmid (stv. Vorsitzender DWSV), Joachim Zimmermann (DWSV-Vorstand), Thomas Weierganz (DWSV-Vorstand) und Dr. Roland Fleck (Vorsitzender DWSV 2001 bis 2011). Foto: DWSV/Thomas Prüfer

zulasten 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 deutliche Förderung und höhere Investitionen in den Verkehrsträger Wasserstraße zur Entlastung der Verkehrsträger Straße und Schiene erforderlich. Es wurden unterschiedliche Fachforen abgehalten, die sich mit folgenden Themen

auseinandersetzten: „Ökoeffizienz der Wasserstraße“, „Multifunktion der Wasserstraße“ und „Optimierung von Infrastruktur und Verkehr“ sowie „Personenschifffahrt und Tourismus“, dessen Zusammenfassung IHK-Hauptgeschäftsführer Walter Keilbart präsentierte: Der Main-Donau-Kanal sei nicht nur ein Kanal für die ‚weiße Flotte‘, sondern „als Binnenwasserstraße eine Entwicklungsachse besonderer Qualität – national wie international“. In den vergange-

nen Jahren sei die verstärkte Nutzung durch die Flusskreuzfahrten zu einem entscheidenden Wirtschaftsfaktor für Städte und Gemeinden entlang des Main-Donau-Kanals geworden.

Die Flusskreuzschifffahrt stehe vor vielschichtigen Herausforderungen: Einerseits ist die Akzeptanz der Anwohner in manchen Städten an ihre Grenzen gelangt. Andererseits spielt das Thema „Sicherheit“ eine immer wichtigere Rolle. ■