

## Fachforen des ersten Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstags



Referenten und Ehrengäste des 1. Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstags. Bild: DWSV / Thomas Prüfer

**Das große Thema auf dem ersten Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstag am 30. Juni in Nürnberg war die Bedeutung des nun 25 Jahre lang durchgängig befahrbaren Main-Donau-Kanals. Doch die rund 120 Verbandsmitglieder und Gäste des nun 125 Jahre alten Deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau (DWSV) besuchten auch Fachforen zu Ökoeffizienz und Multifunktion der Wasserstraße, Personenschifffahrt und Tourismus sowie Optimierung von Infrastruktur und Verkehr. Eine Zusammenfassung lieferte der DWSV an die Bonapart-Redaktion.**

Schon die hohe Teilnehmerzahl im Fachforum 4 verdeutlichte das große Interesse am Thema „Optimierung von Infrastruktur und Verkehr.“ Thomas Weierganz, Vorstandssprecher der Landesgewerbeanstalt Bayern wies auf ein Erhaltungsdefizit der Verkehrswege hin, das sich laut Daten des Bayerischen Bauindustrieverbandes vervierfacht habe: Von 50 Milliarden Euro in 1950 auf 235 Milliarden Euro in 2011. Das liege nicht allein am Geld, sondern an fehlenden Planungskapazitäten. Sowohl in den Behörden als auch in freien Ingenieurbüros fehle es an Nachwuchs. Es bedürfe dringend einer Beschleunigung von Infrastrukturprojekten, wenn der dramatische Ist-Zustand der Bauwerke zeitnah behoben werden soll, so Weierganz.

### Neubauten nötig – Komplizierte Verfahren

Heinz-Josef Joeris, Leiter der Abteilung Infrastruktur der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) und Präsident des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) verdeutlichte, dass ein Großteil der Schleusen, Wehre und Düker ihre technisch-wirtschaftliche Nutzungsdauer von 80 bis 100 Jahren bereits erreicht haben. Demnach seien beispielsweise 85 Prozent der Schleusen älter als 40 Jahre, rund 45 Prozent sind sogar älter als 80 Jahre. Hinzu komme, dass der Stand des technischen Wissens vor 50 Jahren auch bei den Schleusen deutlich lückenhaft sei, was etwa verwendete Materialien und die Verankerungslänge der Bewehrung anbelangt. Den in den 70er-Jahren gebauten MDK-Schleusen Erlangen und Kriegenbrunn gehe es so schlecht, dass sie komplett neu gebaut werden müssten. Die Kosten liegen voraussichtlich bei 200 Millionen Euro je Schleuse.

Die Herausforderungen der Infrastrukturentwicklung präsentierte Joachim Zimmermann, Geschäftsführer der Bayernhafengruppe und Präsidiumsmitglied des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB). Der Bau neuer Häfen sei aus heutiger Sicht unrealistisch, vielmehr gehe es derzeit primär um Erhalt und Sanierung der bestehenden Infrastruktur, so Zimmermann. Er skizzierte die permanent steigenden Anforderungen von Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren. Den technischen Behörden fehle häufig der Sachverstand, diese Verfahren zu prüfen, voranzutreiben und zu genehmigen.

### **Engpassfaktor technische Bauherrenkompetenz**

Martin Schneider, Leiter der Geschäftsstelle Nordbayern des Bayerischen Bauindustrieverbands wies darauf hin, dass in Bayern der Straßenbau dank der Obersten Baubehörde gut vorankomme. Auch der Schienenbau erziele Fortschritte. Doch bei den Wasserstraßen hake es. Der Bund habe die in den letzten drei Jahren zur Verfügung stehenden Investitionsmittel nicht abrufen und verbauen können: 2013 waren das 130; 2014 über 300 und in 2015 noch 240 Millionen Euro. Seit 1. Juni 2017 gibt es daher eine Bundesfachabteilung Wasserbau der Deutschen Bauindustrie.

Ein wichtiger Engpassfaktor sei die technische Bauherrenkompetenz. Demnach vermissen die Baufirmen die vormals vorbildliche Ingenieurskompetenz der Wasserstraßendirektionen. Personelle Engpässe führten zu Problemen beim Nachtragsmanagement, also der Abwicklung laufender Projekte und zu immer weniger neuen Projekten. Ziel müsse es sein, Entscheidungskompetenz in die Regionen und bei den Projektverantwortlichen vor Ort anzusiedeln. „Infrastruktur ist eine langfristige Aufgabe der Gesellschaft und nicht von Wahlperioden“, so Schneiders Fazit.

### **Technische Weiterentwicklung notwendig**

Martin Staats, Vorstand der MSG-Genossenschaft und Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) fasste die Ergebnisse des Forums 1 „Ökoeffizienz der Wasserstraße“ zusammen. Die Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt werde untermauert durch eine Studie der Bundesanstalt für Gewässerkunde aus dem Jahr 2007, die gerade neu aufgelegt werde.

Da die Entwicklungen auch bei LKW und Bahn nicht still stehe, setze die Binnenschifffahrt gerade technischen Innovationen und Entwicklungen für die Zukunft um. Die Industrienation Deutschland sei aktuell getrieben von einer Diesel-Hysterie und CO<sub>2</sub>-Debatte, die mit großer Hybris geführt werde. Die Binnenschifffahrt werde die Diesel-Weiterentwicklung noch ein wenig brauchen, wenn es um Effizienz sowie um die Umsetzung der EU-Emissionsauflagen NRMM 2020 gehe.

Staats betonte, dass die Binnenschifffahrt mit 3.500 Mitarbeitern immerhin zwischen 220 und 230 Millionen Jahrestonnen zuverlässig, kostengünstig, sicher, klimaschonend und schwefelarm durch Deutschland transportiere. Das seien ungefähr 65 Prozent der Mengen, die auf der Schiene mit ungleich höherem Einsatz bewegt werde. Zudem gebe es viele interessante Entwicklungen wie neue Kraftstoffe, effizientere Dieselmotoren, SCR-Systeme und vorgelagerte Module zur Verbrennungsoptimierung. Innovationsschübe sind in näherer Zukunft seien wahrscheinlich.

## **Diskussionspunkt Flussökologie**

Im Forum 2 berichtete der Nürnberger WSA-Amtsleiter Guido Zander zum Thema Multifunktion der des Main-Donau-Kanals. Neben der primären Aufgabe als Verkehrsträger werde das regenärmere Mainstromgebiet mit Wasser aus dem Donaoraum versorgt. Der Kanal und die Stauseen des Fränkischen Seenlandes transferierten pro Jahr im Durchschnitt 125 Millionen Kubikmeter Wasser. Im Altmühltal helfe das Wasserhaushaltssystem dem Hochwasserschutz. Hinzu kommen Freizeit- und Erholungsfunktion der künstlichen Gewässer sowie die Förderung der Artenvielfalt. Wo der Kanal in den 60er Jahren eher technisch gebaut wurde, seien inzwischen Flächen ökologisch aufgewertet worden. Als Beleg führte Zander ein Biotop von rund 20 Kreuzottern an. Kritiker bewerten das Thema Biodiversität dagegen völlig anders. Sie kamen auf dem Kongress nicht zu Wort.

## **Touristische Wertschöpfung**

In seiner Zusammenfassung zu Forum 3 „Personenschifffahrt und Tourismus“ legte Walter Keilbart, Hauptgeschäftsführer der IHK Niederbayern den Schwerpunkt auf den Wirtschaftsfaktor Flusskreuzfahrt für die gesamte Main-Donau-Achse. Laut einer Studie des Centrums für marktorientierte Tourismusforschung der Universität Passau (CenTouris) hätten die Passagiere in der Sommersaison 2016 rund 110 Millionen Euro in die Städte und Gemeinden zwischen Regensburg und Wien gebracht.

Andererseits hätten die weißen Hotelschiffe teilweise mit der Akzeptanz der Anwohner etwa in Bamberg, aber auch mit Sicherheitsbedürfnissen ihrer Passagiere zu kämpfen. „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“, so Keilbart. Dazu zählte er etwa Konrad Weckerle, Vorstand der Rhein-Main-Donau AG von 1992 bis 2004 und Oskar Schneider, Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau von 1982 bis 1989.