

Deutsches Ostforum München und DWSV veranstalten Forum in Nürnberg

# Rhein-Donau-Korridor ist zentrale Verkehrsachse

Das Deutsche Ostforum München e.V. hatte gemeinsam mit dem DWSV e.V. am 23. Juni zum DOM-Forum in das Güterverkehrszentrum (GVZ) bayernhafen Nürnberg eingeladen. Nach der Besichtigungsrundfahrt mit Harald Leupold (Geschäftsführer Hafen Nürnberg-Roth) informierten sich die über 40 Teilnehmer in den Expertenvorträgen zum Thema Donauausbau und TEN-T.

Der zentrale Vorschlag der EU-Kommission für die neue europäische Infrastrukturpolitik ist ein leistungsfähiges europäisches Kernnetz mit neun Verkehrskorridoren. Die Trassen sollen bis 2030 Ost- und Westeuropa miteinander verbinden. Nürnberg wird durch den Skandinavien-Mittelmeer-Korridor durchkreuzt und mit Städten von Finnland bis Italien besser verbunden. Ein Projektschwerpunkt ist dabei die Transportverlagerung auf die Binnenwasserstraßen. Dadurch wächst die Bedeutung der Bayerischen Hafenstandorte als Drehscheibe für Güterverkehr und Tourismus.

Dr. Michael Fraas (Vorsitzender DWSV e.V. und Wirtschaftsreferent der Stadt Nürnberg) betonte die Funktion der Hafenstädte als Job- und Innovationsmotor. „Industrie benötigt eine leistungsfähige Logistik und Infrastruktur, wie im GVZ bayernhafen Nürnberg mit rund 6.000 Beschäftigten. Treiber der Entwicklung des GVZ Hafen Nürnberg zum führenden Logistikstandort in Süddeutschland war nicht zuletzt der anfangs sehr umstrittene Main-Donau-Kanal“, so Dr. Fraas. Zu den Aufgaben des DWSV gehört es, die Öffentlichkeit über den ökonomischen und ökologischen Nutzen der Wasserstraße zu informieren und für deren Akzeptanz zu sorgen.

Früher richtete sich eine starke Opposition gegen den Kanal an sich, heute gegen den Donauausbau. Leider konnte die durchgängige Befahrbarkeit der Main-Donau-Wasserstraße bis heute nicht realisiert werden – vor allem an dem 70 km langen Nadelöhr zwischen Straubing und Vilshofen. Beim Donauausbau entschied sich die Bayerische Staatsregierung vor zwei Jahren für den Ausbau nach Variante A und gegen die Variante C 2,80. Die Varianten sind fast deckungsgleich bis auf ein aufblasbares Schlauchwehr unter der Wasseroberfläche – als Rückstaumöglichkeit für die Donau – und einen Stichkanal an der Mühlhamer Schleife, um die Schifffahrt an dieser Stelle vorbeizuführen und die Landschaft renaturieren zu können. „Beim Donauausbau ist aus meiner Sicht das letzte Wort noch nicht gesprochen. Der Bayerische Ministerpräsident Seehofer hat gesagt, dass es mit ihm keinen weiteren Donauausbau geben wird. Da er keine weitere Amtszeit mehr anstrebt, besteht Hoffnung für die Zeit ab 2018. Bei großen Infrastrukturvorhaben gilt es ei-

Harald Leupold (Geschäftsführer Hafen Nürnberg-Roth), Martin Staats (Vorstand MSG eG), Uwe H. Lamann (Präsident Dt. Ostforum München), Dr. Michael Fraas (Vorsitzender DWSV e.V.), Joachim Zimmermann (Geschäftsführer Bayernhafen Gruppe)

nen langen Atem zu haben und langfristig zu denken“, stellte Dr. Fraas fest. Neben der Nutzung der Main-Donau-Wasserstraße für die Binnenschifffahrt hat sich in den letzten Jahren die Personenschifffahrt – vor allem Flusskreuzfahrten – sehr erfreulich entwickelt. Der Nürnberger Personenschifffahrtshafen wird aktuell mit Zuschüssen des Freistaates Bayern auf 10 Liegeplätze ausgebaut. Die offizielle Einweihung soll 2016 stattfinden. Vor 25 Jahren gab es ca. 20 bis 30 Anlegevorgänge pro Jahr, derzeit sind es rund 1.000. Wenn dieses Wachstum anhält, werden die 10 Liegeplätze schon bald nicht mehr ausreichen. Diese positive Entwicklung war beim Bau des Main-Donau-Kanals noch nicht absehbar. Während der 1 – 2-tägigen Verweildauer bringen die gut betuchten Besucher durch ihren Konsum erhebliche Kaufkraft in die Städte und kehren häufig bei künftigen Urlaube an diese Orte zurück.

## Perspektive der bayernhafen Gruppe

Einblick in die Funktion der Binnenhäfen als trimodale Knoten gab Joachim Zimmermann (Geschäftsführer Bayernhafen GmbH & Co. KG, Regensburg und Präsidiumsmitglied Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen / BÖB). Zwei Verkehrskorridore der TEN-Netze verlaufen durch Bayern: Der West-Ost Korridor „Rhein-Donau“ – von der Nordsee entlang des Main-Donau-Kanals bis zum Schwarzen Meer – und der Nord-Süd-Korridor „Skandinavien-Mediterran“. In diesen Korridoren wurden Regensburg und Nürnberg als Kernnetzhäfen definiert, basierend auf dem Schiffsgüterumschlag und Containerisierungsgrad. Die EU hat mit der Festlegung der TEN-Netze versucht, die Infrastruktur für den multimodalen Verkehr zu definieren. Die EU legt bei den trimodalen Knoten großen Wert auf die Gewährleistung einer effektiven Verknüpfung und Integration der Verkehrsträger, ausreichende Verbindungen zwischen verschiedenen Häfen/Wirtschaftszentren sowie die Verbesserung der nachhaltigen Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen.

## Perspektive der Schifffahrtsunternehmen

Die Perspektive der Schifffahrtsunternehmen präsentierte Martin Staats (Vorstand MSG eG, und Präsident BDB Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt). „2013 war für uns das Jahr einer fatalen Entscheidung zum Donauausbau durch Ministerpräsident Seehofer, die in seiner Aussage kumulierte: ‚Mit mir passiert das so nicht.‘ Das lässt zu hoffen und wünschen. Die Donau ist der am besten und am teuersten untersuchte Fluss Europas. Die EU-Studie zum Donauausbau kostete Millionen. Jahrelang tagten Experten von WSV, Forschung, Schifffahrtskaufleuten über ‚Flora, Fauna, Donauausbau‘, um sich am Ende auf die für die Schifffahrt kleinste Variante A zu einigen. Aktuell besteht die Gefahr, dass die Minimalvariante A durch falsch verstandenen Umweltschutz über ein gutes Networking



in der Staatskanzlei fast schon umgekehrt wird in eine ‚Variante A plus noch mehr Naturschutz minus Schifffahrt‘. Die Variante C 2,80 wäre nicht nur schifffahrtsfreundlicher gewesen, sondern auch raum- und naturverträglicher. Aktuell baut die RMD AG dort, wo die Varianten A und C 2,80 wasserbaulich gleich sind und die Mühlhamer Schleife mit dem Stichkanal und dem Schlauchwehr ausgeklammert wird“, erläuterte Martin Staats.

Die Schifffahrtsverbände haben immer wieder ‚Schwierigkeiten‘ mit den Priorisierungsstrategien des Bundes. De facto arrangieren sich die Verbände mit gewissen Priorisierungen, Ausbau und Unterhalt erfolgen primär dort, wo auch die Verkehre stattfinden. Große Teile der mittel- und ostdeutschen Wasserstraßen werden nicht in dem Maße unterstützt wie Rhein, Main und Donau. Am Main-Donau-Kanal sind die in den 70er Jahren gebauten Schleusen Erlangen und Kriegenbrunn so marode, dass sie komplett saniert werden müssen. Sonst müsste der Bund im „worst case“ die Wasserstraße komplett für den Schiffsverkehr sperren um die Schleusen zu erneuern. Der Finanzbedarf für die Sanierung beträgt ca. 200 bis 250 Mio. Euro pro Schleuse.

2014 wurden rund 200 Mio. Euro des Verkehrsetats zurückgegeben, 2013 sogar rund 300 Mio. Euro, die im Wasserstraßenbau nicht ausgegeben werden konnten. Grund sind fehlende Planungskapazitäten bei der WSV, der über 100 Planer und Ingenieure zur Projektumsetzung fehlen. „Wir warten dringend auf ein System der Überjährigkeit der Mittel. Derzeit sind unterjährig nicht ausgegebene Mittel für den Verkehrsetat und die Wasserstraßen verloren“, so Martin Staats. Die Schifffahrtsunternehmen sind auf das „Funktionieren“ des Main-Donau-Kanals angewiesen. „Eine Meisterleistung der Wasserbaukunst, eine revolutionäre Entwicklung des Ver-



Das von DOM und DWSV ausgerichtete Forum zog zahlreiche Fachbesucher an | Bilder: Firstmedien Werner Haala

kehrswesens ein wesentlicher Beitrag zur Hebung des Wohlstands in Bayern.“ Das waren die Worte des damaligen bayerischen Ministerpräsidenten Max Streibl zur Eröffnung am 27. September 1992 im Beisein von Bundespräsident Weizsäcker.

Neben der Schifffahrt hat der Kanal die wichtige Funktion Regenwasser von Bayern in das niederschlagsarme Franken zu bringen. „Die Vision des Kanalbaus war richtig. Er nimmt eine essentielle und vitale Funktion ein für den Warenaustausch zwischen West- und Mitteleuropa. Rund 20 % der Baukosten wurden in Natur- und Landschaftsschutz, Regeneration und Landschaftsmaßnahmen investiert, um den Kanal wie eine natürliche Wasserstraße zu gestalten. Ich wage zu bezweifeln, dass ein solches Verkehrsprojekt mit der heutigen Politik und Öffentlichkeit überhaupt noch möglich wäre. In den 70er Jahren wurde ein maximales Aufkommen von 2 Mio. t für den Kanal prognostiziert. Heute sind es jährlich rund 6 Mio. t, 2008 waren es über 8 Mio. t. Es gibt sicher noch Luft für weitere 6 Mio. t nach oben. Nimmt man die positive Entwicklung in der Fahrgastschifffahrt hinzu, wird der Kanal langfristig eine Erfolgsgeschichte sein“, so das Fazit von Martin Staats.

Beatrix Wegner

# Umschlag . Lagerung Transport/Logistik

danubia  
speicherei  
ges.m.b.h



Die Danubia Speicherei Ges.m.b.H ist ein trimodaler Umschlagplatz am Hafengelände in Enns, Oberösterreich. Die perfekte Anbindung zu den drei wichtigsten Verkehrsträgern – Schiene, Straße, Wasserstraße - sorgen für ideale Umschlagsmöglichkeiten von Waren und Gütern aller Art. Zudem können diese am Firmengelände auch zwischengelagert werden. Unsere Mitarbeiter sorgen in jedem Fall für einen schnellen, zuverlässigen Umschlag und eine einwandfreie Ein- und Auslagerung Ihrer Ware.



**DANUBIA Speicherei Ges.m.b.H.**

Industriehafenstraße 4 | A-4470 Enns

Telefon: +43 7223 - 86 365 | Fax: +43 7223 - 86 365 - 11

info@danubia-speicherei.at | [www.danubia-speicherei.at](http://www.danubia-speicherei.at)

© SAUT 210915