

PRESSEINFORMATION

2. Bayerischer Wasserstraßen- und Schifffahrtstag in Bamberg

Nürnberg/Bamberg, 11.07.2019 – Unter der Schirmherrschaft des Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Markus Söder versammelten sich am 04. und 05.07.2019 rund 170 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und den Benelux-Ländern zum 2. Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstag in Bamberg. Ziel des Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstages ist, alle Akteurinnen und Akteure rund um die Wasserstraße (Schifffahrt, Häfen, Verlade, Unternehmen, Kammern, Verbände, Tourismus, Politik, Verwaltung, Kommunen, etc.) zu vernetzen, Anstöße zur Weiterentwicklung der Wasserstraße zu geben und der Öffentlichkeit die Bedeutung der Wasserstraße zu vermitteln.

Im Mittelpunkt der Fachforen des 2. Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstags standen die Themen „Innovation und Digitalisierung“, die „Bedeutung der Wasserstraße für Schifffahrt und Wirtschaft“, „Personenschifffahrt und Tourismus“, „Optimierung von Infrastruktur und Verkehr“ sowie das Forum der „Netzwerkinitiative geMAINSam“, die ihre Unterstützer ebenfalls nach Bamberg eingeladen hatte. Durch das Rahmenprogramm und die begleitende Ausstellung boten sich den Teilnehmern umfangreiche Möglichkeiten zum persönlichen Austausch.

Verkehr, Mobilität und Klimawandel stehen aktuell im Fokus der öffentlichen Diskussion. Im Hinblick auf das prognostizierte Verkehrswachstum bis 2030 stellte sich die Frage, wie der Personen- und Güterverkehr in Zukunft bewältigt werden kann.

Dr. Michael Fraas, Wirtschaftsreferent der Stadt Nürnberg und Vorsitzender des DWSV sagte hierzu: „Der DWSV begrüßt und unterstützt den im Mai in Berlin beschlossenen ‚**Masterplan Binnenschifffahrt**‘ der Bundesregierung. Wir wollen die Binnenschifffahrt stärken und so viele Güter wie möglich auf der Wasserstraße transportieren. Ein Binnenschiff mit einer Tragfähigkeit von 3.000 Tonnen kann bis zu 150 LKW-Ladungen ersetzen. Die Wasserstraße ist deutschland- und europaweit der leistungsfähigste und ökonomischste Verkehrsträger mit dem geringsten Ressourcenverbrauch und Emissionsausstoß. Und: Die Wasserstraßen sind bereits vorhanden und haben noch erhebliche Kapazitätsreserven. So leisten Binnenschifffahrt und Wasserstraße Jahr für Jahr einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung der Straßentransporte und zur Senkung der Treibhausemissionen.“

In diesem Jahr entschied sich der DWSV mit Bamberg als Veranstaltungsort des Wasserstraßen- und Schifffahrtstages bewusst für die Main-Region. DWSV-Vorsitzender Dr. Fraas sagte hierzu: „Die im vergangenen Jahr gegründete Initiative ‚geMAINSam‘ ist ein wichtiger Partner für den DWSV, da sie den Main und seine Anrainer ins Blickfeld der Öffentlichkeit und Politik rücken möchte.“



Deutscher Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V.

Rotterdam Str. 2
90451 Nürnberg

Tel.: 0911 / 81 49 509
Fax: 0911 / 88 03 66

Web: www.schifffahrtsverein.de
E-Mail: info@schifffahrtsverein.de

Vorstand:

Vorsitzender des Vorstands:

Dr. Michael Fraas
Wirtschaftsreferent der Stadt Nürnberg

Stv. Vorsitzende

Walter Keilbart

Thomas Schmid
Hauptgeschäftsführer
Bayerischer Bauindustrieverband e.V.

Ansprechpartner:

Marco von Dobschütz-Dietl
Dipl.-Kfm. / Geschäftsführer

Beatrix Wegner
Dipl.-Bw. / Leiterin Geschäftsstelle

Bitte senden Sie uns im Falle einer **Veröffentlichung** Ihren **Artikel als Print- / PDF-Version** oder als **Internet-Link** zu.

Besten Dank im Voraus für Ihre Unterstützung!

Es wird immer wichtiger, zu kooperieren und dem Verkehrsträger Wasserstraße gemeinsam eine stärkere Stimme zu verschaffen“, so DWSV-Vorsitzender Dr. Fraas weiter.

In Vertretung des Ministerpräsidenten sprach die Bayerische Staatsministerin für Gesundheit und Pflege, Melanie Huml, die aus Bamberg kommt, zu den Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Sie wies auf die Bedeutung des Hafenstandorts Bamberg für den Arbeitsmarkt und den Wirtschaftsstandort Bayern hin. Huml betonte im Plenum der Veranstaltung: "Bayerns Flüsse haben eine lange Tradition als Transportwege und haben sich zu einem enormen Wirtschaftsfaktor entwickelt. Derzeit werden rund 8 Millionen Tonnen Schiffsgüter in bayerischen Häfen umgeschlagen - pro Jahr! Dazu passt auch der Masterplan Binnenschifffahrt, den der Bundesverkehrsminister im Mai dieses Jahres präsentiert hat. Ziel ist es, so viele Güter wie möglich auf dem Wasser zu transportieren. Das schont die Umwelt und stärkt die Wirtschaft. Die bayerische Staatsregierung begrüßt deshalb den Masterplan Binnenschifffahrt. Jetzt ist es wichtig, dass alle Akteure sich beteiligen und aktiv werden."

Wissenswertes und Statements aus den Fachforen

Forum I – Innovation und Digitalisierung

Neben dem Masterplans Binnenschifffahrt waren im Forum I weitere Schwerpunkte die Themen „Innovation und Digitalisierung“. Elmar Ockenfels, Repräsentant des Hafens Antwerpen in Deutschland und der Schweiz, beschrieb in seinem Vortrag **„Digitalisierung – Schnittstelle für Import und Exporte im Hafen Antwerpen“** die Innovationskraft der belgischen Hafengemeinschaft: „Mit der zunehmenden Digitalisierung innerhalb der Supply-Chain-Prozesse unterstreicht Europas zweitgrößter Seehafen seine Entwicklung als Smart Hub.“ Dabei setze Antwerpen auf die gezielte Zusammenarbeit der Hafengemeinschaft. Ein Beispiel dafür sei die digitale Plattform NxtPort, die Unternehmen und Prozesse im Hafen sowie entlang der Warenströme vernetzt. Die neueste Entwicklung von NxtPort ist die kollaborative Lösung Bulkchain, die sich dem Aufbau des Breakbulk-Ports der Zukunft widmet. Sie ermögliche den Teilnehmern gemeinsam an den administrativen Prozessen für den Versand von Stückgut zu arbeiten und so Transparenz und Effizienz zu steigern. „Der Hafen der Zukunft schafft die Voraussetzungen für die intelligente Steuerung und Verwaltung der Verkehre. Pilotprojekte wie die zentrale Binnenschiffsplanung, die aktuell in Antwerpen getestet wird, geben einen ersten Einblick, wie Digitalisierung die Prozesse für alle Beteiligten verbessern wird“, sagte Ockenfels in seinem Vortrag.

Dipl.-Ing Jens Ley (DST - DST – Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V., Duisburg) präsentierte in seinem Vortrag die technischen Voraussetzungen und die Forschungsstrategie für **„Autonome Binnenschiffe“**. Die Konkurrenzfähigkeit der Binnenschifffahrt bemisst sich über Sicherheit, Kosten und Umweltfreundlichkeit. Autonome Binnenschiffe sollen künftig z.B. zur Entschärfung des Fachkräftemangels beitragen, die Attraktivität des Berufsbildes erhöhen, zu einer Erhöhung des Sicherheitsniveaus und einem reduzierten Treibstoffverbrauch führen „Das Binnenschiff ist modern und kann von den technischen Möglichkeiten der Digitalisierung genauso profitieren wie andere Verkehrsträger. So bleibt die Binnenschifffahrt auch zukünftig konkurrenzfähig“, resümierte Jens Ley.

Forum II – Bedeutung der Wasserstraße für Schifffahrt und Wirtschaft

Stefan Momper (Amtsleiter Wasserstraßenamt Aschaffenburg) bot in seinem Vortrag Einblicke zur Entwicklung des pulsierenden Schiffsverkehrs und zur pulsierenden Nutzung des unteren Mains. Der untere Main steht den Binnenschiffen zum Gütertransport als leistungsfähige Wasserstraße zur Ver-

fügung. Doch auch für Großveranstaltungen sowie zur Freizeitnutzung werden Wasserflächen und Uferbereiche immer stärker genutzt. Allerdings sind noch Kapazitätsreserven für die Stärkung des Schiffsverkehrs am unteren Main vorhanden. Sie sollen zukünftig durch Umsetzung von Maßnahmen aus dem Masterplan Binnenschifffahrt noch gesteigert werden.

Peter Sonnleitner (Bereichsleiter International und Verkehr / IHK für Niederbayern in Passau) zeigte in seinem Vortrag die Bedeutung der Binnenschifffahrt für die regionale Wirtschaft auf. Seit Jahrhunderten verbindet die Donau Bayern und die Donauanrainerstaaten mit großem Einfluss auf die ökonomische und kulturelle Entwicklung des gesamten Donaumaumes. 1982 wurde die Donau Teil des transeuropäischen Binnenschifffahrtssystems. Die Region erhielt einen ergänzenden Zugang zu den Wirtschaftszentren im Rhein-Main-Gebiet und zu den ARA-Häfen. Die Donauhäfen in Kelheim, Straubing, Deggendorf und Passau bieten als moderne, trimodale Logistikzentren einen Service, der weit über das reine Frachthandling hinausgeht. Durch ihre hohe Spezialisierung und gute Ausstattung können nahezu alle logistischen Herausforderungen abgedeckt werden. Sogar "just in time"-Lieferungen sind möglich - verlässliche Schifffahrtsbedingungen vorausgesetzt. Niederbayern wurde mit einem hohen Industrieanteil von > 40 % am BIP zu einem prosperierenden Logistikstandort. Zudem entwickelte sich Niederbayern zu einer wichtigen Transitregion per Schiene, Straße und Wasserstraße zwischen West-Europa, dem Donaumaum und weiter in die Türkei, Nah- und Mittelost sowie Asien. Die bayerischen Exportzahlen stiegen bis 2017 beständig an.

Die Wasserstraße ist der einzige Verkehrsträger mit nennenswerten, freien Transportkapazitäten, ist umweltfreundlich und kostengünstig. Bei Übermaß- und Schwertransporten bietet das Binnenschiff unschlagbare Vorteile. Kai- und Wasseranbindung bieten Industrie- und Handelsunternehmen einen enormen Standortvorteil. „Das Binnenschiff ist als Teil der Logistikkette unterbewertet und unterschätzt. Es kann zwar unsere Verkehrsprobleme nicht lösen – aber einen noch wichtigeren Beitrag leisten. Das ‚System Binnenschiff‘ sollte daher noch stärker in den Fokus der Wirtschaft und Politik kommen. Eine Verbesserung der nautischen Bedingungen - national und international - ist weiterhin notwendig. Der aktuelle Masterplan für die Binnenschifffahrt ist ein wichtiger Ansatz und sollte konsequent umgesetzt werden. Die Infrastruktur muss noch stärker an überregionalen und globalen Herausforderungen orientiert werden“, fasste Peter Sonnleitner zusammen.

Forum III – Personenschifffahrt und Tourismus

Laut **Studie „Der Flusskreuzfahrtmarkt“** verzeichneten die Flusskreuzfahrten 2018 neue Rekorde. Rund 496.000 Urlauber aus Deutschland wählten 2018 diese Reiseform, ein Plus von 5,5 % im Vergleich zu 2017 laut Branchenverband IG River Cruise. Besonders bemerkenswert ist dies, weil die Branche im Sommer 2018 mit dem extremem Niedrigwasser zu kämpfen hatte. Den seit vielen Jahren bestehenden Wettbewerb um das beliebteste Fluss-Fahrtgebiet entschied 2018 der Rhein für sich (35,9 %) vor der Donau mit 35,2 %. Deutliche Zuwächse gab es bei Flussreisen in Frankreich, einen starken Rückgang um rund 50 % in allen außereuropäischen Fahrtgebieten.

In der Flusskreuzfahrt gab es bemerkenswerte Trends: Zum einen ist das Alter der Passagiere im Schnitt deutlich gesunken. Größte Gruppe bleiben zwar die 66- bis 75-Jährigen mit einem Anteil von 31 % (2017: über 39 %). Deutliche Zuwächse gab es bei den 41- bis 55-Jährigen (von 11,8 auf 18,3 %) und den 26- bis 40-Jährigen (von 2,0 auf 8,3 %). Zum anderen zeichnet sich ein Trend zum Premium- und Luxussegment ab. Budget- und Standardschiffe verloren dagegen, wodurch der durchschnittliche Reisepreis gestiegen ist.

In den letzten Jahren hat sich das starke Wachstum der Flusskreuzfahrten zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor für die Städte und Gemeinden entlang der Wasserstraßen entwickelt. Die Flusskreuz-

schifffahrt steht insgesamt aber vor vielschichtigen Herausforderungen. Die Akzeptanz der Anwohner gelangt in manchen Städten an Ihre Grenzen. Zum einen durch zu viele und zu große Besuchergruppen in historisch engen Innenstädten, zum anderen durch (Güter-) Schiffe – häufig aus Osteuropa, die ihre Motoren nachts an den Liegestellen durchgehend laufen lassen. Der Lärm und die Schadstoffemissionen berauben die Anwohner ihrer Nachtruhe. Liegestellen mit Landstromversorgung sind hier ein Lösungsansatz. „Moderne Häfen stehen vor großen Herausforderungen. Sie müssen strenger werdende Umweltvorgaben, steigende Stromkosten, wachsende Anforderungen an Schutz- und Automatisierungslösungen für das Stromsystem, infrastrukturelle Komplexität und die Integration von Betriebsdaten in die Unternehmens-IT bewältigen. Siemens unterstützt Häfen mit Hard- und Softwarelösungen für die Stromversorgung und die Automatisierung. Das Hardwareportfolio reicht von Schaltanlagen über ganze Microgrids bis hin zu Landstromversorgungsanlagen“, so Torsten Köhler (Smart Infrastructure / Future Grids, Siemens AG).

Auch die **Ver- und Entsorgung von Personenschiffen** rückt immer wieder in den Fokus der Öffentlichkeit, wie Prof. Gerhard Skoff (stage4solutions) berichtete. Die Müllentsorgung entwickelt sich an etlichen Anlegestellen zum Problem, da häufig ausreichende Deponiermöglichkeiten fehlen. Seit Sommer 2018 sorgte die illegale Entsorgung von Fäkalien durch Personenschiffe für Aufregung bei Behörden, in der Bevölkerung und in den Medien. Die Donau wurde durch ungeklärtes Abwasser einzelner Kreuzfahrtschiffe erheblich verschmutzt. Ursache für die Wasserverschmutzung waren vermutlich nicht funktionierende oder falsch bediente Schiffskläranlagen. So gelangten erhebliche Mengen von Fäkalien ins Wasser. Regelmäßige, verstärkte Kontrollen der Bordkläranlagen durch die Polizei waren die Folge. In den letzten Jahren wies etwa ein Drittel der kontrollierten Schiffe Mängel auf. Nicht selten entleeren Kreuzfahrtschiffe in der Donau illegal große Mengen an Fäkalien, auch Essensabfälle treiben häufig an den Bootsanlegestellen vorbei. Videos belegen derartige Beobachtungen z.B. in der Wachau. Anzeigen gegen die Besatzung zweier Schiffe wurde erstattet. Der österreichische Verkehrsminister nahm sich des Themas an. Mit einem Runden Tisch versuchten die Beteiligten eine Lösung zu finden. Mit der Unterzeichnung einer Vereinbarung ist jetzt etwas Ruhe eingekehrt.

Bis dato wurde ca. 1/3 aller internationalen Schiffe überprüft, sowie etwa die Hälfte der nationalen Ausflugschiffe. Ca. 90 % der Unternehmen dokumentieren freiwillig die ordnungsgemäße Entsorgung. Untersuchungen in der Donau auf Fäkalkeime ergaben bei Trockenwetter keine auffälligen Belastungen (Badewasserqualität), bei Regenwetter stärkere Belastungen durch oberflächliche Einschwemmungen und Ausleitungen von Mischwasserbehandlungsanlagen. Derzeit wird eine genaue Erhebung der durch kommunale Kläranlagen in der Donau eingeleiteten Schmutzfrachten vorgenommen, Ergebnisse liegen erst im August 2019 vor.

Forum IV; Optimierung von Infrastruktur und Verkehr

Thomas Schmid (Hauptgeschäftsführer / Bayerischer Bauindustrieverband e.V., München) berichtete im seinem Vortrag „**Bayern Mobilität 2030**“ darüber, wie der Güterverkehr der Zukunft sinnvoll bewältigt werden kann. Bereits 2015 formulierte der Bayerische Bauindustrieverband in seiner Position zur Mobilität, dass das Verfassungsziel gleichwertiger Lebensbedingungen in ganz Bayern nur mit einem hochentwickelten Mobilitätssystem erreichbar sei. Das erfordert den zukunftsfähigen Ausbau des Straßen- und Schienennetzes in Bayern, die Verknüpfung aller Verkehrsträger zu einem System, ein innovatives Finanzierungskonzept sowie die frühzeitige, umfassende Einbindung aller Beteiligten. Die Ergebnisse der unabhängigen Expertenkommission wurden im Mai 2017 persönlich an den damaligen MP Horst Seehofer übergeben. Darin enthalten die Bedeutung der Mobilität, das Konzept einer landesweit integrierten Verkehrsplanung, neue Finanzierungssysteme,

Digitalisierung und Mobilität, nachhaltige Verkehrsinfrastruktur sowie Beschleunigung und Vereinfachung der Genehmigungsverfahren.

Der Güterverkehr in Bayern verfügt über ein leistungsfähiges Netz multimodaler Güterterminals. Zur Transportverlagerung von der Straße auf die Schiene sind in ganz Bayern Systeme im Einsatz, die den umweltfreundlichen Bahntransport auch kostenmäßig vorteilhaft werden lassen. Bayern ist über eine gut ausgebaute Schieneninfrastruktur mit den Seehäfen an der Nordsee und dem Mittelmeer verbunden. Sowohl für die Sanierung maroder Bundeswasserstraßen wie auch für den Ausbau des Bundeswasserstraßen-Systems müssen nachhaltig mehr Mittel bereitgestellt werden, dies belegen z.B. die immer häufigeren Defekte bei Schleusen an Bundeswasserstraßen. Die Donau könnte weit mehr Transportkapazitäten aufnehmen, wenn sie zwischen Straubing und Vilshofen entsprechend ausgebaut wäre. Zudem ist die Mülhamer Schleife eine potentielle Unfallstelle mit möglichen ökologischen Gefahren. Im internationalen Kontext investiert China massiv in die Neue Seidenstraße, zu der auch die Maritime Seidenstraße gehört. Die adäquate Antwort Deutschlands wäre ein nachhaltiger Ausbau der deutschen Wasserstraßen.

„Der Gütertransport per Schiff hat mehrere Vorteile: Das Binnenschiff weist den geringsten Schadstoffausstoß auf. Große und sperrige Güter wie bestimmte Betonfertigteile und Transformatoren können nur auf dem Wasserweg optimal transportiert werden. Transporte auf dem Wasserweg entlasten die Verkehrsträger Straße und Schiene. Wichtig ist, dass die Wasserstraßen entsprechend ausgebaut und laufend gewartet werden, so dass sie die an sie gesetzten Erwartungen auch zuverlässig erfüllen können“, betonte Thomas Schmid.

Ingrid Rossmeier (Repräsentantin des Port of Rotterdam für Süddeutschland) gab einen Überblick über die **Optimierung von Infrastruktur und Verkehr im Hafen Rotterdam**. Hafen und Industriegebiet erstrecken sich auf über 45 Kilometer auf einer Fläche von 12.500 Hektar und umfassen fünf Tiefseeterminals. Im Hinterlandverkehr werden in Bayern Nürnberg, München und Burghausen mit verschiedenen Operateuren jeweils dreimal wöchentlich angesteuert. Auch der digitalen Infrastruktur kommt eine große Bedeutung zu, zumal 44 % der Führungskräfte die Transparenz und Verlässlichkeit in der Supply Chain als höchste Priorität benennen. So versorgt „Boxinsider“ als Track and Trace-Lösung für intelligente Container-Logistik sowohl Verloader als auch Logistikdienstleister mit Sendungsdaten und schafft so Verbesserungen und mehr Transparenz für die Beteiligten in der Supply Chain: Weniger Wartezeiten, optimale Nutzung der Anlagen, keine Verzögerungen mehr, normale Lagerbestände. „Der Rhein-Main-Donau-Kanal als zentrale europäische Verkehrs- und Logistikachse steht vor großen Herausforderungen. Mit der Entwicklung der "Maasvlakte 2" und der angestrebten Verdoppelung des Containerumschlages im größten europäischen Seehafen Rotterdam bedarf es dringend der Optimierung der Hinterlandverkehre. Deshalb müssen die Infrastrukturprojekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 deutlich zügiger umgesetzt werden“, resümierte Ingrid Rossmeier.

Sorgenkinder im Bereich der Infrastruktur sind ein Großteil der Schleusen und Wehre die ihre technisch-wirtschaftliche Nutzungsdauer von 80 bis 100 Jahren bereits erreicht haben. Ca. 85 Prozent der Schleusen sind älter als 40 Jahre, rund 45 Prozent sogar älter als 80 Jahre. Dies verdeutlicht, dass besonders bei den Schleusen die Altersgrenze weit überschritten ist. Den Schleusen am Main-Donau-Kanal, die in den 70er Jahren gebaut wurden, geht es so schlecht, dass der komplette **Neubau der Schleusen Erlangen und Kriegenbrunn** unvermeidlich ist – die Kosten liegen voraussichtlich bei 280 – 290 Mio. Euro je Schleuse. Dipl.-Ing Silke Dorn (Sachbereichsleiterin Schleusen-neubau / Wasserstraßenneubauamt Aschaffenburg) berichtete über das Neubauprojekt der beiden Schleusen. Erste Schäden traten schon kurz nach der Fertigstellung auf: Wasserführende Risse, defekte Fugendichtungen, gerissene Vertikalbewehrung an der Maschinenhauswand. In den letz-

ten 10 Jahren gab es mehrere Verstärkungsmaßnahmen, doch ein Neubau der Schleusen war unausweichlich. Vorteile der neuen Schleusen sind die robuste Bauweise mit moderner Konstruktion (z.B. ohne Fugen), die eine lange Lebensdauer sichert (100 Jahre) und geringen Wartungsaufwand verursacht. Die fortschrittliche Ausrüstung (z.B. Schwimmpoller reduziert die Gefahr von Unfällen. Ein innovatives Befüllsystem (Druckkammer) sorgt zudem durch geringe Wasserbewegung für Sicherheit beim Schleusen. Die Bauphase in Kriegenbrunn soll von 2022 bis 2027 dauern, die der Schleuse Erlangen von 2023 bis 2028; anschließend Probebetrieb und von 2031 bis 2034 der Rückbau der alten Schleusen.

Forum V – Netzwerk geMAINSam - Initiative zur synergetischen Vernetzung und Stärkung der Zusammenarbeit der Akteure am Main

Der Main als Kulturlandschaft prägt große Teile Nordbayerns. Entlang des Flusses haben sich vielfältige Aktivitäten entwickelt, aber als Ganzes hat der Main nicht die Aufmerksamkeit die er verdient. Deshalb wurde 2018 die Netzwerkinitiative geMAINSam gestartet mit allen Akteuren entlang des Mains. Über 100 Landkreise, Städte, Gemeinden und Verbände entlang des Mains traten der Initiative bei, um zusammen Projekte umzusetzen und enger zusammen zu arbeiten. Die vielfältigen, regional verorteten und teils singulären Aktivitäten und Initiativen entlang des Mains sollen erfasst, überregional sichtbar gemacht und miteinander vernetzt werden. Ziel ist ein besseres, koordiniertes und vernetztes Miteinander. Damit einher geht der Anspruch, die Projekte – ohne Schaffung von Parallelstrukturen - auf allen Ebenen schneller, kosteneffizienter und abgestimmter umsetzen zu können. Die Main-Region soll für Innovation und Nachhaltigkeit stehen und wahrgenommen werden. Geplant ist ein Main-Informations- und Erlebniszentrum (MIZ 359) als zentrale Anlaufstelle in Knetzgau, in dem alle wichtigen Themen für Mainanrainer und Besucher abgebildet und erlebbar gemacht werden. Das Erlebniszentrum hat eine spektakuläre Architektur und Außenanlagen, die als eigene Landmarke auch Anziehungspunkt für Sport, Kultur, Spiel und Freizeit sein soll.

DWSV Deutscher Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein e.V. – Partner für leistungsfähige Wasserstraßen und nachhaltiges Wirtschaften

Der Deutsche Wasserstraßen und Schifffahrtsverein ist zentrale Netzwerkplattform und Stimme für leistungsfähige Wasserstraßen. Ziel des DWSV ist der Ausbau und Erhalt der Wasserstraßeninfrastruktur mit regionalem Fokus auf der Main-Donau-Wasserstraße als einer der wichtigsten Binnenwasserstraßen Europas. Bei der Realisierung der Ziele werden wirtschaftliche Aspekte ebenso wie der Faktor Nachhaltigkeit berücksichtigt.

Das DWSV-Netzwerk umfasst Mitglieder aus den Bereichen Binnen- und Personenschifffahrt, Flusskreuzfahrten, Logistik- und Industrieunternehmen, Kommunen, Infrastrukturbetreibern, Institutionen und Verbänden. Der DWSV informiert die Öffentlichkeit über die Entwicklung der Main-Donau-Wasserstraße, ihren ökonomischen und ökologischen Nutzen sowie die Notwendigkeit ihrer Instandhaltung bzw. des weiteren Infrastrukturausbaus. Dadurch soll die Akzeptanz leistungsfähiger Wasserstraßen als Verkehrsträger für Binnen- und Personenschifffahrt sowie das Bewusstsein für den Gewässer- und Hochwasserschutz in der Öffentlichkeit verbessert werden. Auch der Freizeit- und Erholungsfunktion kommt dabei eine wichtige Bedeutung zu.

19300 Zeichen (inkl. Leerzeichen)