Expertenaustausch in der begleitenden Ausstellung

2. Bayerischer Wasserstraßen- und Schifffahrtstag in Bamberg

Güter treffen Tourismus

Unter der Schirmherrschaft des Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Markus Söder versammelten sich am 4. und 5. Juli rund 170 Teilnehmer aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und den Benelux-Ländern zum 2. Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstag in Bamberg.

Dr. Michael Fraas, Wirtschaftsreferent der Stadt Nürnberg und Vorsitzender des DWSV: „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."

In diesem Jahr entschied sich der DWSV mit Bamberg als Veranstaltungsort bewusst für die Main-Region. DWSV-Vorsitzender Dr. Fraas: „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. 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. Sie wies auf die Bedeutung des Hafenstandorts Bamberg für den Arbeitsmarkt und den Wirtschaftsstandort Bayern hin: „Die bayerische Staatsregierung begrüßt deshalb den Masterplan Binnenschifffahrt. Jetzt ist es wichtig, dass alle Akteure sich beteiligen und aktiv werden."

Forum I – Innovation und Digitalisierung

Elmar Ockenfels, Repräsentant des Hafens Antwerpen in Deutschland und der Schweiz, beschrieb in seinem Vortrag „Digitalisierung – Schnittstelle für Im- und Exporte im Hafen Antwerpen" die Innovationskraft der belgischen 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.

Dipl.-Ing Jens Ley (DST – Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V.) präsentierte die technischen Voraussetzungen und die Forschungsstrategie für „Autonome Binnenschiffe". „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.

Ehrengäste im Plenum: Helmut Schütz, Ministerialdirektor, Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Melanie Huml, Bayerische Staatsministerin für Gesundheit und Pflege und Dr. Michael Fraas (Vorsitzender DWSV e.V.)

Forum II – Bedeutung der Wasserstraße für Schifffahrt und Wirtschaft

Stefan Momper (Amtsleiter Wasserstraßenamt Aschaffenburg) bot Einblicke zur Entwicklung des Schiffsverkehrs und zur Nutzung des unteren Mains. Der untere Main steht den Binnenschiffen zum Gütertransport als leistungsfähige Wasserstraße zur Verfügung. 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 die Bedeutung der Binnen-

schifffahrt für die regionale Wirtschaft auf. Die Donauhäfen in Kelheim, Straubing, Deggendorf und Passau bieten als moderne, trimodale Logistikzentren einen Service, der weit über das reine Frachthandling hinausgeht. Zudem entwickelte sich Niederbayern zu einer wichtigen Transitregion per Schiene, Straße und Wasserstraße zwischen West-Europa, dem Donauraum und weiter in die Türkei, Nah- und Mittelost sowie Asien. Die bayerischen Exportzahlen stiegen bis 2017 beständig an. „Die Infrastruktur muss noch stärker an überregionalen und globalen Herausforderungen orientiert werden", fasste Peter Sonnleitner zusammen.

Forum III – Personenschifffahrt und Tourismus

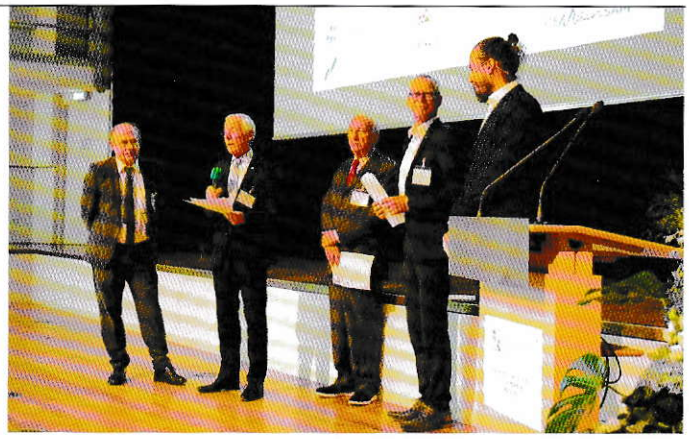
Die Flusskreuzschifffahrt steht vor vielschichtigen Herausforderungen. Die Akzeptanz der Anwohner gelangt in manchen Städten an ihre Grenzen. Zum einen durch zu viele und zu große Besuchergruppen in historisch engen Innenstädten, zum anderen durch (Güter-) Schiffe, die ihre Motoren nachts an den Liegestellen durchgehend laufen lassen. „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).

Forum IV: Optimierung von Infrastruktur und Verkehr

Thomas Schmid (Bayerischer Bauindustrieverband e.V.) berichtete, wie der Güterverkehr der Zukunft bewältigt werden kann. Die Donau könnte weit mehr Transportkapazitäten aufnehmen, wenn sie zwischen Straubing und Vilshofen entsprechend ausgebaut wäre. Im internationalen Kontext investiert China massiv in die Neue Seidenstraße, zu der auch die Maritime Seidenstraße gehört. Die adäquate Antwort Deutschlands wäre ein Ausbau der Wasserstraßen. „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) betonte: „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."

Sorgenkinder sind ein Großteil der Schleusen und Wehre, die ihre technisch-wirtschaftliche Nutzungsdauer von 80 bis 100 Jahren erreicht haben. Den Schleusen am Main-Donau-Kanal, die in den 70er Jahren gebaut wurden, geht es so schlecht, dass der Neubau der Schleusen Erlangen und Kriegenbrunn unvermeidlich ist – die Kosten liegen bei 280 – 290 Mio. Euro je Schleuse. Dipl.-Ing Silke Dorn (Sachbereichsleiterin Schleusenneubau / Wasserstraßenneubauamt Aschaffenburg) berichtete. Vorteile der neuen Schleusen sind die robuste Bauweise mit moderner Konstruktion die eine lange Lebensdauer sichert (100 Jahre) und geringen Wartungsaufwand verursacht. Die fortschrittliche Ausrüstung wie Schwimmpoller reduziert die Gefahr von Unfällen. Ein innovatives Befüllsystem (Druckkammer) sorgt durch geringe Wasserbewegung für Sicherheit beim Schleusen. Die Bauphase in Kriegenbrunn soll



Moderierte Zusammenfassung der Fachforen: Peter Sonnleitner, Elmar Ockenfels, Prof. Gerhard Skoff, Thomas Weierganz, Moderator Sebastian Linstädt, Redakteur der Nürnberger Zeitung | Bilder: Axel Eisele

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

Der Main als Kulturlandschaft prägt große Teile Nordbayerns. Deshalb wurde 2018 die Netzwerkinitiative geMAINsam gestartet. Über 100 Landkreise, Städte, Gemeinden und Verbände traten der Initiative bei. Ziel ist ein besseres, koordiniertes und vernetztes Miteinander. Geplant ist ein Main-Informations- und Erlebniszentrum (MIZ 359) als zentrale Anlaufstelle. **DWSV | Nu**