

Der MDK verbindet den Main bei Bamberg mit der Donau bei Kelheim. Nürnberg ist der größte Hafen am MDK.



DWSV wird 130 – MDK wird 30

1892 in Nürnberg gegründet, hatte sich der Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V. (DWSV) zur Aufgabe gemacht, mit dem Bau des Main-Donau-Kanals (MDK) eine durchgängige Wasserstraße von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer zu realisieren.

Bis zur offiziellen Eröffnung des Main-Donau-Kanals am 25.09.1992 dauerte es dann noch hundert Jahre. Durch den Bau des 171 Kilometer langen Main-Donau-Kanals von 1960 bis 1992 entstand auf über 3.500 Kilometer die längste Wasserstraße Europas. Ohne den Kanal wären die Flusssysteme Main und Donau für die Schifffahrt wenig genutzte „Sackgassen“ geblieben. Im fränkischen Jura ist der Main-Donau-Kanal in 406 Metern Höhe über dem Meeresspiegel die höchstgelegene Wasserstraße Europas und der höchste Punkt weltweit, der mit einem Schiff vom Meeresspiegel herkommend erreichbar ist. Mit nur 16 Schleusen überwindet der Kanal einen Höhenunterschied von 243 Metern. Die Schleusen zählen mit einer Hubhöhe von bis zu 24,70 Metern und einer Nutzlänge von maximal 190 Metern zu den größten Bauwerken ihrer Art in Europa. Ursprünglich hieß der Verein „Verein zur Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt in Bayern“. Der heutige DWSV sieht sich als zentrale Netzwerkplattform für leistungsfähige Wasserstraßen mit Fokus auf der Main-Donau-Wasserstraße. Das DWSV-Netzwerk umfasst Mitglieder der Binnen- und Personenschifffahrt, der Flusskreuzfahrtbranche, Logistik- und Industrieunternehmen sowie Kommunen, Infrastrukturbetreibern, Institutionen und Verbänden. Der DWSV setzt sich für den Ausbau und Erhalt der Wasserstraßeninfrastruktur ein.

Bayern in einem größeren Europa

Seit den EU-Osterweiterungen ist Bayern von der früheren Randlage wieder ins Zentrum Europas gerückt. Die Wirtschaftsbeziehungen mit Osteuropa konnten durch die Lage am Schnittpunkt der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) ausgebaut werden, wovon die bayerische Wirtschaft als Wachstumsmotor in Deutschland und Europa sehr profitierte. „Der MDK hat ganz Bayern als Industrie-, Logistik- und Exportstandort einen enormen Schub verliehen. Allein von den sechs Standorten der Bayernhafen-Gruppe hängen direkt und indirekt über 40.000 Arbeitsplätze ab. Das bedeutet eine hohe Wertschöpfung für die anliegenden Kommunen. Für die Güter- und Personenschifffahrt ist eine leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur von größter Bedeutung. Die Lage an der Donau und am MDK ist ein wichtiger Standortfaktor für die Industrie, speziell bei Schwergut- und Großraum-Transporten. Gäbe es diese Wasserstraße nicht, hätten zahlreiche Unternehmen ihre Arbeitsplätze längst ins Ausland verlagert“, betont DWSV-Vorsitzender Michael Fraas.

Durch den gestiegenen Handel hat die Belastung des Verkehrsträgers Straße in den letzten Jahren stetig zugenommen. Lösungen, das Verkehrswachstum umweltfreundlich zu gestalten, sind dringend erforderlich. Der Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen ist ein wichtiger Bestandteil der Infrastrukturmaß-

nahmen, um die Schifffahrt auf der Donau planbarer und zukunftssicherer zu machen. Der Klimawandel mit immer längeren Hitzewellen und monatelangen Niedrigwasserphasen kommen erschwerend hinzu.

Die Bedeutung des MDK für den Güterverkehr

Mit 3,3 Millionen Mitarbeitern, 293 Milliarden Euro Umsatz und zehn Prozent des BIP war die Logistik 2021 die drittgrößte Branche in Deutschland. Bei den multimodalen Logistik-Dienstleistungen ist entscheidend, die Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße entsprechend ihrer Systemvorteile einzusetzen. Nur so kann die politisch gewollte Verkehrsverlagerung erreicht werden. „Wasserstraße und Binnenschifffahrt brauchen verbesserte politische Rahmenbedingungen, damit Logistikdienstleistungen wettbewerbsneutral erbracht werden können. Dabei ist eine Erhöhung der finanziellen und personellen Ressourcen sowie eine Beschleunigung der Planungsverfahren bei Infrastrukturprojekten unerlässlich. Den Worten der Bundesregierung müssen endlich Taten folgen. Eine Senkung des Wasserstraßenetats um rund 360 Millionen Euro ab Anfang 2023 ist absolut kontraproduktiv. So wird der Flussausbau verlangsamt, weil Ausschreibungen für mehrjährige Projekte nicht mehr erfolgen können“, so Fraas.

In Zukunft ist ein Ausbau der bestehenden Infrastruktur auf hohem Niveau nötig, um die bis 2050 prognostizierte Verdoppelung des Güterverkehrs zu bewältigen und eine Gleichbehandlung der Wasserstraße mit anderen Verkehrsträgern zu erreichen. Ein Binnenschiff ersetzt bei normaler Ladekapazität 150 Lkw und trägt so erheblich zur Entlastung des Verkehrsträgers Straße bei.

Die aktuelle Niedrigwasserlage unterstreicht die Bedeutung des Wasserstraßenausbaus: „Der Standort Deutschland braucht eine leistungsfähige, gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur. Die bekannten Engpässe an Rhein und Donau behindern massiv die Schifffahrt. Die Binnenschiffe können nur ein Drittel der normalen

Ladung aufnehmen, was den verfügbaren Laderaum stark minimiert. Die Bahn hat ebenfalls kaum freie Kapazitäten, um weitere Tonnagen aufzunehmen. Der Krieg in der Ukraine und die damit verbundene Energiekrise verdeutlichen die Systemrelevanz der Güterschifffahrt – national und international.“, resümiert Dr. Fraas.

Die Bedeutung des MDK für die Personenschifffahrt

Ohne den Kanal hätte die Personenschifffahrt in den vergangenen dreißig Jahren keinen regelrechten Boom erlebt. Der Tourismus gehört mit sieben Prozent des BIP und neun Prozent der Arbeitsplätze zu den wichtigsten Branchen in Deutschland. Seit Mitte der 90er-Jahre verzeichnet die Flusskreuzfahrtbranche stetig wachsende Passagierzahlen. Zu den beliebtesten Fahrtgebieten gehörte 2019 die Donau mit 34,5 Prozent der Reisenden knapp hinter dem Rhein mit 37,1 Prozent. Durch Corona erlebte die Flusskreuzfahrtbranche 2020/2021 einen nie gekannten Einbruch zwischen 80 und 90 Prozent, von dem sie sich nur langsam erholt. Besonders schmerzte der Ausfall der Touristen aus Übersee, die bei einigen Reedereien 90 Prozent der Reisenden ausmachen. Zudem ist die Personenschifffahrt auch in diesem Jahr wieder vom Niedrigwasser stark betroffen. Schiffe müssen auf den wichtigsten Flusssystemen Rhein und Donau umdisponiert werden, zudem sind viele Destinationen auf der Wasserstraße nicht mehr erreichbar. Nach zwei Jahren Corona-Pandemie leiden so erneut die Reedereien, Reiseanbieter, der Tourismus und die touristischen Ziele entlang der Wasserstraße.

Der Rückgang der Flusskreuzfahrttouristen bedeutete für die Städte und Gemeinden entlang der Wasserstraße finanzielle Einbußen. Die Flusskreuzfahrttouristen geben bei Landausflügen im Schnitt 30 Euro aus, mehr als Tagestouristen. Bezieht man Eintrittsgelder, Transfers etc. in die Berechnungen mit ein, sind es sogar 70 Euro. Hinzu kommen noch direkte und indirekte Umsätze der Zulieferer und Serviceanbieter an Land. Mit der Organisation der „Internationalen Donauschifffahrts- und Tourismuskonferenz“ 2016 in Nürnberg und 2022 in Regensburg gemeinsam mit dem Initiator Prof. Gerhard Skoff bot der DWSV den Entscheidern der Branche eine Plattform zum persönlichen Austausch.

All diese Entwicklungen wären ohne Main-Donau-Kanal nicht möglich gewesen. „Durch die erforderlichen Ausbaumaßnahmen an der Wasserstraßen-Infrastruktur kann der Main-Donau-Kanal auch in Zukunft einen wertvollen Beitrag leisten, die Verkehrswende zu meistern und die erklärten Klimaziele zu erreichen“, so das Fazit von Michael Fraas.

Beatrix Wegner



Die Schleuse Hilpolstein ist eine von sechzehn Schleusen im MDK.