

Wasserstraße – Stiefkind des Güterverkehrs?

Verband schlägt Alarm: „Politik nimmt uns nicht wahr“ – Marode Infrastruktur – Ministerium weist Kritik zurück

Von Felix Flesch

Passau. Im Güterverkehr sind die Rollen klar verteilt: Die Straße dominiert, auf die Schiene wird immer mehr Wert gelegt – und auf dem Wasser ist nicht allzu viel los. „Die Wasserstraße ist das Stiefkind im Güterverkehr“, beklagt Michael Fraas, Vorsitzender des Deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau (DWSV). „Die Bundespolitik nimmt die Wasserstraße nicht wahr.“ Auch andere Schifffahrtsverbände kritisieren die aktuelle Situation scharf. Das Bundesverkehrsministerium will derweil von einer Benachteiligung nichts wissen.

„Die Wasserstraße ist der ökologischste Verkehrsträger“, sagt Fraas gegenüber der Mediengruppe Bayern. Trotzdem liege der Anteil der Wasserstraße am Gesamtgüteraufkommen im einstelligen Bereich – und sei in den vergangenen Jahren nicht gestiegen. Langfristig dürfte sich daran auch nichts ändern. Das Verkehrsministerium schätzt, dass sich der Gütertransport innerhalb Deutschlands bis zum Jahr 2051 von 679 auf 990 Milliarden Tonnenkilometer erhöht. Der Lastwagen soll das dominierende Verkehrsmittel bleiben (plus 54 Prozent), der Anteil der Schiene steigt laut Ministerium um ein Drittel. Die Wasserstraße stagniere.

„Die finanzielle Ausstattung ist zu gering“

Um diese Entwicklung aufzuhalten, braucht es vor allem eines: Geld. „Die finanzielle Ausstattung ist zu gering“, sagt Fraas. Dieses Jahr ist den Wasserstraßen sogar der Etat gekürzt worden, 2024 soll er auf 1,7 Milliarden Euro steigen, im Jahr darauf auf 1,9 Milliarden. Fraas zufolge reicht das nicht. „Mindestens zwei Milliarden Euro pro Jahr sind erforderlich, um die Substanz zu erhalten. Große Neubaumaßnahmen sind da gar nicht dabei“, erklärt er. Außerdem werde der leichte Anstieg beim Geld von den anziehenden Baukosten direkt wieder aufgefressen.

Indes warnen die Binnenschiffer vor einem Verfall der Wasserstraßen. „Die Flüsse und Kanäle mit ihren über 700 Wehren, Schleusen und Hebewerken, Talsperren und Brücken in Deutschland werden seit Jahrzehnten auf Verschleiß gefahren“, teilte der



Ein leeres Frachtschiff fährt nahe dem Bayernhafen Regensburg auf der Donau. Der Anteil der Wasserstraße am steigenden Güterverkehr, der aktuell im einstelligen Prozentbereich liegt, wird laut Bundesverkehrsministerium sinken.

Fotos: Weigel, dpa/Flesch

Binnenschifffahrtsverband (BDB) in einem Hilferuf mit. Fraas bläst in dasselbe Horn: „Die Schleusenbauwerke sind meist aus den 60er und 70er Jahren und sollten dringend erneuert werden.“ Bay-



Michael Fraas

ern sei von den Problemen genauso betroffen wie der Rest des Landes.

Die Zahlen für die Binnenschifffahrt sind derzeit äußerst ernüchternd. So sind auf Deutschlands Flüssen und Kanälen im vergangenen Jahr so wenige Güter transportiert worden wie nie seit der Wiedervereinigung 1990. Grund dafür waren Niedrigwasser und weniger Transportaufkommen wegen des Krieges in der Ukraine. Der Güterumschlag der bayerischen Binnenschifffahrt ist im ersten Quartal 2023 um 27 Prozent im Vergleich zum Vorjahr eingebrochen.

Derweil hat die Wasserstraße durchaus ihre Vorteile. Wenn es um den CO₂-Ausstoß pro Tonne und Kilometer geht, ist sie unschlagbar. Außerdem sind auf dem Wasser noch Kapazitäten frei – ganz anders als auf den meisten

Autobahnen. Straße und Schiene sind wiederum billiger und die Güter kommen wesentlich schneller an.

Für Erhalt und Ausbau der Wasserstraßen ist der Bund zuständig. Die Medien-

gruppe Bayern hat deswegen beim Bundesverkehrsministerium nachgefragt, ob die Rufe nach mehr Geld erfüllt werden können. Dazu hält sich das Haus von FDP-Politiker Volker Wissing bedeckt. Das Ministerium werde sich „weiter dafür einsetzen, dass die Finanzlinie langfristig den Infrastrukturbedarf der Wasserstraße deckt“, heißt es.

Ministerium: „Wichtige Säule“ und „unverzichtbar“

Ansonsten singt das Ministerium ein Loblied auf die Binnenschifffahrt. Diese sei „eine wichtige Säule“ und für die Versorgung von Industrie und Handel „systemrelevant und unverzichtbar“. Ein modernes Binnenschiff erset-

ze durchschnittlich etwa 150 Lkw. Ziel des Ministeriums sei es daher, „den Anteil der Binnenschifffahrt an der Transportleistung im Güterverkehr so weit wie möglich zu erhöhen“.

Fraas freut sich nur bedingt über die warmen Worte. „Wenn diesen guten und starken Worten noch genauso starke Taten folgen würden, wäre das sehr gut.“

Auch Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter (CSU) zeigte

sich zuletzt voll des Lobes. „Für einen nachhaltigen und klimafreundlichen Güterverkehr müssen wir noch mehr Güter auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wie die Wasserstraße verlagern“, sagte er auf einer Binnenschifffahrts-Veranstaltung in München.

Einen großen Erfolg kann die Region am Montag bejubeln. Dann wird die abgeschlossene Vertiefung eines Teils des Straubinger Hafens gefeiert.

Koalitionsstreit um beschleunigte Verfahren

Berlin/Passau. Die Ampel-Koalition hat Ende März eine Liste von Verkehrsprojekten vorgelegt, die priorisiert behandelt werden sollen. Allein 144 Bauvorhaben rund um Autobahnen sind dabei. Binnenschifffern stößt das sauer auf. Sie hätten sich gewünscht, dass auch einige Wasserstraßen von den beschleunigten Verfahren profitieren würden. „Das wäre ein wichtiges Signal gewesen“,

sagt Michael Fraas, Vorsitzender des Deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau (DWSV).

Das Bundesverkehrsministerium teilt nun auf Anfrage mit, dass es sich „mit Nachdruck für die Aufnahme von Wasserstraßenprojekten in das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz eingesetzt“ habe. Allerdings sei das „innerhalb der Koalition leider nicht mehrheitsfähig“ gewesen. – ffl

Ministerium zeichnet „Bayerns Best 50“ aus

München. Das Bayerische Wirtschaftsministerium hat den 50 wachstumsstärksten Mittelständlern im Freistaat den Preis „Bayerns Best 50“ verliehen. Die ausgezeichneten Betriebe überzeugten eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft als unabhängigen Juror mit einer überdurchschnittlichen Steigerung des Umsatzes und der Mitarbeiterzahl, wie das Ministerium in einer Pressemitteilung schreibt. Aus Südostbayern sind neun Unternehmen unter den Geehrten. Der Wettbewerb fand dieses Jahr bereits zum 22. Mal statt.

„Die Auszeichnung ist eine Wertschätzung für die volkswirtschaftliche und soziale Bedeutung des Mittelstands“, wird Bayerns Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger (Freie Wähler) in der Pressemitteilung zitiert. „Alle Unternehmen leisten mit ihrer Fachexpertise und ihrem Können einen wichtigen Beitrag für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit“, sagte er weiter.

Bei der Preisverleihung im Schloss Schleißheim wurde auch die „Bayerische Unternehmerin des Jahres 2023“ gekürt. Die Aus-

zeichnung ging an Katrin Wein-kauf, Chefin von Eleo. Das Unternehmen aus Großheirath im oberfränkischen Landkreis Coburg ist auf handgefertigte Gartenpavillons, Zäune und Geländer spezialisiert.

Ein Sonderpreis ging nach Niederbayern. Zweirad Würdinger mit Hauptsitz in Vilshofen (Landkreis Passau) wurde laut Ministerium für besonderes Engagement bei der Ausbildung im eigenen Betrieb geehrt. – pnp

REGIONALE SIEGER

- **Haberl Electronic** aus Arnstorf (Landkreis Rottal-Inn)
- **K&R Ausbauteam** aus Hohenau (Lkr. Freyung-Grafenau)
- **T.con** aus Straubing
- **Thomas-Krenn.AG** aus Freyung
- **Werner Companies** aus Ergolding (Landkreis Landshut)
- **Zweirad Würdinger** aus Vilshofen (Landkreis Passau)
- **Abel Mobilfunk** aus Engelsberg (Landkreis Traunstein)
- **Atoma-Multipond** aus Waldkraiburg (Lkr. Mühldorf am Inn)
- **cts GmbH** aus Burgkirchen (Landkreis Altötting)

„Silicon Valley ist risikoscheuer als Bayern“

Start-up-Experte sieht in Deutschland „auf jeden Fall ein Land für Gründer“ – Aber es gibt Probleme

Von Felix Flesch

Deggendorf. Ein regionaler Experte sieht in Deutschland und Bayern gute Standorte für Start-ups. „Deutschland ist auf jeden Fall ein Land für Gründer“, sagt Professor Peter Schmieder, der das Bayerische Innovations und Transformations Zentrum (BITZ) in Oberschneiding (Landkreis Straubing-Bogen) sowie das Silicon Valley Programm der Technischen Hochschule Deggendorf leitet. „Die Grundvoraussetzungen sind erfüllt: Wir haben hochausgebildete Ingenieure und hervorragende Förderprogramme“, erklärt Schmieder gegenüber der Mediengruppe Bayern.

Zuvor hatte ein regionaler Gründer bemängelt, dass Deutschland „kein Land für Existenzgründer“ sei (wir berichteten). Er beklagte vor allem zu hohe Anforderungen für Fördergelder und fehlendes Risikokapital. Klaus-Heiner Röhl, Start-up-Fachmann beim Institut der deutschen Wirtschaft (IW), sagte ebenfalls, dass die Bundesrepublik „kein Gründerland“ sei. Er machte das vor allem an der ausufernden Bürokratie und an Mentalitäts-



Hier wird Gründern geholfen: das Bayerische Innovations und Transformations Zentrum in Oberschneiding (Lkr. Straubing-Bogen). – F.: THD/BITZ

problemen fest, wie er unserer Zeitung erklärte.

Schmieder möchte das nicht unkommentiert lassen. „Für Gründer kann es sehr schwer sein, an Risikokapital zu kommen, aber das ist überall auf der Welt so“, sagt er. „Gerade im ländlichen Raum ist es noch schwieriger. In Bayern liegt der Fokus eindeutig auf München.“ Nichtsdestotrotz sei der Freistaat ein guter Gründerstandort. „Bayern ist nicht risikoscheu. Tatsächlich sind die Investoren im Silicon Valley noch viel risikoscheuer.“ Jedoch gebe es im kalifornischen Hightech-Standort mehr professionelle In-

vestoren. „Die suchen nicht nur nach Ideen, sondern nach Marktchancen“, sagt Schmieder.

Die Kritik am Gründerstandort Deutschland machte sich unter anderem an zwei Zahlen fest: Während in den USA pro Kopf und Jahr 691 Euro an Risikokapital, also privaten Investitionen in junge, innovative Unternehmen, finanziert werden, sind es in Deutschland nur 135 Euro. Schmieder ordnet das ein. „In den USA fließt deutlich mehr Risikokapital, weil sie nicht so viele staatliche Fördermittel wie wir haben.“

Jedoch gebe es auch hierzulande Probleme. So mache Deutsch-

NACHRICHTEN

Bauernverband warnt vor UPM-Schließung

Plattling. Der Bayerische Bauernverband (BBV) und die Forstwirtschaftliche Vereinigung Niederbayern (FVN) haben sich wegen der angekündigten Schließung des UPM-Werks in Plattling besorgt gezeigt. Niederbayerische Waldbauern würden einen sehr wichtigen Abnehmer für schwaches Industrieholz verlieren, warnten Niederbayerns BBV-Präsident Siegfried Jäger und FVN-Vorsitzender Georg Huber gestern in einer Pressemitteilung. Demnach konnten bisher jährlich mehrere hunderttausend Raummeter anfallendes Schwachholz über das Werk in Plattling der Papierproduktion zugeführt werden. „Unsere weiteren Abnehmer für Schwachholz in Bayern und Österreich können diese Mengen nicht abfangen“, sagte Huber. „Das Papierwerk Plattling ist systemrelevant, es ist deshalb alles zu unternehmen, um den Betrieb des Werkes aufrecht zu erhalten“, erklärte Jäger. – pnp

Praml gehört zu Teslas wichtigsten Partnern

Ruderting/Grünheide. Der E-Autobauer Tesla hat seine fünf wichtigsten Partner in Deutschland zum Gedankenaustausch in die neue Gigafactory in Grünheide (Brandenburg) eingeladen. Mit dabei war der Energie- und Gebäudetechnik-Spezialist Praml, wie die Firma mit Stammsitz in Ruderting (Lkr. Passau) in einer Pressemitteilung schreibt. „Es gibt viele hundert zertifizierte Tesla-Betriebe in Deutschland und da erfüllt es uns natürlich mit Stolz, dass wir zu den ‚Big Five‘ in Deutschland zählen“, sagte Praml-Vertriebsleiter Thomas Reichl. Praml und Tesla arbeiten seit 2015 zusammen. – pnp

Kälbermarkt: Preise sinken weiter

Osterhofen. Beim Kälbermarkt in Osterhofen sind 675 Tiere verkauft worden. Das sind rund 40 Tiere mehr als bei der vorigen Auktion. Die Preise sind allerdings erneut gesunken, wie der Veranstalter mitteilte. Ein Überblick: 526 männliche Nutzkälber (94 Kilo Durchschnittsgewicht) erzielten 5,58 Euro netto pro Kilo; 84 weibliche Nutzkälber (92 kg) 3,07 Euro; 56 weibliche Zuchtkälber (91 kg) 3,55 Euro; sieben männliche Fresser (217 kg) 3,10 Euro und zwei männliche Zuchtkälber (97 kg) 5,77 Euro. Der nächste Kälbermarkt in Osterhofen findet am Montag, 7. August, statt. – pnp