

### 3. Bayerischer Wasserstraßen- und Schifffahrtstag:

## DWSV fordert leistungsfähigen Ausbau der Wasserstraßen-Infrastruktur

Energiewende, Verkehrswende und Klimawandel sind seit Monaten in aller Munde. Fokus des 3. Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstags in Nürnberg war es aufzuzeigen, welchen Beitrag die Wasserstraßen zu diesen wichtigen Zukunftsthemen leisten können.

Dr. Michael Fraas, Vorsitzender des DWSV, begrüßte die rund 70 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Binnen- und Personenschifffahrt, Logistik- und Industrieunternehmen, Flusskreuzfahrten, Häfen, Infrastrukturbetreibern, Politik, Verwaltung und Verbänden und betonte die Bedeutung der Wasserstraße: „Die Verkehrswende geht nicht ohne die Wasserstraße. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern hat die Wasserstraße einen Vorteil: Sie existiert bereits. Sie muss aber besser genutzt werden!“

Dr. Fraas stellte fest: „Die Wasserstraße ist systemrelevant. Die Corona-Pandemie und der Angriffskrieg auf die Ukraine haben zu massiven Störungen der globalen Lieferketten geführt und damit auch die Systemrelevanz der Wasserstraßen deutlich vor Augen geführt. Ausbau und Erhalt der Wasserstraßen-Infrastruktur sind deshalb unabdingbar, besonders der Ausbau von Donau, Mittelrhein und Main als wichtige Verbindung von den Seehäfen zum Schwarzen Meer. Die Wasserstraßen brauchen dringend eine Erhöhung der finanziellen und personellen Ressourcen und dürfen bei der Beschleunigung der Planungsver-

fahren bei Infrastrukturprojekten nicht vergessen werden. Die Kürzung des Wasserstraßenetats durch den Bund um rund 360 Mio. Euro Anfang 2023 war absolut kontraproduktiv. So wird der Flussausbau verlangsamt, weil Ausschreibungen für mehrjährige Projekte nicht mehr erfolgen können. In Zukunft ist ein Ausbau der bestehenden Infrastruktur auf hohem Niveau nötig, um die bis 2050 prognostizierte Verdopplung des Güterverkehrs zu bewältigen und eine Gleichbehandlung der Wasserstraße mit anderen Verkehrsträgern zu erreichen.“ Auch betonte er: „Die Wasserstraße ist der ökologischste Verkehrsträger - ein Binnenschiff ersetzt über 150 LKW-Ladungen!“.

### Hafen als wichtiger Standortfaktor

Marcus König, Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg, betonte, welchen Schub der Main-Donau-Kanal und der Hafen Nürnberg dem gesamten Wirtschaftsstandort Metropolregion Nürnberg gegeben haben: „Unser Hafen, aber ebenso die Häfen der anderen Städte und Gemeinden entlang der Wasserstraße, ist nicht nur eine

Einnahmequelle, sondern auch ein wichtiger Standortfaktor!“

In seiner Keynote unterstrich Karl Freller, 1. Vizepräsident des Bayerischen Landtags, die Bedeutung der Wasserstraßeninfrastruktur inklusive Häfen für Bayern. Der Main-Donau-Kanal hat ganz Bayern als Industrie-, Logistik- und Exportstandort einen enormen wirtschaftlichen Schub verliehen. Die Lage an der Donau und am Main-Donau-Kanal ist ein wichtiger Standortfaktor für die Industrie, speziell bei Schwer- und Großraum-Transporten. Bayern verfügt über eine Vielzahl an Häfen entlang des Mains, dem Main-Donau-Kanal und der Donau. Allein von den sechs bayernhafen-Standorten hängen direkt und indirekt über 40.000 Arbeitsplätze ab.

Binnenhäfen dienen nicht nur dem Gütertransport und -umschlag: Als trimodale Güterverkehrszentren (GVZ), verknüpfen sie die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser und ermöglichen so multimodale Transportketten. Die Lage an wirtschaftsgeografisch bedeutenden Knotenpunkten kombiniert mit der effizienten Verknüpfung der Verkehrsträger Wasser, Schiene und Straße zeichnet die Standorte aus. Jährlich werden in Bayern rund 29 Millionen Tonnen Güter per Schiff, Bahn und LKW umgeschlagen.



V.l.: OB Marcus König (Nürnberg), Thomas Schmid (Stv. Vorsitzender DWSV und Hauptgeschäftsführer des Bayerischen Bauindustrieverbandes), Dr. Andrea Heilmaier (neue DWSV-Vorsitzende), Dr. Michael Fraas (scheidender DWSV-Vorsitzender), Karl Freller, MdL (1. Vizepräsident des Bayerischen Landtags), Thomas Pirner (Präsident der Handwerkskammer für Mittelfranken), Markus Löttsch (Hauptgeschäftsführer der IHK Nürnberg für Mittelfranken).

Bild: Beatrix Wegner (DWSV)

## Wünsche an die Bundesregierung:

1. Ohne vermehrte Verlagerung von Güterverkehren auf das umweltfreundliche Binnenschiff sind die ambitionierten nationalen und europäischen Klimaziele (Green Deal) nicht zu erreichen. Besonders rohstoffintensive Unternehmen (z.B. Chemie-, Stahl-, Kraftwerks- und Mineralölindustrie) sind auch in Zukunft auf eine funktionierende und verlässliche Wasserstraßeninfrastruktur angewiesen. Um diese Entwicklung aufzuhalten und einen Verkehrskollaps zu vermeiden sind vor allem höhere finanzielle Mittel im Bundesetat für den Verkehr nötig. Mehreinnahmen aus der Erhöhung der LKW-Maut dürfen nicht allein auf die Bahn umverteilt werden. Die systemrelevanten Wasserstraßen benötigen dringend eine politische Gleichbehandlung mit Straße und Schiene. Die Kürzungen des Wasserstraßenetats Anfang 2023 waren absolut kontraproduktiv, wenn es um den Erhalt und Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur geht.

2. Zur Planungsbeschleunigung bei Wasserstraßenprojekten muss bei der Vordringlichen Bedarfs-Engpassbeseitigung (VB-E) per Gesetz festgelegt werden, dass diese „im überragenden öffentlichen Interesse“ liegen und „der öffentlichen Sicherheit dienen“ – ebenso wie bei Schienen- und Straßenbauprojekten. Nur bei zeitnaher Realisierung dieser Projekte können die Wasserstraßen auch künftig einen wertvollen Beitrag leisten, um die Verkehrswende zu meistern und die Klimaziele zu erreichen.

## Neues Marktpotenzial für die Wasserstraßen: Wasserstofftransport

Der Erlanger Altoberbürgermeister Prof. Dr. Siegfried Balleis gab Einblick in die neuen Marktpotenziale der Wasserstraßen durch Wasserstofftransporte: „Eine nachhaltige Dekarbonisierung unserer Volkswirtschaft wird definitiv nur über den massenhaften Einsatz von Wasserstoff funktionieren. Da wir nur in begrenztem Umfang Wasserstoff im eigenen Land erzeugen können, bedeutet dies eine enorme logistische Anstrengung, diesen Wasserstoff auf den unterschiedlichsten Wegen zu den Nachfragern aus Privathaushalten und Industrie zu transportieren. Eine zentrale Rolle bei diesem Wasserstoff-Transport werden dabei unsere nationalen Wasserstraßen spielen.“

## Symposium

Im Rahmen eines Symposiums wurden verschiedene Funktionen der Wasserstraße beleuchtet. Thomas Keller (Behördenleiter Wasserwirtschaftsamt Ansbach) gab Einblicke in das Wasserüberleitungssystem Donau – Main „Wasser für Franken“ und die aktuellen Herausforderungen, während Wasserkraft und Energiewende im Mittelpunkt des Vortrags von Dr. Christian Buchbauer (Stakeholder Manager Hydro, Uniper Kraftwerke GmbH, Sparte

Wasserkraft) standen. „Zusammenfassend ist die Wasserkraft ein wichtiger Bestandteil der Lösung im Umgang mit der Energiekrise und dem Klimawandel. Sie bietet auch in Zukunft eine nachhaltige und zuverlässige Energiequelle, die zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen beiträgt und die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen verringert. Durch die Verbindung mit Wasserstraßen kann Wasserkraft auch die Schifffahrt und den Transportsektor unterstützen und zu einer ganzheitlichen und umweltfreundlichen Infrastruktur beitragen. Die Wasserkraft kann stabil und kontinuierlich CO<sub>2</sub>-freien Strom liefern und ist nicht abhängig von Wetter, so wie Wind- oder Solarenergie. Darüber hinaus ist der gesellschaftliche Mehrwert weitaus größer, weil sie einen wertvollen Beitrag zum Hochwasserschutz, der Gewässerreinigung und zur Steuerung der Wasserpegel (zugunsten der Schifffahrt), leistet“, so Buchbauers Fazit.

Wirtschaftliche Aspekte der Wasserstraße und des Main-Donau-Kanals standen im Fokus des Beitrags von Harald Ackerlauer, Kaufmännischer Werksleiter Großtransformatorenwerk Nürnberg, Siemens Energy. Eine leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur und die Lage in kurzer Ent-

fernung zum Güterverkehrszentrum Hafen Nürnberg und dem Main-Donau-Kanal ist von größter Bedeutung für Industrieunternehmen wie Siemens Energy. Gerade bei Groß- und Schwerkrafttransporten ist die Lage an der Wasserstraße für industrielle Verlagerer wie Siemens Energy ein wichtiger Standortfaktor.

„Für Transport und Verladung von Großtransformatoren mit 200 bis 500 Tonnen über die ARA-Häfen z.B. nach Großbritannien und China, ist eine gute logistische Anbindung sehr wichtig für unser Unternehmen. Die Energiewende ist ohne die Wasserstraßen nicht möglich – besonders bei der wachsenden Anzahl an Transporten von z.B. Großtransformatoren und Komponenten für Windkraftanlagen. Allein im Siemens Energy ‚Trafwerk‘ hängen mehr als 800 Arbeitsplätze von diesen wichtigen Standortfaktoren ab“, resümierte Ackerlauer.

Im Anschluss an den Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstag fand die Mitgliederversammlung des DWSV statt. Als Nachfolgerin von Michael Fraas, der nach zwölf Jahren sein Amt als DWSV-Vorsitzender abgab, wurde Dr. Andrea Heilmair, Wirtschafts- und Wissenschaftsreferentin der Stadt Nürnberg, zur neuen DWSV-Vorsitzenden gewählt. □

## Radwegeprojekt mit Strahlkraft:

# Rückenwind für Metropolradweg Nürnberg - Bamberg

In greifbare Nähe rückt der Metropolradweg von Nürnberg nach Bamberg. Wie das Landratsamt Bamberg mitteilt, stellt das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr eine ergänzende Förderung in Aussicht, nachdem für das Projekt die positiven Ergebnisse der Realisierbarkeitsstudie sowie Beschlüsse von 13 Kommunen vorliegen.

Unter der Federführung des Landkreises Bamberg hatten Kommunen, einige Landkreise und zahlreiche weitere Beteiligte aus Verbänden und Fachbehörden gemeinsam eine Vorzugstrasse entwickelt, Qualitätsstandards festgelegt und Maßnahmen konzipiert. Unterstützt wurden sie dabei von einem fachkundigen Planer-Konsortium.

## 90 Prozent Förderquote

Zur Finanzierung der anstehenden Entwurfs- und Genehmigungsplanung mit etwa 1,1 Mio. Euro Planungskosten war bisher vom Bundesamt für Logistik und Mobilität eine Förderquote von 75 Prozent angekündigt worden. Nun will sich auch das Bayerische Verkehrsministerium mit weiteren 15 Prozent an den Planungskosten der nächsten Projektphase beteiligen, was den Eigenanteil der Gemeinden auf nur noch 10 Prozent senken lässt. Laut dem Ratsvorsitzenden der Metropolregion Johann Kalb könnte es deshalb derzeit „gar nicht besser laufen für unser großes, 65 Kilometer langes interkommunales Radwegeprojekt von der Schleuse Nürnberg bis zur Schleuse Bamberg“.

Wie Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter betonte, „ist Radverkehr aktive und

gesunde Mobilität. Das Zusammenwirken der beteiligten Kommunen ist gerade bei interkommunalen Radwegeprojekten von großer Bedeutung. Wir wollen gemeinsam mit den Kommunen bis zum Jahr 2030 insgesamt 1.500 Kilometer neue Radwege bauen. Für dieses Ziel unterstützen wir als Freistaat die Kommunen gezielt mit bestmöglicher Förderung.“

## Umsetzungsfähige Pläne bis Ende 2025

Was den Metropolradweg Nürnberg - Bamberg angeht, müssen die Ergebnisse jetzt noch weiter planerisch konkretisiert werden. Die im Willen zur aktiven Stärkung von Radverkehr und Klimaschutz geeinten Akteure aus Ober- und Mittelfranken können nun, wie bisher auch, unter Federführung des Landkreises Bamberg die nächsten nötigen Schritte einleiten.

Dazu soll noch im Herbst 2023 eine interkommunale Allianz gegründet werden, damit Anfang nächsten Jahres die Förderanträge gestellt und die Ausschreibung der Planungsleistungen durchgeführt werden können. Läuft alles wie geplant, liegen den Gemeinden bis Ende 2025 umsetzungsfähige Pläne für den Metropolradweg vor. **DK**