

VERBINDUNG VON NORDSEE ZUM SCHWARZEM MEER



Mit einer Bereisungsfahrt durch das Altmühltal wurde am 8. September auf Einladung der Bayerischen Staatskanzlei und in Anwesenheit von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und Joachim Herrmann, Bayerischer Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr, das 25-jährige Bestehen des Main-Donau-Kanals gefeiert.

Für das Binnenschiffahrtsgewerbe nahmen Martin Staats (MSG eG), Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB), sowie BDB-Vizepräsident Friedrich Weigert (Kühne + Nagel Euroshipping GmbH) und BDB-Vorstandsmitglied Andreas Dicke (Bavaria Schiffahrts- und Speditions-AG) an der Veranstaltung teil.

Anlässlich des Kanaljubiläums betont BDB-Präsident Martin Staats: „Der Main-Donau-Kanal hat die Lücke zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer endlich geschlossen und Warentransporte über das Wasser innerhalb Europas damit durchlässiger gemacht. Er ist nicht nur eine große wasserbauliche Leistung, sondern auch besonders wichtig für die Sicherung des Wohlstandes in Bayern“.

Eine Würdigung der am 25. September 1992 für den Verkehr freigegebenen 171 km langen Bundeswasserstraße, die den Main bei Bamberg mit der Donau in Kelheim verbindet, ist mehr als angemessen, war der Kanal mit 32 Jahren Bauzeit schließlich ein wahres „Mammutprojekt“. Dies wird

auch anhand der Tatsache deutlich, dass seitdem in Deutschland kein Wasserstraßenprojekt in annähernd dieser Größenordnung mehr umgesetzt wurde. Im Schnitt werden seit 1992 jährlich 6,7 Mio. t Güter über den Kanal befördert – in der Spitze sogar knapp 9 Mio. t – womit die damaligen Erwartungen vor dem Bau deutlich übertroffen wurden. Der Kanal spielt im deutschen und europäischen Wasserstraßennetz insbesondere beim Transport von Massengütern wie Nahrungs- und Futtermitteln (28 % Anteil am Gütermix im Jahr 2016), Düngemitteln (16 %), land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen (15 %) sowie Eisen, Stahl und anderen Metallen (12 %) eine gewichtige Rolle.

Außerdem trägt die künstliche Wasserstraße, die sich in das Landschaftsbild vorbildlich einfügt, mit seinem Freizeit- und Erholungswert auch zu einer Aufwertung der örtlichen Tourismusregionen bei. So stieg u.a. die Anzahl der Fahrgastkabinenschiffe, die über den Kanal fahren, seit seiner Eröffnung kontinuierlich an.

Während der Veranstaltung zum 25-jährigen Jubiläum des Main-Donau-Kanals haben Martin Staats, Andreas Dicke sowie Joachim Zimmermann (bayerischen Gruppe), Präsidiumsmitglied des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB), mit Bundesminister Alexander Dobrindt und Staatsminister Joachim Herrmann ein Gespräch über die Bedeutung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt auf der Main-Donau-Achse geführt. Hierin adressierte der BDB-Präsident auch und nicht zuletzt als Vertreter eines in dieser Region ansässigen Unternehmens an die beiden Minister: „Das steuerfinanzierte Geschenk der Trassenpreisreduzierung bei der Güterbahn wird zu Lasten der Binnenschifffahrt gehen. Schon heute befinden sich diese beiden Verkehrsträger in einem Wettbewerb um ähnliche Gütergruppen. Es ist somit zu erwarten, dass durch die Senkung der Trassenpreise keine Verlagerung von der Schiene auf die Straße stattfindet, sondern vielmehr eine Kannibalisierung der Binnenschifffahrtstonnagen.“ In dem Gespräch wurde auch der „Masterplan Güterbinnenschifffahrt“, das aktuelle Forderungspapier des BDB, das sich ebenfalls mit den Folgen der Trassenpreisreduktion befasst, thematisiert. „Das Gewerbe fordert die Abschaffung der Schifffahrtsabgaben als (Teil-)Kompensation für die Mengen, die aufgrund der Trassenpreisreduktion für die Binnenschifffahrt mit Sicherheit wegbrechen werden“, so Martin Staats.

Quelle: BDB, Foto: WSV, Der Main-Donau-Kanal, der sowohl für die Güterbinnenschifffahrt als auch für die Fahrgastschifffahrt eine

wichtige Bundeswasserstraße ist, feiert in diesem Jahr sein 25-jähriges Bestehen.