

## PRESSEMELDUNG

### **Main-Donau-Kanal: Trotz rückläufigen Transportaufkommens wichtiger Standortfaktor für Wirtschaft, Wachstum und Beschäftigung**

**Nürnberg/Duisburg 15.03.2016 – Der Güterverkehr in Deutschland erzielte 2015 erneut einen Rekordwert beim Transportaufkommen. Angesichts steigenden Güterumschlags betonen der Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein (DWSV) und der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) die ökologische Bedeutung von Binnenschifffahrt und Wasserstraße.**

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) stieg das Transportaufkommen im Vergleich zu 2014 um 1,1 % auf 4,5 Milliarden Tonnen. Damit wuchs der Güterverkehr in Deutschland im dritten Jahr in Folge. Die Binnenschifffahrt konnte an diesem Wachstum infolge der extrem langen Niedrigwasserphase im vergangenen Sommer nicht partizipieren. Dies führte zu einem Rückgang des Transportaufkommens von 3,2 %. Hiervon waren auch der Main-Donau-Kanal und die Donau betroffen.

Die über die Bundeswasserstraßen jährlich transportierten Gütermengen von bis zu 240 Millionen Tonnen entsprechen circa 14 Mio. Lkw-Fahrten. Bekanntlich ersetzt ein modernes Binnenschiff bis zu 400 Lkw. Zudem werden im Binnenschiffsverkehr ca. 2 Mio. Container befördert, wodurch die Straßen in Deutschland von unzähligen Lkw-Fahrten entlastet werden. Damit leistet die Binnenschifffahrt einen bedeutenden ökologischen Beitrag zur Bewältigung der Transportnachfrage. Von der Binnenschifffahrt und den Häfen sind direkt und indirekt ca. 400.000 Arbeitsplätze abhängig. Darüber hinaus hat die Kabinenschifffahrt eine zunehmende wirtschaftliche Bedeutung.

Der Gütertransport per Binnenschiff steht an dritter Stelle hinter dem Transportaufkommen auf der Straße und auf der Schiene. „Dramatisch ist, dass die stark steigenden Transportleistungen bei gleichzeitig sinkenden Brutto-Investitionen in die Infrastruktur zu erbringen sind, obwohl die Einnahmen aus dem Verkehrsbereich gestiegen sind. Dies gefährdet den Wirtschaftsstandort Deutschland, Arbeitsplätze und die Mobilität“, so BDB-Präsident Martin Staats.

„Wir setzen uns ein für die Wasserstraße als nachhaltigsten und ökologischsten Verkehrsträger. Der stetig steigende Güterumschlag kann nur bewältigt werden, wenn in Zukunft wieder mehr Güter auf Wasserstraßen transportiert werden. Hierzu bedarf es einer leistungsfähigen und modernen Wasserstraßen-Infrastruktur!“, so Dr. Michael Fraas, Vorsitzender des DWSV.

In diesem Zusammenhang widersprechen Martin Staats und Dr. Michael Fraas der Aussage des Vorsitzenden des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), Hubert Weiger. Dieser hatte in der



**Deutscher Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V.**

Rotterdamer Str. 2  
90451 Nürnberg

Tel.: 0911 / 81 49 509  
Fax: 0911 / 88 03 66

Web: [www.schifffahrtsverein.de](http://www.schifffahrtsverein.de)  
E-Mail: [info@schifffahrtsverein.de](mailto:info@schifffahrtsverein.de)

#### **Ansprechpartner:**

Marco von Dobschütz-Dietl  
Dipl.-Kfm. / Geschäftsführer

Beatrix Wegner  
Dipl.-Bw. / Leiterin Geschäftsstelle



**Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.**

Dammstraße 15-17  
47119 Duisburg

Tel.: 0203 / 800 06-49  
Fax: 0203 / 800 06-21

Web: [www.binnenschiff.de](http://www.binnenschiff.de)  
E-Mail: [presse@binnenschiff.de](mailto:presse@binnenschiff.de)

#### **Ansprechpartner:**

RA Jens Schwanen  
Geschäftsführer

Fabian Spieß  
Referent der Geschäftsführung

Bitte senden Sie uns im Falle einer **Veröffentlichung** Ihren **Artikel als Print- / PDF-Version** oder als **Internet-Link** zu.

Besten Dank im Voraus für Ihre Unterstützung!

MAINPOST vom 09.03.2016 den Main-Donau-Kanal als „teuerste Freizeitwasserstraße der Welt“ und als „ökonomischen Flop“ bezeichnet. Martin Staats hierzu: „In der Gesamtbetrachtung darf die Tatsache nicht vernachlässigt werden, dass das Altmühltal vor der Inbetriebnahme des Main-Donau-Kanals das Armenhaus Bayerns war. Seit der Eröffnung hat sich das Altmühltal als Urlaubsregion etabliert und regelrechten wirtschaftlichen Aufschwung erlebt.“

Martin Staats und Dr. Michael Fraas widersprechen auch der Forderung Weigers, anstelle der Wasserstraße die Bahn auszubauen: „Wasserstraße und Schiene dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Wir brauchen leistungsstarke Wasserstraßen und Schienenwege, wenn wir den steigenden Güterumschlag bewältigen wollen.“, so Dr. Fraas.

#### **DWSV Deutscher Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein e.V.**

Der Deutsche Wasserstraßen und Schifffahrtsverein mit Sitz in Nürnberg wurde 1892 gegründet. Der DWSV versteht sich als Stimme und zentrale Plattform für leistungsfähige Wasserstraßen. Das DWSV-Netzwerk umfasst rund 160 Mitglieder aus den Bereichen Binnen- und Personenschifffahrt, Flusskreuzfahrten, Logistik- und Industrieunternehmen, Kommunen, Infrastrukturbetreibern, Institutionen und Verbänden. Ziel des DWSV ist der Ausbau und Erhalt der Wasserstraßeninfrastruktur mit regionalem Fokus auf der Main-Donau-Wasserstraße als eine der wichtigsten Binnenwasserstraßen Europas. Die Vision des DWSV ist eine hochwertige und durchgängig befahrbare Wasserstraße von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer. Der DWSV informiert über die Entwicklung der Main-Donau-Wasserstraße, ihren ökonomischen und ökologischen Nutzen sowie die Notwendigkeit ihrer Instandhaltung bzw. des weiteren Infrastrukturausbaus. Dadurch soll die Attraktivität der Wasserstraße als Verkehrsträger für Binnen- und Personenschifffahrt gesteigert und die Akzeptanz in der Öffentlichkeit verbessert werden.

#### **Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.**

Der 1974 gegründete Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) vertritt die gemeinsamen gewerblichen Interessen der Unternehmer in der Güter- sowie der Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik, Verwaltung und sonstigen Institutionen. Mitglieder des BDB sind deshalb Partikuliere, Reedereien und Genossenschaften. Auch Fördermitglieder unterstützen die Arbeit des BDB. Der Verband mit Sitz in Duisburg und Repräsentanz in Berlin bezieht Stellung zu verkehrspolitischen Fragen und bringt sich aktiv in die Gestaltung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ein. Seit der Fusion mit dem Arbeitgeberverband (AdB) im Jahr 2013 vertritt der BDB auch die Belange der Verbandsmitglieder in arbeits-, tarif- und sozialrechtlichen sowie personal-, sozial- und bildungspolitischen Angelegenheiten und ist Tarifvertragspartner der Gewerkschaft Verdi. Der BDB betreibt das in Duisburg vor Anker liegende Schulschiff „Rhein“ – eine europaweit einzigartige Aus-, Fort- und Weiterbildungseinrichtung für das Binnenschifffahrtsgewerbe.