



Heimatswirtschaft

Für MAN ist die Donau die (Logistik-)Lebensader

Verladertag Binnenschifffahrt: Konkrete Wünsche des Deggendorfer Standortleiters für leistungsfähigere Wasserstraße

Bernhard Brunner

Passau. Wieder Oberwasser gewinnen will die Binnenschifffahrt beim Gütertransport. Wenngleich das Frachtkommen auf den Wasserstraßen 2016 nur leicht gesunken ist, so schwammen gegenüber den Zuwachsraten auf Straße und Schiene doch einige Felle davon. Dabei sind gerade Main, Main-Donau-Kanal und Donau für Unternehmen wie die MAN Diesel & Turbo SE in Deggendorf die Lebensader beim Transport ihrer Industrie-Erzeugnisse. „Ohne Donau geht da gar nichts“, machte Standortleiter Prof. Dr.-Ing. Rolf Bank beim Bayerischen Verladertag Binnenschifffahrt deutlich.

„Wir brauchen eine Verbindung in die Welt, sonst sind wir nicht lebensfähig“, unterstrich der MAN-Manager bei dem von Deutschem Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau (DWSV) und IHK Niederbayern in Passau ausgerichteten Treffen. Die von ihm genannten Zahlen sprechen für sich: Güter mit einem Gewicht von 1000 bis 15 000 Tonnen, mit Durchmessern von zehn Metern und Längen bis zu 80 Metern müssen transportiert werden. „Diese Dinge können Sie nicht auf die Straße bringen.“

Die MAN Diesel & Turbo SE produziert mit gut 430 Mitarbeitern, davon 30 Auszubildende, unter anderem Schwerapparate wie Methanol-Reaktoren sowie Hochdruck- und Siedewasser-Reaktoren für den Einsatz in Raffinerien und Chemiewerken. So kam etwa das physikalische Equipment für den Versuchsreaktor „Wendelstein 7-X“ in Greifswald, die symbolisch von Bundeskanzlerin Angela Merkel 2016 in Betrieb genommene Experimentieranlage zur Erforschung der Kernfusionstechnik, aus dem Werk in Niederbayern, 1924 als Deggendorfer Werft- und Eisenbau GmbH gegründet.

„Das Planen mit einer planbaren Donau ist existenziell wichtig“, betonte Bank. Bisher habe das Unternehmen immer Glück gehabt im Hinblick auf Hoch-, Niedrigwasser oder Eis auf der Donau. Konkret wünschte er sich Lösungen für Engpässe bei der Jochenstein-Schleuse, wo vor allem eine Brücke Probleme bereite, und im Deggendorfer Hafen für den Platzbedarf sogenannter New River Barges (Flachboden-Lastkähne).

Die Botschaften vernahm Dr. Michael Fraas vom DWSV wohl, sah aber trotz positiver Signale im Bundesverkehrswegeplan 2030 keinen Grund zur Euphorie. „Das geht in die richtige Richtung, aber das Geld ist immer noch zu wenig“, mahnte er angesichts des Wasserstraßen-Anteils von rund neun Prozent am Finanzvolumen. Auch Genehmigungsverfahren dauerten zu lange. Umso wichtiger sei es, die Akteure zusammenzubringen, Angebote und Anforderungen kompatibel zu machen, die Leistungsfähigkeit darzustellen. „Die Wasserstraße ist der ökologischste, umweltfreundlichste Verkehrsträger“, hob der Verbandschef hervor.

Im Verlauf einer Podiumsdiskussion mit Vertretern der Binnenschifffahrt, der verladenden Industrie, der Häfen und Infrastrukturdienstleister vertrat Martin Staats vom Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt die Ansicht, dass sich die Branche mit 7000 Beschäftigten in Deutschland, davon die Hälfte bei der schwarzen Flotte (Güterverkehr), und einer beförderten Gütermenge von 220 bis

330 Millionen Tonnen pro Jahr zwar nicht mit der Straße vergleichen, aber durchaus mit der Schiene messen könne. Unter Umweltaspekten schneide das Binnenschiff sogar am besten ab.

„20 Zentimeter mehr Abladetiefe machen schon etwas aus“, merkte Nicolai von Rimscha von der Obersten Baubehörde an und untermauerte damit sein Verständnis gerade für die Anliegen von MAN in Deggendorf mit dem Damoklesschwert des Niedrigwassers vor Augen und mit Blickrichtung Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen. Dessen schwierige politische Durchsetzbarkeit führte Heinrich Schoppmann vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Schweinfurt ins Feld. Seine Prognose: „Die Struktur wird in den nächsten Jahrzehnten so bleiben.“



Die Bedeutung des Gütertransports auf Wasserstraßen hob MAN-Werkleiter Rolf Bank hervor. – F.: bp