Deutscher Kanal-
und
Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau

Mitteilungsblätter

66

Mitteilungsblätter
Juli 1990
Nummer 66

Deutscher Kanal-
und Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau e.V.
Nürnberg
Geschäftsstelle:
Karl-Schönleben-Str. 65
8500 Nürnberg 50
Telefon: 09 11 / 8 55 09

Traditionsreicher Schiffahrtsplatz

Mit Bamberg hat der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein für seine Mitgliederversammlung 1990 einen traditionsreichen und zentralen Schiffahrtsplatz an der Main-Donau-Wasserstraße gewählt. Schon im Mittelalter hatte Bamberg Bedeutung als Umschlagplatz. Auch heute spielt Bamberg mit seinem Staatshafen eine wichtige Rolle an der Wasserstraße. Im Schnittpunkt wichtiger Verkehrswege wird der kanalisierte Main hier durch den Main-Donau-Kanal fortgesetzt.

Die Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins stand ganz im Zeichen der 1992 bevorstehenden Fertigstellung des Main-Donau-Kanals und der dann endlich erreichten Verbindung der Stromsysteme von Rhein und Donau.

Diese Gedanken fanden ihren Niederschlag in den Ausführungen des Vorsitzenden des Kanalvereins und den Grußworten der Repräsentanten der gastgebenden Stadt Bamberg und der befreundeten Verbände des In- und Auslandes.

In seiner engagierten mit viel Beifall aufgenommenen Festansprache rief der Staatssekretär im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, Alfons Zeller, wichtige Etappen des politischen und wirtschaftlichen Ringens um dieses Großprojekt nochmals in Erinnerung und zeigte Zukunftsperspektiven dieser europäischen Wasserstraße auf.

Zuvor hatte geschäftsführendes Vorstandsmitglied Dr. Hartwig Hauck die üblichen Regularien in bewährter Kürze und bei voller Zustimmung der Mitgliederversammlung vorgetragen.

An die Mitgliederversammlung schloß sich am Nachmittag eine Schiffahrt mit Besichtigung des Staatshafens Bamberg an, die vom Hafendirektor, Baudirektor Dipl.-Ing. Siegfried Naraschewski, erläutert wurde.

Als Ergänzung bringt diese Berichterstattung über die Mitgliederversammlung 1990 noch zwei geschichtliche Darstellungen, welche die Bedeutung des Mains für Bamberg über die Jahrhunderte hinweg treffend zum Ausdruck bringen.

Die Redaktion

Main-Donau-Kanal im Endspurt

Grußworte von Altoberbürgermeister Senator h. c. Dr. Andreas Urschlechter, Vorsitzender des Deutschen Kanal- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V., Nürnberg

Im Endspurt des Kanalbaues sind wir mit der Mitgliederversammlung heute wieder zu dem Anfangspunkt des Main-Donau-Kanals nach Bamberg gekommen. Fast alle Hürden für die Fertigstellung des Kanals zwischen Bamberg und Kelheim sind inzwischen genommen. Wir können damit rechnen, daß die Schiffahrtsstraße 1992 vollendet sein wird. Es bleiben noch große Probleme an der Donau, die ja ebenfalls Teil der Wasserstraße Main-Donau ist. Doch auch diese werden gelöst, um die europäische Wasserstraße voll leistungsfähig zu machen.

Von Bamberg sind wir seinerzeit nach Südosten aufgebrochen. Ich kann mich an manche Sitzung in dieser Stadt erinnern. Wir sind daher gerne nach Bamberg gekommen, so wie schon 1968 und 1977.

Wir schätzen Bamberg als Hafenstadt ebenso wie als bedeutende Stadt der Kultur und einer gesunden wirtschaftlichen Entwicklung.

Im letzten Krieg glücklicherweise weitgehend unzerstört geblieben, hat Bamberg dank gemeinsamer Anstrengungen seiner Bürger und der öffentlichen Hand sein in tausend Jahren gewachsenes Stadtbild bis heute bewahren können; die großartigen Baudenkmäler geben davon Zeugnis. Zur kulturellen Ausstrahlungskraft haben die Bamberger Symphoniker, die sich hier 1945 aus der ehemaligen Deutschen Philharmonie von Prag gebildet hatten, bedeutend beigetragen. Auch große sportliche Ereignisse haben immer wieder das Leben dieser Stadt geprägt, so zum Beispiel das Bayerische Landesturnfest 1989.

Wir wünschen Bamberg auch für die Zukunft alles Gute und das Gelingen der großen Pläne, die mit dem Bau der großen Konzert- und Kongreßhalle in Angriff genommen wurden. Wir hoffen zuversichtlich in dieser neuen Halle dann eine Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins unter internationaler Beteiligung in den Jahren nach der Vollendung des Baues des Main-Donau-Kanals durchführen zu können.

Bamberg – eine Schiffahrtsstraße mit Tradition

Grußworte von Paul Röhner, Oberbürgermeister der Stadt Bamberg

Oberbürgermeister Paul Röhner begrüßt die anwesenden Mitglieder und Gäste des Kanalvereins, dankt für die einführenden guten Worte über die gastgebende Stadt Bamberg und fährt dann fort:

Ausgangs- und Anfangspunkt der jahrzehntelangen und vielfältigen Bemühungen des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins ist aus vielerlei Gründen Bamberg. Daher ist die Durchführung der Mitgliederversammlung in Bamberg gerade zum jetzigen Zeitpunkt logisch. Sie haben sich damit für eine Stadt entschieden, die ein historisch gewachsenes und bis heute gottlob erhaltenes Stadtdenkmal von europäischer Bedeutung ist, aber auch eine Stadt mit einer langen Schiffahrtsgeschichte und einer lebendigen Gegenwart als Hafenstadt am Main-Donau-Kanal. Eine Verkehrsdrehscheibe im nordostbayerischen Raum, die sicherlich in Anbetracht der politischen Veränderungen zwischen den bisherigen beiden Teilen Deutschlands noch an Bedeutung gewinnen wird.

Ehe ich kurz auf die Schiffahrtsgeschichte Bambergs eingehe, noch einen historischen Hinweis zur heutigen Tagungsstätte.

Im Spiegelsaal der Harmonie, in dem wir uns heute befinden, tagte 1919 der aus München vertriebene und in Nürnberg nicht aufgenommene Bayerische Landtag und die Bayerische Staatsregierung unter dem damaligen Ministerpräsidenten Hofmann. Hier wurde jene Bayerische Staatsverfassung erarbeitet und verabschiedet, die als ‚Bamberger Verfassung' in die bayerische Geschichte eingegangen ist.

Bamberg ist aber auch eine Stadt mit langer Schiffahrtsgeschichte.

Wenn auch erst aus dem 15. Jahrhundert schriftliche Belege für die Existenz eines Hafens in Bamberg vorliegen, so ist es aufgrund der Lage Bambergs, am Zusammenfluß zweier schiffbarer Flüsse, seiner Bedeutung als Bischofsresidenz und als wirtschaftlicher Mittelpunkt einer weiten Region wahrscheinlich, daß schon zur Zeit der Bistumsgründung um 1007 nicht nur Schiffsverkehr, sondern auch eine eigene Anlegestelle bestand. Wie rege der Schiffsverkehr von und nach Bamberg schon im Mittelalter dank der Tüchtigkeit Bamberger Kaufleute war, ist durch entsprechende Aufstellungen über zollpflichtige Waren aus dem 13. und 14. Jahrhundert belegt und auch dadurch, daß im Bamberger Stadtrecht bereits damals Haftungsfragen bei Schiffstransporten geregelt waren. Schon damals war Bamberg als Endpunkt der Mainschiffahrt der natürliche Umschlagplatz für eine Vielzahl von Handelsgütern aus Nordost- und Osteuropa.

Im Vergleich mit dieser bis ins 11. Jahrhundert zurückreichenden Schiffahrt auf dem Main

und der Regnitz ist der Kanalschiffahrt auf dem Ludwig-Donau-Main-Kanal nur eine kurze Dauer von rund hundert Jahren beschieden. Der 173 km lange, überwiegend künstliche Wasserweg verband ab 1845 die Kopfstationen Kelheim und Bamberg. Fünf Tage beanspruchte damals die Fahrt zwischen diesen beiden Städten.

Eine Fortentwicklung und Verbesserung der Kanalschiffahrt lag stets im Interesse nicht nur der Stadt Bamberg, sondern der ganzen Region.

Bamberg verfügte schon immer über einen weiten wirtschaftlichen Einzugsbereich. Diesen Anforderungen wurde die Stadt durch den Bau des Prinz-Ludwig-Hafens im Jahr 1912 gerecht. Mit der neuen Anlage verfügte Bamberg erstmals über einen Hafen außerhalb des Stadtkerns. Mit dem Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals mußte der Hafen im Jahr 1962 nicht grundsätzlich erneuert werden, sondern es genügte eine Vergrößerung und Modernisierung. So ist die Geschichte des Kanalbaues eng mit der Geschichte Bambergs verbunden.

Die heutige Mitgliederversammlung in Bamberg nehme ich gerne zum Anlaß, dem Kanalverein Dank und Anerkennung dafür auszusprechen, daß er die Anforderungen an eine leistungsfähige Wasserstraße, und hierbei auch die, die der europäische Binnenmarkt an das Verkehrswegenetz in der Bundesrepublik Deutschland stellen wird, sehr frühzeitig erkannt und gegen alle Widerstände nach Kräften gefördert hat.

Gemeinsam für den Main-Donau-Kanal

Grußworte von Dr. Heinz Zünkler, Präsident des Vereins für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e. V., Duisburg

Der Verein für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e. V. entbietet dem Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V. seine besten Grüße und wünscht auch der heutigen Mitgliederversammlung einen guten Verlauf. Wir denken dabei gerne und dankbar an unsere vorjährige Mitgliederversammlung in Nürnberg zurück, die auch dank der tatkräftigen Unterstützung Ihres Vereins zu einem denkwürdigen Ereignis wurde.

Unsere beiden traditionsreichen Vereine haben aber nicht nur langjährige freundschaftliche Beziehungen, sondern auch übereinstimmende Zielsetzungen. Sie und wir erstreben eine nachhaltige Förderung des Transportsystems Wasserstraße/Binnenschiff als Beitrag zur Erschließung von Wirtschafts- und Lebensräumen. Wir tun dies durch unsere Forschungsbeiträge zur Erleichterung des Schiffsverkehrs auf den Wasserstraßen, zur Verbesserung des Baues und der Ausrüstung von Binnenschiffen sowie durch Diskussionsbeiträge zur Lösung aktueller verkehrspolitischer Fragen oder zu Entwicklungen des Binnenschiffahrtsrechtes.

Ihr Verein hat eine konkrete Zielsetzung, die in den vergangenen Jahren Ihre ganze Kraft, Ihre Beharrlichkeit und Ihren Einfallsreichtum gefordert hat. Der Verein für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen möchte Sie dazu beglückwünschen, daß Sie alle Hürden der vergangenen Jahre überwunden haben und Ihrem Ziel, der Realisierung des jahrhundertealten Gedankens einer Rhein-Donau-Verbindung mit einer leistungsfähigen Wasserstraße, nunmehr zum Greifen nahe sind.

Das zähe und unbeirrte Festhalten am Bau der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau zahlt sich nun aus, und zwar in einer Weise, die wir uns vor kurzem noch nicht erträumt hätten: Die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße wird in einem Augenblick der Geschichte fertiggestellt sein, in dem sich Europa in West und Ost neu formiert und zusammenrückt. Der Binnenmarkt mit 500 Mio. Einwohnern ohne trennende Grenzen und Schranken wird ein beträchtliches Ansteigen des Warenaustausches nach sich ziehen. Die gegenwärtige gute Konjunktursituation in den EG-Ländern ist ein Vorbote dieser Entwicklung. Die Länder in Osteuropa haben die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Fesseln des Kommunismus abgeschüttelt und sind dabei, durch den Übergang auf marktwirtschaftliche Ordnungsprinzipien Kräfte für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum freizusetzen. In diese Zeit fällt nun die Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Wasserstraßenverbindung und damit die Möglichkeit, Waren zwischen Ost und West rationell und ungehindert auszutauschen und damit den Völkern in Ost und West zu dienen. Im nachhinein können wir uns alle glücklich

schätzen, daß die Kritiker der Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung die von ihnen geforderte Beendigung oder nachhaltige Verzögerung der Bauarbeiten nicht erreicht haben.

Die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße ist aber auch eine Ost-West-Verbindung, deren Funktion über die Erleichterung des Warenaustausches weit hinausgeht. Sie stellt ein Bauwerk von Menschenhand dar, das den Gedanken eines gemeinsamen europäischen Hauses, welches die Völker in Ost und West einander näherbringt, auf besonders sinnhafte Weise zum Ausdruck bringt. Sie ist daher auch ein Zeichen für eine friedliche, eine bessere Zukunft in Europa. Möge daher auch der letzte Schritt bis zu ihrer planmäßigen Fertigstellung gelingen.

Die Donauschiffahrt – wichtiger Verkehrsträger der europäischen Wirtschaft

Grußworte von Dipl.-Kfm. Josef Kugler, geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins, Wien

Ich überbringe Ihnen die besten Grüße des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins auch im Namen von Präsident Konsul Dr. Beinkofer, der infolge einer anderen Verpflichtung im Ausland leider an Ihrer Tagung nicht teilnehmen kann.
Bei dieser Gelegenheit darf ich mich auch als neuer Geschäftsführer des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins vorstellen. Ich habe in dieser Funktion insofern eine schwere Aufgabe übernommen, als ich die Nachfolge von Professor Dr. Pisecky antrete, der als hervorragender Fachmann der Binnenschiffahrt gilt. Professor Dr. Franz Pisecky wird aber in Zukunft als Vizepräsident unseres Vereines sein Wissen und seine Erfahrung weiterhin zur Verfügung stellen.
Das große Ziel unserer beiden Vereinigungen, die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals, rückt immer näher, und bald wird man die Zeitspanne bis zu diesem historischen Ereignis nicht mehr in Jahren, sondern in Wochen ausdrücken.

Sie wissen, daß wir uns immer mit Nachdruck für die Verwirklichung dieses Zieles eingesetzt haben. Österreich hat im Hinblick auf dieses Ziel auch viele Milliarden Schillinge in den Donauausbau investiert, um eine Wasserstraße zu bauen, die für die Schiffahrt jene Bedingungen schafft, die sie zu einem konkurrenzfähigen Verkehrsmittel machen.
Leider ist der fertig geplante Ausbau der Donau in Österreich durch die Ereignisse im Zusammenhang mit der Errichtung der Staustufe Hainburg zum Stillstand gekommen. In der seither andauernden Denkpause wurden verschiedenste Vorschläge erarbeitet, eine Entscheidung ist bisher aber noch nicht gefallen. Auch bei der Errichtung der Staustufe Wien wird infolge der Weltausstellung 1995 ein Aufschub des Baubeginnes diskutiert.
Diese Entwicklung ist nicht nur aus Sicht der Schiffahrt bedauerlich, sie ist auch aus verkehrspolitischen Überlegungen bedenklich.
Die Schiffahrt wird zwar einhellig als umweltfreundlichster und energiesparendster Verkehrsträger anerkannt, die Schaffung der notwendigen Voraussetzungen für diesen Verkehrsträger werden aber weiter verzögert. Gerade mit der Entwicklung in Osteuropa könnte eine leistungsfähige und verläßliche Schiffahrt eine wesentliche Entlastung für das zu erwartende Verkehrsaufkommen bieten.
In diesem Stadium der Denkpause, in der aus der Fülle von Vorschlägen der verschiedensten Gruppierungen noch keine einheitliche Linie gefunden werden konnte, erhoffen wir uns eine Schubkraft durch den Main-Donau-Kanal, und zwar in zweierlei Richtungen. Zum ersten wird durch die baldige Fertigstellung eine größere Beachtung in den Medien eintreten und so die öffentliche Meinung für die

Schiffahrt und damit für den Donauausbau positiv beeinflussen. Zum zweiten könnte die konstruktive Zusammenarbeit mit der Ökologie, wie sie beim Main-Donau-Kanal gefunden wurde, auch als Vorbild für die Fertigstellung des Donauausbaues dienen.
Wir als Östereichischer Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein werden jedenfalls nicht müde werden, die zuständigen Stellen und Personen über die Notwendigkeit eines durchgehenden Ausbaues der Donau zu informieren. Wir konnten erst vor kurzem die Erfahrung machen, wie wichtig diese Informationen sind, da vielfach die Zusammenhänge zwischen Schiffahrt und Donauausbau nicht bekannt sind. Die Tatsache, daß Schiffe schon heute auf der Donau fahren, gilt oft als ausreichender Beweis, daß die Schiffahrt keinen Donauausbau braucht. Daß die Schiffahrt an rund 40% der Tage im Jahr durch Nieder- oder Hochwasser beeinträchtigt wird, ist wenig bekannt. Noch weniger können die Auswirkungen auf die Inanspruchnahme der Schiffahrt daraus abgeleitet werden. Wir werden uns daher weiter um eine positive Beeinflussung der öffentlichen Meinung für die Schiffahrt als wichtiger Verkehrsträger der europäischen Wirtschaft bemühen, auch wenn die Aufnahmebereitschaft in den Medien derzeit gering ist. Wir wünschen uns und wir wünschen Ihnen, daß die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals weiter planmäßig voranschreitet und bald jene positiven Impulse bringt, die wir uns davon erwarten. Ansätze für diese Impulse können wir bereits bemerken, da sich zunehmend Betriebe für die Möglichkeiten des Verkehrsträgers Schiffahrt interessieren. Auch der Güterverkehr auf der Donau konnte 1989 wieder eine Steigerung um 3,5% auf 9,145 Mio. Tonnen erreichen.
Sicher wird der Zusammenschluß der beiden Flußsysteme Rhein und Donau noch die Lösung schiffahrtsrechtlicher Probleme erforderlich machen. Diese Probleme werden aber zu lösen sein.
Ich bin sicher, daß unsere gemeinsame feste Überzeugung, für eine gute Sache zu arbeiten, letztlich auch zum Erfolg unserer Bemühungen führen wird, und ich glaube, daß letztendlich auch die Ökologie auf unserer Seite sein wird, wenn sie zu einer Gesamtbewertung aller ökologischen Auswirkungen findet.

Der Main-Donau-Kanal – eine Standortbestimmung kurz vor seiner Vollendung

Festrede von Staatssekretär Alfons Zeller, Bayerisches Staatministerium für Wirtschaft und Verkehr, München

Ich danke dem Vorstand des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V. für die Ehre, heute den Festvortrag halten zu dürfen. Ich bin dieser Einladung sehr gerne gefolgt. Der Main-Donau-Kanal steht kurz vor seiner Vollendung. Wenn nicht noch ganz Unvorhergesehenes geschieht, wird er im Herbst des Jahres 1992 vollendet werden. Das wären dann genau hundert Jahre, nachdem in Nürnberg der „Verein für die Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern" gegründet worden ist, der Vorläufer des heutigen Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V., dessen wichtigstes Ziel von Anfang an der Bau dieser Wasserstraße war. Sie hat bisher vor allem Politiker, Beamte und Baufachleute beschäftigt. Seit einigen Jahren gerät sie aber auch zunehmend in das Blickfeld von Unternehmern, die sie für ihre Transportaufgaben nützen wollen. Mittlerweile steht auch der rechtliche Rahmen im wesentlichen fest, in dem sich der internationale Verkehr durch den Kanal vollziehen wird. Ich halte es deshalb für den richtigen Zeitpunkt, um noch einmal kurz vor der Fertigstellung einen Überblick über den Stand der Dinge zu geben und noch einmal und in aktueller Form die Erwartungen zu nennen, die Bayern mit diesem Vorhaben verbindet.

Vorweg möchte ich aber noch ein Wort des Dankes an den Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V. sagen. Die Geschichte des Main-Donau-Kanals ist untrennbar mit der Geschichte dieses Vereins verbunden. Wenn er in den letzten hundert Jahren auch mehrmals seinen Namen gewechselt hat, so ist er doch seinem Ziel immer treu geblieben – eine leistungsfähige Wasserstraßenverbindung zwischen Main und Donau zu schaffen. Wenn nun dies Ziel heute greifbar vor Augen liegt, so darf der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein durchaus stolz auf seinen Anteil sein. Das Vorhaben war langwierig. Es mußten Höhen und Tiefen durchgestanden werden. Insbesondere in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts war ein krasser Wechsel ökonomischer und politischer Umstände zu verkraften. Um so notwendiger und hilfreicher war es deshalb, daß mit diesem Verein ein Gremium da war, das durch Aufklärung und Überzeugung kontinuierlich für das Vorhaben eingetreten ist.

Ludwig Börne, Schriftsteller und Theaterkritiker, Mitte des vergangenen Jahrhunderts in Frankfurt lebend, hat einmal gesagt: „Die Bedeutung eines Zeitabschnittes liegt nicht in seiner Ernte, sondern in seiner Aussaat". Der Kanalverein darf für sich in Anspruch nehmen, daß er über runde 100 Jahre dafür da war, die Aussaat getätigt zu haben, daß wir hoffentlich 1992 die volle Saat für uns in Anspruch nehmen dürfen.

Ich möchte mich deshalb für all diese Arbeit sehr herzlich bei den Mitgliedern, dem Vorstand und der Geschäftsführung bedanken.
Im Jahr 1982 haben Bundesregierung Deutschland und Bayerische Staatsregierung alle Aspekte der Vollendung des Main-Donau-Kanals zwischen Nürnberg und Kelheim ausführlich überprüft. Die Bundesregierung hat im Anschluß daran sogar einen ausdrücklichen Beschluß gefaßt, den Kanal fertigzubauen. Die Bayerische Staatsregierung brauchte dies nicht zu tun, weil sie an dem Vorhaben nie gezweifelt hatte. Seit dieser Zeit geht es mit dem Bau planmäßig voran. Schwierigkeiten haben in den letzten Jahren allenfalls die zeitraubenden Verwaltungsfragen gemacht. Die Sorgfalt, die auf sie verwendet wurde, hat sich aber gelohnt. Es hat relativ wenig Anfechtungen vor den Verwaltungsgerichten gegeben, und die Pläne haben sich immer als hieb- und stichfest erwiesen. Im März dieses Jahres ist nun auch der Planfeststellungsbeschluß für das letzte ausstehende Teilstück, nämlich die Haltung Dietfurt II, ergangen. Über die Finanzierung ist man sich zwischen Bundesregierung Deutschland, Bayerischer Staatsregierung und der Rhein-Main-Donau AG auch einig, und so wird aller Vorausicht nach tatsächlich im Herbst 1992 der ganze Kanal geflutet und dem Verkehr übergeben werden können. Bis dahin wird auch der wichtigste Teil des Wasserüberleitungsprojektes mit dem Speicher Rothsee fertig sein. Der ergänzende Teil des Überleitungssystems mit dem Brombachsee wird Mitte der 90er Jahre fertig werden. In den letzten Jahren konnten sich die Ingenieure der Rhein-Main-Donau AG ziemlich ungestört von politischem Streit in einer verhältnismäßig ruhigen Atmosphäre ihrer Arbeit widmen. Dazu hat sicher sehr viel beigetragen, daß man sich nun schon seit längerem durch Augenschein davon überzeugen kann, daß der Main-Donau-Kanal die Landschaft nicht zerstört, wie es seine Gegner vielfach beschworen haben. Gerade im Altmühltal, auf das sich die Diskussionen einst besonders konzentriert hatten, zeigen die fertiggestellten Abschnitte, daß man sehr wohl einen Kanal bauen kann, der sich in die Landschaft einfügt und das Tal nicht nur zum Verkehrsweg degradiert. Die Sorgfalt, mit der man hier zu Werke gegangen ist, und auch die Zusatzkosten, die man nicht gescheut hat, haben sich gelohnt.
Wenn nun die Vollendung der Wasserstraße greifbar nahe ist, so hat dazu auch die Standhaftigkeit der politischen Verantwortlichkeit sowohl in Bonn als auch in Bayern entscheidend beigetragen. Es ist eben wichtig, daß es in der Politik nicht nur Neinsager gibt, sondern auch Politiker, die zu Projekten stehen und auch Ja sagen können.
Der Main-Donau-Kanal wird bei seiner Fertigstellung eine Bauzeit von rund 30 Jahren hinter sich haben. Es ist deshalb die Frage gerechtfertigt, ob er den heutigen Anforderungen in technischer Hinsicht noch entspricht und wie es mit den wirtschaftlichen Erwartungen steht, die man mit ihm verbinden darf.
In technischer Hinsicht würde man den Kanal heute nicht anders planen als damals. Man hatte seinerzeit das sogenannte Europaschiff mit einer Tragfähigkeit von 1350 t zugrunde gelegt, das auch heute noch das Standardschiff ist. Der Kanal kann aber auch von sogenannten Großmotorgüterschiffen befahren werden, die seither entwickelt worden sind. Sie haben bei einer Breite von 11,4 m und einer Länge von bis zu 110 m eine Laderaumkapazität von mehr als 2000 t. In den Schleusen haben aber auch Schubverbände Platz, die aus einem Schubschiff und zwei Leichtern bestehen, auf denen zusammen bis zu 3500 t transportiert werden können. Der Kanal ist auch für Containertransport geeignet. Er kann zum Beispiel von dem Schiffstyp „Haniel Kurier 61“ befahren werden, wobei allerdings

wegen der beschränkten Brückenhöhen die Container nur in zwei Lagen übereinandergestapelt werden können. Es lassen sich auf diese Weise aber in einem Schiff immerhin nicht weniger als 96 Container befördern.
Mit seinen technischen Maßen präsentiert sich der Main-Donau-Kanal als moderne, leistungsfähige Wasserstraße, bei der man nicht die Sorge haben muß, daß sie in technischer Hinsicht ihren Aufgaben nicht gewachsen wäre, so wie dies bei seinem Vorgänger, dem Ludwig-Donau-Main-Kanal, der Fall war. Es bleiben die Fragen nach seiner wirtschaftlichen Bedeutung: Welche Rolle spielt die Binnenschiffahrt heute? In welchem Umfang wird Schiffsverkehr auf dem Main-Donau-Kanal stattfinden? Welche standortpolitische Bedeutung wird der Kanal haben?
Während die Bahn unter dem starken Konkurrenzdruck des Straßengüterverkehrs immer mehr Transportanteile verloren hat, konnte die Binnenschiffahrt mit bemerkenswerter Konstanz Jahr für Jahr einen Anteil von rund einem Viertel an der gesamten Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland behaupten. Sie hat dabei nicht nur von den bekannten technischen Vorteilen des Wassertransports, nämlich dem geringen Energieverbrauch und der enormen Massenleistungsfähigkeit, profitiert, sondern auch von ihrer relativ einfachen, kostengünstigen Organisation. Durch eigene Anstrengungen, aber auch durch Verbesserungen im Wasserstraßennetz und bei den Hafenbetrieben konnte sie ihre Produktivität, gemessen in Transportleistung je Erwerbstätigen, in den letzten Jahrzehnten weitaus kräftiger steigern als die Bahn oder der Straßengüterverkehr. Ich will nicht leugnen, daß dieser Erfolg auch eine Schattenseite hat. Die hohe Produktivität in Verbindung mit der Langlebigkeit der Schiffe bedeutet natürlich auch, daß ständig ein Überangebot an Frachtraum auf die Preise drückt. Dies hat teilweise zu existenziellen Problemen bei vielen Unternehmen geführt. Es war deshalb nötig und richtig, daß durch eine Abwrackaktion nunmehr auf europäischer Ebene versucht wird, den Markt wieder in das richtige Lot zu bringen. Diese Aktion wird sich statistisch in einer Reduzierung der Tonnage, auch in einem Preisanstieg für die Leistungen der Binnenschiffahrt und möglicherweise auch da und dort in Transportverlusten an die konkurrierenden Verkehrsträger niederschlagen. Es werden aber die am Markt verbleibenden Schiffahrtsunternehmen gestärkt aus der Abwrackaktion hervorgehen, und dies wird die Chancen der Binnenschiffahrt, sich auch in Zukunft auf dem deutschen und europäischen Transportmarkt zu behaupten, kräftigen.

Hinzu kommt, daß der ständig steigende Anspruch an unser Verkehrssystem im ganzen immer schwerer zu bewältigen ist. Die Aufnahmefähigkeit unseres Fernstraßennetzes für zusätzliche Transporte wird geringer. Erweiterung und Neubau von Straßen sind immer schwerer möglich. Auch die Bahn wird auf großen Teilen ihres Netzes Probleme haben, wenn sie zusätzliche Transportnachfrage in größerem Umfang bewältigen soll. Zum Teil sind diese Probleme heute schon spürbar. Auf den Wasserstraßen aber ist noch reichlich Platz. In den Binnenhäfen läßt sich der Umschlag bei entsprechenden Investitionen ohne große Mühe noch erheblich steigern. Es kann durchaus sein, daß die einfache Tatsache, daß sich Binnenschiffahrtstransporte relativ leicht steigern lassen, in Zukunft noch einmal eine erhebliche Bedeutung gewinnen wird. Man wird dann vielleicht auch einmal die Entscheidung, den Main-Donau-Kanal zu bauen, unter diesem Gesichtspunkt als sehr weise betrachten, auch wenn er bei Baubeginn vor drei Jahrzehnten noch gar keine Rolle gespielt hat.

Es sind im Lauf der Zeit eine ganze Reihe von Gutachten erschienen, die sich mit der Verkehrsbedeutung des Main-Donau-Kanals befaßt haben. Sie sind teilweise zu recht widersprüchlichen Aussagen gekommen. Darin zeigt sich nicht nur die grundsätzliche Schwierigkeit langfristiger wirtschaftlicher Vorausschätzungen, sondern darin spiegelt sich auch etwas von dem Streit um das Projekt und von der Leidenschaft, mit der insbesondere Anfang der 80er Jahre über den Weiterbau diskutiert worden ist. Bund und Bayern haben 1982 alle damals bekannten Gutachten analysiert, eigene Ermittlungen angestellt und sind nach eingehender Diskussion zu dem Ergebnis gekommen, daß einige Jahre nach der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals ein Güteraufkommen von 4 bis 7 Mio. t wahrscheinlich ist. Ich verrate kein Geheimnis, wenn ich sage, daß diese Spannweite einen Kompromiß darstellt, bei dem die höhere Zahl der bayerischen Einschätzung entspricht. Würde man heute eine neue Prognose erstellen, dann käme man vermutlich zu der gleichen Größen-

Blick zum Präsidiumstisch (von links nach rechts): Stellvertretender Vorsitzender Dipl.-Chem. Rainer Lienau, Staatssekretär Alfons Zeller, Vorsitzender Altoberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter, geschäftsführendes Vorstandsmitglied Dr. Hartwig Hauck, Oberbürgermeister Paul Röhner.

ordnung, die die Bayerische Staatsregierung damals schon für richtig gehalten hat. Dies gilt aber nur in kurz- und mittelfristiger Hinsicht. Denkt man an die weitere Zukunft, so muß man heute in Rechnung stellen, daß durch die Reformen im Osten ein wesentlich größerer Güteraustausch zwischen Ost und West greifbar geworden ist, von dem natürlich auch ein Teil mit Binnenschiffen transportiert werden wird.

Ich möchte Ihnen nur eine Zahl nennen, um zu demonstrieren, um welche Größenordnungen es dabei geht:

Der Anteil des Osthandels am gesamten Außenhandel lag im Vorkriegsdeutschland noch bei 25%. Heute ist er auf 3,5% geschrumpft. Sie sehen, wie einschneidend sich die Verhältnisse geändert haben und welche Möglichkeiten sich ergeben können, wenn die Umgestaltung des Ostens und seine Annäherung an den Westen Europas erfolgreich durchgehalten werden kann.

Ich habe vorhin bereits erwähnt, daß nunmehr der rechtliche Rahmen im wesentlichen steht, der die Teilnahme ausländischer Schiffe am Verkehr über den Kanal regelt. Es wurde eine entsprechende Zusatzvereinbarung zur Mannheimer Akte getroffen, und es hat die Bundesrepublik Deutschland Verträge mit Österreich, Ungarn, der Tschechoslowakei und Bulgarien geschlossen, die ausreichend Sicherheit geben, daß durch den Main-Donau-Kanal nicht ein Tor für ruinöse Konkurrenz zu Lasten der deutschen oder westeuropäischen Binnenschiffahrt geöffnet wird. Ein entsprechender Vertrag mit der Sowjetunion ist bereits paraphiert, mit Jugoslawien und Rumänien wird noch verhandelt.

Am Schluß meiner Ausführungen möchte ich noch auf die regionalpolitische Beudeutung eingehen, die der Main-Donau-Kanal aus bayerischer Sicht hat. Sie basierten auf den Transportkostenvorteilen, die der Wasserweg für Massenguttransporte bietet. Diese Kostenvorteile beruhen einmal auf technischen Gegebenheiten, und sie haben andererseits aber auch mit der Konkurrenzsituation zwischen den Verkehrsträgern zu tun. An den Verhältnissen hat sich nichts wesentlich geändert. Nach wie vor ist die Binnenschiffahrt unbestreitbar der billigste Transporteur für Massengüter. Hieran wird sich auch im Zuge einer weiteren Liberalisierung der Verkehrsmarktordnung nichts ändern. Die Kostenvorteile sind natürlich dann am stärksten, wenn die empfangenden oder versendenden Unternehmen in den Häfen selbst angesiedelt sind. Sie werden deshalb in den Häfen selbst am ehesten zu Produktionserweiterungen und Neuansiedlung von Betrieben führen. Sie sind aber auch darüber hinaus noch spürbar, soweit die Hinterlandverkehre der Häfen reichen, und dafür kann als Durchschnitt eine Distanz von 50 km angenommen werden. Dies klingt nach einer bescheidenen Zahl. Wenn Sie sich aber den Gesamtkorridor vor Augen halten, der sich dabei längs der Main-Donau-Wasserstraße in Bayern ergibt, so zeigt sich, daß nach Fertigstellung des Kanals über die Hälfte der gesamten bayerischen Landesfläche im Einzugsgebiet der Main-Donau-Wasserstraße liegt.

Um nicht mißverstanden zu werden: Die positiven Wirkungen der Wasserstraße werden sich nicht gleichmäßig und auch nicht automatisch in diesem Einzugsbereich ergeben. Es handelt sich um die Verbesserung eines Standortfaktors von mehreren, welche die wirtschaftliche Tätigkeit bestimmen; um eine Verbesserung des Potentials, das nur dann ausgenützt wird, wenn sich einzelne Unternehmer des Transportgewerbes und der verladenden Wirtschaft darauf einstellen und auch entsprechende Investitionen tätigen. Es freut mich deshalb besonders, daß bereits heute zahlreiche Aktivitäten erkennbar sind.

Sehr deutlich ist dies in der Schiffahrt selbst, bei der sich seit längerem Unternehmer vom Main und vom Rhein auf die Teilnahme am Donauverkehr vorbereiten, ebenso wie umgekehrt Schiffahrtsunternehmen aus dem Donauraum ihre Fühler nach Westen ausstrekken. Es ist aber auch gerade in den bayerischen Donauhäfen eine verstärkte Nachfrage von standortsuchenden Unternehmen der verladenden Wirtschaft zu spüren. Sie hängt ebenfalls mit der bevorstehenden Eröffnung des Main-Donau-Kanals zusammen und hat in mehreren Donauhäfen bereits zu Erweiterungen und Neuplanungen geführt.

Bayerische Staatsregierung (Staatssekretär Alfons Zeller), Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein (Vorsitzender Dr. Andreas Urschlechter) und Rhein-Main-Donau AG (Mitglied des Vorstandes Dipl.-Ing. Hans Peter Seidel) im Gespräch (von rechts nach links).

Der Hafen Bamberg

von Baudirektor Dipl.-Ing. Siegfried Naraschewski, Leiter der Hafenverwaltung Bamberg

Lage und Funktion des Hafens

Der Hafen liegt zwischen km 2 und km 3 am Main-Donau-Kanal und wird somit offiziell als Kanalhafen bezeichnet. Hier geht die schiffbare Strecke des Mains zu Ende, so daß der Bamberger Hafen als Endstation für die Wasserstraße Main, also als Obermain-Hafen angesehen werden kann. Da die Wasserstraße bei Bamberg ihren west-östlichen Verlauf aufgibt und sich anschließend nach Süden wendet, ist das gesamte Gebiet östlich und nördlich von Bamberg, im wesentlichen also der Regierungsbezirk Oberfranken mit über 1 Mio. Einwohnern und seit jeher mit starker Gewerbe- und Industriestruktur, das natürliche Einzugsgebiet des Hafens. Dank der günstigen geographischen Lage ist der Hafen Sammelpunkt wie Umschlagplatz für Güter aller Art und damit ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt mit wichtiger Verteilungsfunktion für weite Gebiete in Nordostbayern. Durch die neuen Entwicklungen im osteuropäischen Raum, insbesondere natürlich in der DDR und in der Tschechoslowakei, wird der Hafen eine günstige Verkehrsdrehscheibe für zusätzliche Wirtschaftsräume sein.
1989 betrug die Jahresverkehrsmenge für den Hafen Bamberg

Schiffsverkehr	718 000 t
Bahnverkehr	292 000 t
Lkw-Verkehr rund	1 616 000 t
Gesamtverkehrsleistung	2 626 000 t

Der Schiffsgüterumschlag des Hafens Bamberg entspricht damit demjenigen anderer Binnenhäfen mittlerer Größe in der Bundesrepublik. Durch die direkte Anbindung an Bundesstraßen, an die zukünftige Maintal-Autobahn, den Frankenschnellweg und an die Autobahn Würzburg-Nürnberg sowie durch einen günstigen Anschluß an die Deutsche Bundesbahn können sich auch der regionale und überregionale Straßen- und Schienenverkehr zum Hafen beachtlich entwickeln.

Ausstattung des Hafens

Das Gebiet des Staatshafens Bamberg umfaßt eine Gesamtfläche von ca. 96 ha. Zwei Hafenbecken nehmen davon 19 ha ein. Weitere 22 ha werden für die Hafenstraßen und die Bahnanlagen benötigt. Zur Besiedelung stehen rund 50 ha zur Verfügung. Auf dieser Fläche können die im Hafen ansässigen Firmen ihre Betriebsanlagen errichten. Die beiden Hafenbecken sind 850 m bzw. 1150 m lang und zwischen 75 m und 100 m breit. Durch diese Abmessungen können sogar die großen modernen Güterschiffe im Hafen wenden. Die Wassertiefe beträgt 3,30 m, so daß der Hafen seine Funktion als Schutzhafen für die Binnenschiffahrt auch in Zeiten mit besonders niedrigen Wasserständen erfüllen kann. Bei Hochwasser der Regnitz und des Mains erreicht der Wasserspiegel nicht die Lagerflächen, weil diese über dem Hochwasserpegel liegen.
Die gesamte Uferlänge beträgt 4050 m. Hiervon sind 3700 m für den Umschlag ausgebaut. Auf eine Länge von 1900 m können die Schiffe an den senkrechten Wänden der Kaimauern anlegen, die zum Teil auch für den Umschlag besonders schwerer Lasten bemessen sind. Ein beträchtlicher Teil der Umschlaggüter wird von Lkw auf Schiff und umgekehrt verladen. Dafür eignen sich ganz besonders die Stufenkais. Bei dieser Konstruktion endet die untere Kaimauer 2 m über dem normalen Wasserspiegel. In Höhe der Mauerkrone verläuft hinter der Mauer eine 7,50 m breite Kaistraße, so daß die Lastzüge unmittelbar neben den Schiffen halten können. Die

obere Kaimauer auf der anderen Straßenseite ist 3,20 m hoch. Hinter ihr liegen die Kaigleise und die Lagerflächen. Durch diese Trennung der Verkehrsträger können die Bahnwaggons an den Kais ungestört und ungefährdet vom Straßenverkehr rangiert sowie be- und entladen werden.

Für den Güterumschlag verfügt die Hafenverwaltung über 7 moderne und leistungsfähige Kräne mit 10 t und 14,5 t sowie 6 t Tragfähigkeit bis 25 m Auslage. Mit ihnen können die Kranführer der Hafenverwaltung Schiffe, Lastkraftwagen und Bahnwaggons be- und entladen sowie Platzarbeiten auf dem Betriebsgelände der Firmen durchführen. Über 6 Kranbrücken der Umschlagfirmen fahren die Kräne weit auf die Freilagerflächen und erreichen auch beachtliche Teile dieser Lagerplätze. Bei besonders schweren „Brocken" heben zwei Kräne gleichzeitig im sogenannten Twinbetrieb bis zu 25 t. Weitere 2 private Krananlagen und sonstige firmeneigene Umschlageinrichtungen wie Ablaufrohre und eine Sauganlage für Getreide sowie Förderbänder ergänzen das technische Umschlagangebot des Hafens.

Für den Transport der Güter durch Lastkraftwagen sind 8 km Hafenstraßen gebaut worden. Diese Straßen stehen – wie das gesamte Hafengelände – im Eigentum des Freistaates Bayern und sind nur dem hafeneigenen Verkehr gewidmet. Die zentrale „Hafenstraße" sammelt dabei den Verkehr von den einzelnen Kai- und Ansiedlungsstraßen und ermöglicht den schweren und großen Lastzügen einen unmittelbaren Anschluß an die Fernstraßen, ohne den städtischen Verkehr zu belasten oder von ihm behindert zu werden.

Die Eisenbahn fährt im Hafen auf 16 km Gleisen mit über 60 Weichen. Der unmittelbare Anschluß an den Bahnhof Bamberg wird durch ein besonderes Zuführungsgleis hergestellt. Über dieses Gleis werden die im Güterbahnhof für den Hafen bereitgestellten Waggons zweimal täglich von einer Rangierlok der Deutschen Bundesbahn im Auftrag und auf Rechnung der Hafenverwaltung als „Hafenbahn" in den neungleisigen Hafenbahnhof gebracht und hier über den Ablaufberg mittels eines Drucktastenstellwerkes und elektrisch betriebenen Weichen zu Wagengruppen für die einzelnen Ladestellen rangiert. Anschließend bringt die „Hafenlok" der Deutschen Bundesbahn die Waggons an die Umschlagstellen und holt andere von dort ab.

Besonders erwähnenswert ist, daß ab Januar 1980 für die Müllverbrennungsanlage neben dem Hafen auf der Schiene regelmäßig Transporte ankommen. Der Zweckverband Abfallbeseitigung Erlangen-Höchstadt transportiert nämlich einen Teil seines Hausmülls über die Schiene zur Müllverbrennungsanlage Bamberg. Spezialcontainer pendeln deshalb mit einem besonderen Müllzug zwischen Frauenaurach und dem Hafen Bamberg. An der Containerumsetzanlage werden diese Behälter auf Spezial-Lkw umgesetzt und zur nahen Müllverbrennung gefahren. Der Transport erfolgt völlig geruchlos und staubfrei von der Verladestation in Erlangen bis zum Müllbunker im Heizwerk Bamberg.

Für die Lagerung der Güter sind im Hafen ca. 290 000 m² Freilagerflächen und ca. 116 000 m² gedeckte Lagerflächen vorhanden. Dazu kommt Siloraum für ca. 45 000 t Getreide, Futtermittel, Kunstdünger und Zement sowie 8500 m³ Tanklagerraum für Mineralöle. Weitere Lagerbehälter gibt es für Flüssiggas. Mit dieser großen Speicherkapazität kann die Lagerung vieler Güter zwischen Ankunft und Weitertransport schonend, gut sortiert voneinander abgegrenzt und materialgerecht erfolgen. Der Hafen nimmt so eine Ausgleichsfunktion in den Güterströmen wahr und kann der überwiegend mittelständischen Wirt-

Der Hafen Bamberg.

schaft Investitionen in eigene Lagerkapazitäten häufig ersparen.
Das gesamte Hafengebiet befindet sich im Eigentum des Freistaates Bayern. Die Ansiedlungsflächen sind teils in Miete, teils in Erbpacht an Privatunternehmen des Speditions- und des Lagereigewerbes sowie an Handels- und Produktionsbetriebe vergeben. Der Hafen wird von der Hafenverwaltung Bamberg, einem Teilbetrieb der Bayerischen Landeshafenverwaltung, Regensburg, verwaltet, das heißt, die Hafenverwaltung Bamberg verwaltet die staatseigenen Grundstücke und betreibt und unterhält die Umschlags- und Verkehrsanlagen im Hafen. Sie stellt den Umschlagfirmen Kran mit Kranführer und gelegentlich auch hafeneigenes Umschlagpersonal zur Verfügung. Alle übrigen Speditions- und Lagereigeschäfte werden von den privaten Unternehmen ausgeübt. Diese haben auch ihre eigenen hochbaulichen und technischen Anlagen innerhalb ihrer Erbbau- oder Mietflächen errichtet. Die im Hafen Bamberg vom Freistaat Bayern und von den Hafenansiedlern geschaffene Umschlags- und Verkehrskapazität würde noch eine gewisse Steigerung des derzeitigen Verkehrs gestatten.
Für Ansiedlungen stehen nur noch ca. 3 ha Freiflächen zu günstigen Bedingungen zur Verfügung.

Ansiedlungen

Im Hafen Bamberg sind rund 60 Firmen mit über 1100 Arbeitsplätzen angesiedelt. Sie stellen damit einen wesentlichen Anteil der Gewerbestruktur der Stadt Bamberg dar. Neben Speditionen, Schiffahrtsgesellschaften sowie Umschlags- und Lagereibetrieben sind Firmen aus den unterschiedlichsten Branchen vertreten, so zum Beispiel ein Futtermittelwerk, Landhandel, Kfz-Gewerbe, Großhandel mit Stahl-, Sanitär-, Elektrowaren und Heizmaterial, Baustoffhandel und viele weitere mehr. Daraus ist zu ersehen, daß auch „trokkene" Betriebe auf Hafenrandgrundstücken den besonders guten Verkehrsstandort wahrnehmen und durch umfangreiche Bahn- und Lkw-Transporte den Hafenverkehr beleben.

Verkehrsbeziehungen

Über die Eigenschaft eines Bamberger Gewerbe- und Industriegebietes hinaus liegt die Bedeutung des Hafens vor allem in seiner Funktion als Verkehrsknotenpunkt für den Bamberger Raum und für den ganzen Regierungsbezirk Oberfranken. Für dieses, nach dem letzten Krieg in eine Randlage geratene Gebiet, hat in den vergangenen Jahrzehnten der Hafen die nächstgelegene Möglichkeit dargestellt, die Wasserstraße und damit den preisgünstigen Schiffstransport für die Güter seiner Industrie zu erreichen. Diese Erschließungsfunktion des Hafens für Oberfranken und darüber hinaus auch noch für die nördliche Oberpfalz kann aus der Verkehrsstatistik 1989 der Schiffsgüter abgelesen werden.
Wie die Tabelle „Güterströme über den Hafen Bamberg (Schiffsgüter)" zeigt, kommen weit mehr Güter „zu Berg" im Hafen an, als von hier aus „zu Tal" abgehen. Das bedeutet, daß die einheimische Industrie über den Wasserweg insbesondere Rohstoffe als Ausgangsmaterial für ihre Produktion bezieht.
90% der ankommenden Güter bleiben in Bamberg oder werden mit Bahn bzw. Lastkraftwagen im Einzugsgebiet des Hafens verteilt. Insgesamt sind rund 87% des Güteraufkommens für die oberfränkische Wirtschaft bestimmt. Im Talverkehr hat der Transit von tschechischen Exportwaren eine besondere Bedeutung. Darüber hinaus erreicht der internationale Verkehr einen erheblichen Anteil.

Güterströme über den Hafen Bamberg (Schiffsgüter)

Herkunfts- bzw. Bestimmungs-Gebiet	Wasserseitige Ankunft – bestimmt für		Wasserseitiger Abgang – Herkunft von		insgesamt	
	Tonnage	%	Tonnage	%	Tonnage	%
Bamberg/Hafen	46 521	8	11 604	8	58 125	8
Oberfranken	467 619	82	98 296	66	565 915	79
Bayern (sonst.)	54 550	10	62	0	54 612	8
ČSFR	0	0	39 530	26	39 530	5
Gesamt	568 690	100	149 492	100	718 182	100

Nationale und Internationale Verkehrsbeziehungen (Schiffsgüter)

Herkunfts- bzw. Bestimmungs-Gebiet	Wasserseitige Ankunft von		Wasserseitiger Abgang zu		insgesamt	
	Tonnage	%	Tonnage	%	Tonnage	%
Main/Main-Donau-Kanal	280 832	49	255	0	281 087	39
Rheingebiet	93 351	17	46 353	31	139 704	20
Ausland West	194 507	34	102 884	69	297 391	41
Gesamt	568 690	100	149 492	100	718 182	100

Über 40% der Umschlaggüter passieren die Grenzen der Bundesrepublik. Insbesondere sind die Rheinmündungshäfen wie Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam Ziel- oder Ausgangspunkt der langen Schiffsreise von oder nach Bamberg.
Hauptumschlaggüter sind: Baustoffe, Zement, Steine, Getreide, Heizöl, Eisen, Metalle, Kohle, Dünge- und Futtermittel, Müllschlacke sowie Kaolin und Stückgut. Unter den Schiffsgütern ist Zement für den Hafen besonders wichtig. Der regelmäßige Schiffsverkehr zwischen den Zementwerken am Mittelmain und dem Hafen bewirkt eine wesentliche Entlastung der Straße und schont die Umwelt. Durch das Zementauslieferungslager am Kai erhält die einheimische Bauindustrie mit kurzen Abholwegen vom Hafenlager ein genau so günstiges Leistungsangebot der Zementhersteller, als wenn am Ort ein Zementwerk bestehen würde.
Der weitere Verkehrsträger im Hafen, die Eisenbahn, hatte bisher ein gleichbleibendes und nur verhältnismäßig wenig schwankendes Verkehrsaufkommen. Über 50% der Tonnage des Bahnhofs Bamberg ist gleichzeitig Verkehrsaufkommen des Hafenbahnhofs. Als für den Umweltschutz besonders bedeutsam kann der bereits erwähnte Mülltransport von Erlangen zur Bamberger Müllverbrennungsanlage neben dem Hafen hervorgehoben werden.

Auf den Hafenstraßen herrscht ein lebhafter Lkw-Verkehr. Jährlich werden rund 1,6 Mio. Tonnen an- und abgefahren. Neben der Bundesbahn hat vor allem der Lkw die Aufgabe, die Schiffsgüter in die Fläche zu den einzelnen Betrieben zu verteilen und von dort her dem Hafen zuzuführen. Die besonders gute Anbindung des Hafens an die Fernstraßen bietet dem Lkw beste Verkehrsbedingungen. Damit kann der Straßenverkehr seine Verteilerfunktion bei der verhältnismäßig weitläufigen Besiedelung des Einzugsgebietes gut erfüllen.
Das Verkehrsaufkommen und die verschiedenen Verkehrsbeziehungen zeigen, daß der Hafen Bamberg die Aufgabe der Erschließung seines oberfränkischen Einzugsgebietes voll erfüllt.
Es ist zu erwarten, daß mit der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals eine weitere Steigerung des Schiffsverkehrs eintreten wird, kann doch dann der Donauraum von Bamberg aus direkt auf dem Wasserweg erreicht werden. Entsprechende Verkehrsbeziehungen auf dem Landweg sind jedenfalls bereits heute zwischen oberfränkischen Betrieben und den Donauländern vorhanden. Es ist auch sicher, daß dann neue Verkehre entstehen werden.
Zusätzliche neue Impulse erwartet Bamberg natürlich auch aus dem wirtschaftlichen Zusammenschluß mit der DDR. Sind doch die industriellen und gewerblichen Schwerpunkte in unmittelbarer Nachbarschaft, in Thüringen und Sachsen gelegen. Für diese Gebiete wird der Hafen Bamberg ähnlich wie für Oberfranken der nächstgelegene Punkt an der Wasserstraße nach Westen und Süden hin sein. Der Hafen Bamberg wird in den kommenden Jahren noch stärker als bisher als Verkehrszentrum und als Industrie- und Gewerbestandort der Wirtschaft ein bedeutender Partner sein.

Zur Geschichte der Häfen und Länden in Bamberg

von Dr. Robert Zink, Archivoberrat, Stadtarchiv Bamberg

Die Lage Bambergs am Zusammenfluß zweier schiffbarer Flüsse und die Bedeutung der Stadt als Bischofsresidenz und wirtschaftlicher Mittelpunkt einer weiten Region lassen erwarten, daß hier bereits zur Zeit der Bistumsgründung 1007 nicht nur Schiffsverkehr bestand, sondern daß auch eine eigene Anlegestelle – welcher Art auch immer – notwendig war. Zwar liegen die ersten schriftlichen Belege für die Existenz eines Hafens erst aus dem 15. Jahrhundert vor, dennoch ist die Notwendigkeit seiner Existenz aus den Quellen über den städtischen Handel weit früher zu erschließen.

Eine ungebrochene Spur von Hinweisen beginnt mit dem Privileg Heinrichs IV. für den domkapitelschen Markt in Fürth von 1062, in dem die Bamberger Kaufleute zusammen mit den Regensburger und Würzburger Kaufleuten Erwähnung fanden. Kaum 100 Jahre später, nämlich 1157, bestätigte Kaiser Friedrich I. die Aufhebung aller Mainzölle zwischen Bamberg und Mainz außer bei Neustadt, Aschaffenburg und Frankfurt, und 1163 kamen die Bamberger Kaufleute in den Besitz gleicher Zollfreiheiten wie das wirtschaftlich aufstrebende Nürnberg und andere namentlich aufgezählte Städte; darunter befanden sich nicht wenige an Main und Rhein, die – durch schiffbare Flüsse miteinander verbunden – entsprechende wirtschaftliche Beziehungen vermuten lassen. Diese Annahme findet Bestätigung in der Nennung Bamberger Kaufleute 1209 in einer Koblenzer Zollrolle.

Im 14. Jahrhundert verdichten sich die Belege für den regen Schiffsverkehr von und nach Bamberg. In den Bamberger Hochstiftsurbaren aus den Jahren 1330 und 1348 finden sich unter den zollpflichtigen Waren, für die in Bamberg Abgaben zu entrichten waren, Wein und Fische, Metalle, Gewürze, des weiteren Holzartikel, landwirtschaftliche Erzeugnisse, Tuche und Glocken, darüber hinaus aber vor allem Holz aus dem Frankenwald, das mainabwärts geflößt wurde. Es mag bezeichnend für den Umfang des Schiffsverkehrs sein, daß deshalb auch im Bamberger Stadtrecht des 14. Jahrhunderts bereits Haftungsfragen bei Schiffstransporten geregelt werden mußten. Bamberg als Endpunkt der Mainschiffahrt erweist sich damit als der natürliche Umschlagplatz für eine Vielzahl von Handelsgütern aus Nordost- und Osteuropa.

Die Länden am linken Regnitzarm

Bloßer Zufall muß es aber demnach sein, daß die Existenz eines Anlandeplatzes erst 1401 aus der Erwähnung eines Kranen als eines typischen Hafengerätes zu erschließen ist und erst 1441 aus den beginnenden städtischen Bauhofrechnungen sicher nachweisbar wird. Die Erwähnung eines „Kranichmeisters" und eines „Kranchs" machen deutlich, daß der heutige „Kranen" bereits seit längerem eine funktionsfähige Landestelle gewesen sein muß. Unklar ist jedoch noch immer, seit wann sich an dieser Stelle eine Anlände befand und wo möglicherweise ein Vorgänger gelegen haben könnte. Diese Frage findet ihre Berechtigung vor allem darin, daß das Zentrum Bambergs mit den wichtigsten Einrichtungen wie Hofhaltung, Waghaus, Münze und Prätorium ursprünglich im Berg- und Sandgebiet links der Regnitz lag, ebenso wie die Siedlung der Fischer. In der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts mehren sich jedoch die Hinweise auf eine Verlagerung des wirtschaftlichen Schwergewichts auf das Inselgebiet, mit der die politisch folgenreiche Emanzipation der Bürgerschaft einherging. In dieser Zeit wird man spätestens die Anlage des Hafens an der Stelle der heutigen „Kranen" – möglicherweise bei einem früheren Regnitzarm durch die heutige Kapuzinerstraße – erwarten müssen. Dem entspricht auch die 1348 erstmals

überlieferte Benennung des Platzes als „Greden" (lat. gradus = Stufe), die die bauliche Gestaltung und die Verwendung des Ortes erahnen läßt.
Der „Kranen" ist als Gerät immer dem funktionalen Wandel unterworfen gewesen; als Platz ist er bis heute das Kennzeichen der Bamberger Lände geblieben, die bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts die wichtigste und lange Zeit einzige Anlegestelle der Stadt war. In unmittelbarer Nähe zum Rathaus in der Regnitz, mit direktem Anschluß an die verschiedenen Märkte der Bürgerstadt und in Nachbarschaft zur Fischer(und Schiffer)-Siedlung und zum „Neuen Kaufhaus an der Eich" sowie später zur Maut erwies sich ihre Verkehrslage als ausgesprochen günstig.
Allerdings beschränkte sich die Funktion dieser Lände ausschließlich auf das Be- und Entladen der Schiffe. Den Ladebetrieb selbst organisierte die Stadtverwaltung, die sich zum Unterhalt und Betrieb des einen, später mehrerer Hebekräne sowie zur Einhebung der Gebühren und Geltendmachung des Stapelrechts eines vereidigten „Hebers" bediente. Da aber längere Liegefristen an dieser Stelle ohne Behinderung des gesamten Verkehrs nicht möglich waren, wurden zum Ankern der Schiffe beide Ufer des linken Regnitzarmes unterhalb des Rathauses verwendet.

Die Lände am Kranen im 19. Jahrhundert.

Die Eröffnung des Ludwig-Donau-Main-Kanals 1843 – eine projektierte Verbindung über die Werra zur Nordsee kam nicht zur Ausführung – brachte für Bamberg als der Kopfstation der Mainschiffahrt zwar einige Änderungen, allerdings wohl nicht im gewünschten Maße, nachdem der Kanal in seiner verkehrs- und handelspolitischen Wirkung von der fast gleichzeitig eröffneten Eisenbahn weit überflügelt wurde. Nachdem die Absicht, hier einen Kanalhafen einzurichten, nicht verwirklicht werden konnte, fand auch weiterhin das Kranen-Gelände in Verbindung mit dem Nonnengraben Verwendung als Hafen. In der 1843 als Entwurf vorgelegten Hafenordnung wurde daher auch festgelegt: „§ 1 Zum Ein- und Ausladen . . . außerhalb des Kanals dahier . . . ist der städtische Landungsplatz am Krahnen bestimmt." Bestrebungen, einen Kanalhafen im Bereich des Kapuzinerklosters (jetzt Clavius-Gymnasium) oder der Schiffswinterung (jetzt Weide/Markusplatz) zu errichten, waren damit gegenstandslos geworden; allein der Bau einer Kaimauer im Nonnengraben, die später mit Hebevorrichtungen ergänzt wurde, erweiterte die Lademöglichkeiten. Gleichzeitig wurden dort durch den Bau einer Lagerhalle zusätzliche Lagerflächen geschaffen. Obendrein wertete die Einrichtung eines Freihafens im Kranen-Bereich 1848 die verkehrspolitische Lage der Stadt insgesamt auf, nachdem für diesen bereits 1830 als „Hauptstapelplatz des bayerisch-deutschen Verkehrs" vorgeschlagenen Zweck unter anderem das Gefängnis im Sand, die Concordia und der Garten des Kapuziner-Klosters in der Fischerei in Aussicht genommen worden waren. Eine später an dieser Stelle errichtete hölzerne „Krahnenhalle" wurde noch vor 1900 zum Viehmarkt transferiert.

Bereits mit Blick auf die Fertigstellung des Kanals hatte die „Gesellschaft für die Dampfschiffahrt auf dem Main" 1842 die Errichtung eines Landeplatzes in Bamberg angeregt und dafür eine Stelle in der Weide unterhalb der heutigen Markusbrücke vorgeschlagen. Als die Stadt dafür 1844 den weiter flußaufwärts gelegenen sogenannten „Steingarten" durch eine Mauer und eine Brücke ausbaute, stieß sie damit allerdings auf den Widerstand der Eigentümer der Schiffbauplatzes, die durch die Veränderung der Strömungsverhältnisse Schaden an ihren Einrichtungen befürchteten. Bis zur Nutzbarmachung der Dampfmaschine war es nötig gewesen, die Schiffe durch Muskelkraft flußaufwärts zu ziehen („treideln"), ein Unternehmen, das einen erheblichen Aufwand und beträchltiche Unbequemlichkeiten mit sich brachte. In Bamberg mußten dabei die Zugpferde am Ende des Leinritts die Flußseite wechseln, obendrein erschwerten die Brükken und die ankernden Schiffe die Wechsel. Folglich verbot der Entwurf der Hafenordnung von 1843 auch das Ankern von Schiffen mit aufrecht stehendem Mast am linken Regnitzufer.

Noch 1898 hatte der Schiffer Georg Stöcklein um Genehmigung nachgesucht, einen Schwimmer zur Befestigung beladener Frachtschiffe während der Überführung des Pferdevorspannes links oberhalb des Leinritts verankern zu dürfen. Diese aufwendige Fortbewegungsart, die mit der Einführung der Main-Dampfschiffahrt bereits stark im Rückzug war, fand jedoch mit der Einführung der Ketten-Schleppschiffahrt in Bamberg 1912 ihr völliges Ende.

Der Prinz-Ludwig-Hafen

Der Bau des Prinz-Ludwig-Hafens 1912 brachte Bamberg erstmals einen Hafen außerhalb der Stadt und in Verbindung mit dem für Schiffsverkehr ungeeigneten rechten Regnitzarm. Er war die Folge einer positiven Entwicklung des Handels im Obermain- und mitteldeutschen Raum und Teil eines neuen

verkehrs- und wirtschaftspolitischen Konzeptes. Zum Hafen gehörten zweckmäßige Lagereinrichtungen sowie eine dem damaligen Stand der Technik entsprechende Ausstattung, zum Beispiel Gleisanschlüsse, und damit die Koppelung sich ergänzender Verkehrsträger. Gleichzeitig wurde die zum Betrieb der Schleppschiffahrt wichtige Mainkette von Kitzingen bis Bamberg verlängert, womit Bamberg zum Umschlagplatz auch für alle Güter wurde, die zwischen Kanal und Main die Stadt passierten.

Der neue Prinz-Ludwig-Hafen verfügte über vier Funktionsbereiche, nämlich einen Zoll- und Umschlaghafen mit Lagerhaus, einen Industriehafen, den Holz- und Floßhafen sowie einen Petroleumhafen. Herstellung und Unterhalt der Gesamthafenanlage übernahm der Staat, die Stadt stellte hierzu den Grund unentgeltlich zur Verfügung, den Betrieb übernahm ebenfalls die Stadt.

Besonders bemerkenswert war dabei die Einrichtung eines eigenen Floß- bzw. Holzhafens, der den Einpollerplatz in Staffelbach ersetzen sollte. Das per Bahn oder durch kleinere Flöße ankommende Holz war zu dieser Zeit noch ein erheblicher Wirtschaftsfaktor Oberfrankens und eignete sich besonders gut zum Transport auf dem Wasser. Bereits im 14. Jahrhundert war Bamberg der Ort, an dem die vor allem aus dem Frankenwald oder dem Regnitzeinzugsgebiet kommenden Flöße zu größeren Einheiten („Holländer") verbunden wurden. Dies konnte nur außerhalb des sehr beengten Kranenbereiches geschehen, zum Beispiel am „Pfeuferstor", das heißt an der Einmündung des Maienbrunnen in die Schweinfurter Straße, später auch unterhalb der Spinnerei, aber auch im Buger Floßhafen.

Der Prinz-Ludwig-Hafen bot den Bamberger Fischern und Schiffern erstmals auch ausreichende Flächen zum Überwintern ihrer Schiffe und zu ihrem Schutz bei Hochwasser. Bereits 1799 hatte die Stadt der Schifferzunft auf Erbpacht den sogenannten „Pfinnengraben" in der Weide zum Bau einer Winterhalle überlassen. Als die „Schiffswinterung" jedoch aus hygienischen Gründen 1875 teilweise und 1893 endgültig aufgefüllt wurde, stellte sich erneut das Problem des Verbleibs der Schiffe. Die Gewohnheit der Schiffer, ihre Fahrzeuge im Bereich zwischen Rathaus und Gaustadt zu verankern, behinderte jedoch nicht nur den Schiffsverkehr und gefährdete die Brücken bei Eisgang und Hochwasser, sondern veranlaßte auch die Mechanische Baumwoll-Spinnerei und -Weberei zu heftigen Reaktionen, weil sie ihrer Verpflichtung zur Freihaltung des Regnitzarmes von Eis dadurch nicht nachkommen konnte. Eine Lösung fand sich schließlich vorübergehend in der Zuweisung des Buger Floßhafens und des erst 1857 erstellten Werks-Kanals unterhalb der Spinnerei.

Mit dem Prinz-Ludwig-Hafen verfügte Bamberg erstmals über einen Hafen außerhalb des Stadtkerns, der über ausreichende Einrichtungen und über Reserveflächen verfügte, die eine Erweiterung ermöglichten. Insofern bedeutete auch der Ausbau zum Staatshafen im Gefolge des Baues des Rhein-Main-Donau-Kanals 1962 keine grundsätzliche Neuerung, sondern nur eine Vergrößerung und Modernisierung. Der „Kranen" blieb jedoch bis heute Anlegestelle für die vorwiegend touristischen Zwecken dienende Personenschiffahrt, der auch im Rhein-Main-Donau-Kanal unterhalb der Löwenbrücke ein Steg zur Verfügung steht.

Der Schiffsbau in Bamberg

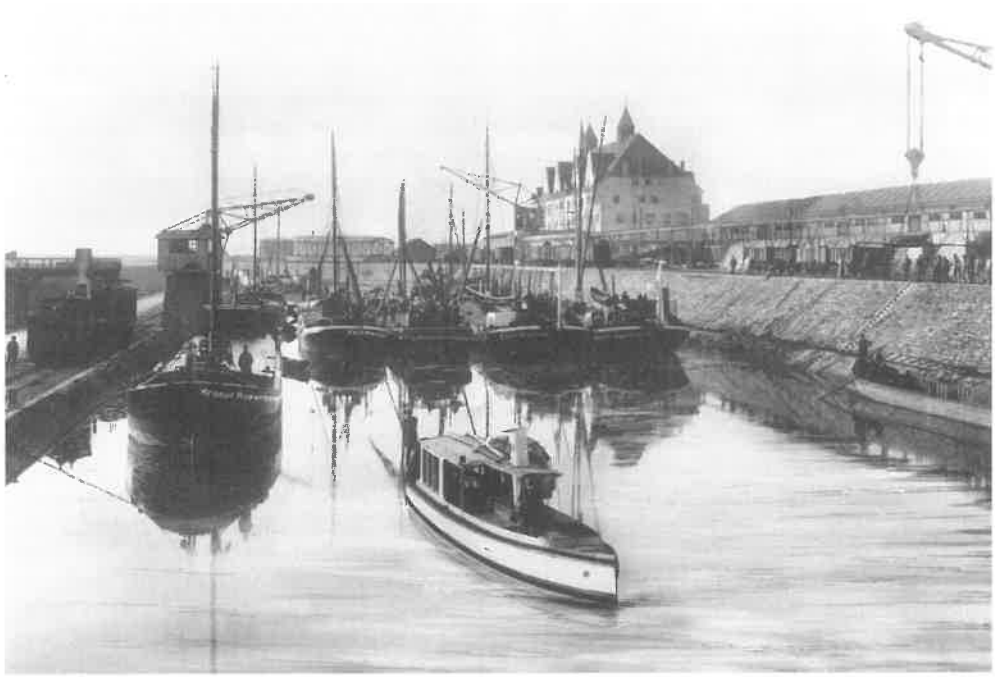
Es entsprach der Bedeutung des Schiffsverkehrs in Bamberg, daß hier auch Schiffbau betrieben wurde. Ursprünglich wohl in erster Linie auf Reparaturen, Ausbesserungen und kleinere Neubauten beschränkt, diente er nur den Bedürfnissen der einheimischen Fischer

und Schiffsleute. Einen kurzen Einblick in die Arbeitsumstände gibt eine Klage der Bewohner im Sand von 1748, mit der sie auf die Belästigungen reagierten, die aus dem Bau von Schiffen und Schelchen auf den Straßen im Sand entstanden.

Mit der gewerblichen Erschließung des südwestlichen Teils der Weide um 1813 ließen sich dort die Schiffbauer Johann und Adam Christ nieder und errichteten einen bedeutenden Schiffbaubetrieb („Schiffbauplatz"), der für Auftraggeber entlang des ganzen Mains tätig war. 1841 bildete sich schließlich sogar ein Schiffbauerverein in der Stadt. Dagegen war der Bau eines Dampfschiffes in der Kapuzinerkirche 1947 nur eine Episode, die für Bamberg ohne nachhaltige Wirkung geblieben ist.

Zusammenfassung

Bambergs Bedeutung als Hafenstadt beruhte zu einem guten Teil in seiner Lage am Beginn des schiffbaren Mains. Damit verfügte die Stadt über einen riesigen wirtschaftlichen Einzugsbereich, der weit über die Hochstiftsgrenzen hinausreichte. Seit der ersten Erwähnung eines Hafens befand sich dieser stets am „Kranen"; der Bau des Ludwig-Donau-Main-Kanals 1843 brachte schließlich eine Ausdehnung innerhalb des linken Regnitzarmes. Erst mit dem Prinz-Ludwig-Hafen kam 1912 ein neues Konzept zum Tragen, das den rechten Regnitzarm einbezog, bis hier schießlich 1962 der Bau der Großschiffahrtsstraße und des Staatshafens die verkehrspolitische Bedeutung Bambergs erneut aufwertete.



27 Der Prinz-Ludwig-Hafen.

Die Schiffahrt auf Main, Regnitz und Ludwig-Donau-Main-Kanal in früherer Zeit

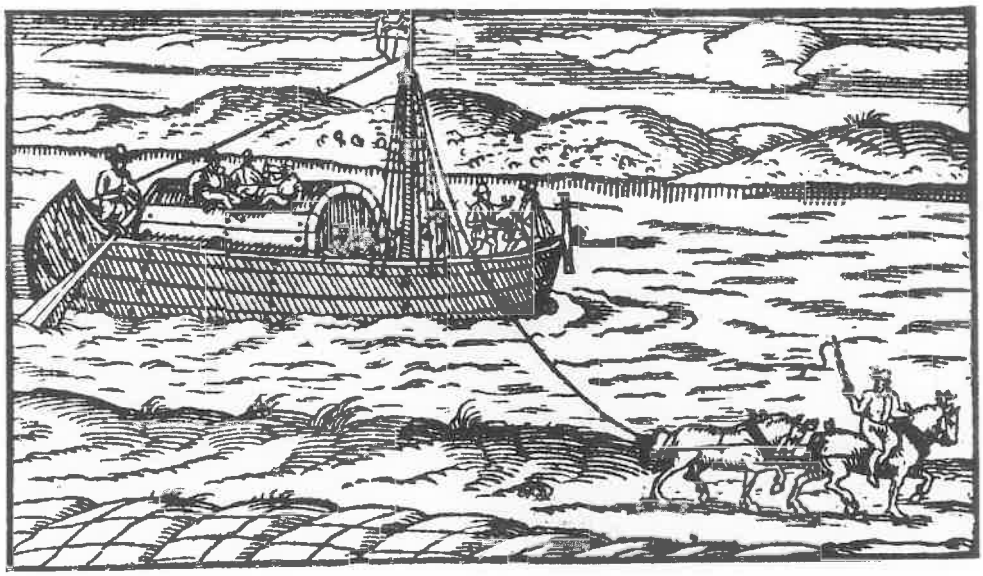
von Dipl.-Ing. Max Porsch/Dr. phil. Bettina Köttnitz-Porsch, Bamberg

Die Mainschiffahrt

Als das südliche und westliche Germanien dem Römischen Reich eingegliedert war, verlief der Untermain innerhalb der Limesgrenze. Wie Donau und Rhein diente er als Verkehrsweg für römische Truppen- und Gütertransporte. Drusus ließ den Flußlauf durch Regulierungsmaßnahmen verbessern, und es ist anzunehmen, daß angesichts der sonstigen guten staatlichen Ordnung auch ein geregelter Schiffsverkehr bestanden hat. Mit der ostwärtigen Ausdehnung des Frankenreichs entwikkelte sich auch die Schiffahrt flußaufwärts fort. Während des ganzen Mittelalters nahm der Main als Verkehrsweg hinsichtlich des Güteraustausches auf der Haupthandelsstraße Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg die erste Stelle ein. So sind im Jahre 1476 zwischen Frankfurt und Nürnberg 5000 Ztr. (250 t) Güter auf der Straße, aber 20 000 Ztr. (1000 t) auf dem Main transportiert worden. Diese Verkehrsleistung auf dem Wasserwege wurde trotz der vielen Erschwernisse im verwilderten, ungeregelten Flußbett erbracht. Hinzu kam die Behinderung durch die Mainmühlen mit ihren Stauanlagen, welche fast die ganze Flußbreite beanspruchten. Die schwerwiegendste Beeinträchtigung einer zügigen Mainschiffahrt ergab sich jedoch aus den zersplitterten territorialen Verhältnissen in Franken. Beim Aufbau der Landesherrschaften ging die Tendenz grundsätzlich nach einem Platz am Main. Bereits im 12. Jahrhundert beklagten sich Bürger und Kaufleute in Würzburg bei Kaiser Friedrich Barbarossa über die neuen, ungewohnten und jeder Vernunft entbehrenden Zölle an sehr vielen Orten – so in einer Urkunde vom 6. April 1157. Diese Zölle wurden von den einzelnen Landesherren nur als Einnahmequellen verstanden, statt gemeinsam für den Ausbau des Mains verwendet zu werden. Schließlich behinderten nicht weniger als 32 Zollstellen zwischen Bamberg und Mainz die Schiffahrt. Hinzu kamen verschiedenenorts Stapelrechte. Ungeachtet aller dieser Schwierigkeiten und Belastungen behauptete sich aber die Mainschiffahrt durch die Jahrhunderte. Im Jahre 1813 wurde sie von 330 Schiffern betrieben. Ihre Zahl übertraf die der Schiffer auf allen übrigen Rheinzuflüssen zusammengenommen.

Eine Wende zu größerer Effektivität der Mainschiffahrt trat zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein. Die freiheitlichen Ideen der Französischen Revolution, die 1804 zum Octroi-Vertrag zwischen Deutschland und Frankreich und somit zu vernünftigeren Bedingungen für die Rheinschiffahrt geführt hatten, bewirkten eine liberalere Wirtschaftsgesinnung, die auch der Mainschiffahrt zugute kam. Von großer Bedeutung war ferner die Beseitigung der Kleinstaaterei in Franken im Zuge der Säkularisation und Mediatisierung. Der Main war nun größtenteils ein bayerischer Fluß geworden. 1818 hob Bayern alle Flußzölle auf. Dadurch reduzierten sich die Zollstellen am Main auf sechs. Gleichzeitig begann man, das Fahrwasser für die Schiffahrt zu verbessern: Mühlwehre wurden beseitigt, Durchstiche und Korrektionen vorgenommen, Felsriffe im Fahrwasser gesprengt und Leinpfade erneuert. Nur am Untermain, in den Hoheitsgebieten von Baden, Nassau, Hessen und der Freien Stadt Frankfurt, ließ die Verwirklichung der in der Wiener Kongreßakte von 1815 festgelegten Grundsätze zur Förderung der Schiffahrt noch Jahrzehnte auf sich warten. So wurde das den direkten Main-Rhein-Verkehr unterbindende Stapelrecht der Stadt Mainz erst 1831 aufgehoben, die Zollstellen am Untermain verschwanden gar erst 1867. Insgesamt betrachtet nahm die Mainschiffahrt in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine deutliche Aufwärtsentwicklung. Der einschlägige Handel erlebte um die Mitte des Jahrhunderts

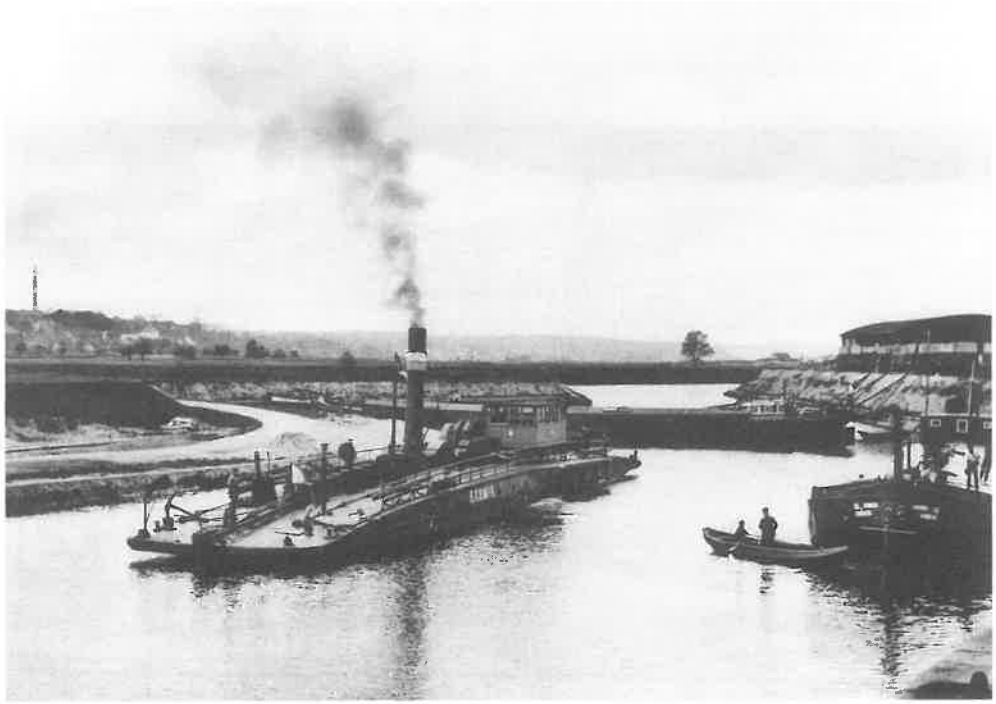
eine regelrechte Blüte. Folgende Zahlen vermitteln eine Vorstellung vom Umfang des damaligen Gütertransports:
1830 zu Berg 12 000 t, zu Tal 53 000 t; 1850/55 zu Berg 60 000 t, zu Tal 170 000 t.
Wie lief der Schiffsverkehr auf dem Main zu dieser Zeit ab?
Zu Tal schwammen die Schiffe mit dem Strom, bergwärts wurden sie getreidelt, konnten aber auch Segel setzen. Die Güterschiffer transportierten Stückgut. Sie waren in allen größeren Orten am Main zu Hause. Einige Bamberger Schiffer belieferten zweimal jährlich die Städte Frankfurt und Mainz mit Fischen. Marktbreiter und Würzburger Schiffer betrieben Getreidehandel. Fruchtschiffer kamen aus dem Bereich des mittleren Mains. Die Holzschiffer betätigten sich auch als Holzhändler. Sie stammten wie die Steinschiffer aus den Orten am Mainviereck. Marktschiffer aus dem Maindreieck belieferten wöchentlich Würzburg. Solche aus Hanau waren für tägliche Fahrten nach Frankfurt zuständig. Krämermarktnächler pendelten zwischen den Jahrmärkten hin und her. Schließlich fehlten die Reisepassagiernächler nicht. Die im 18. Jahrhundert eingeführte Rangschiffahrt befaßte sich mit vertraglich abgesichertem und terminlich fixiertem Gütertransport. Sie erweiterte sich nach Abschluß der Mainzer Rheinschiffahrtsakte von 1831 zum direkten regelmäßigen Verkehr auf dem Rhein und nach Holland. Daran partizipierten nicht nur die Städte am Untermain, sondern auch Würzburg, Kitzingen und Bamberg. Zu Tal transportierte man Getreide, Wein, Bier und andere Landesprodukte, zu Berg hauptsächlich Kolonialwaren. Die Mainschiffe zeichneten sich nicht nur durch ihr Anpassungsvermögen an die mißlichen Fahrwasserverhältnisse des



29 Treidelschiff auf dem Main.

Mains, sondern auch durch ihre solide Bauweise und die gefällige Bauart aus. Holzschiffswerften gab es vor allem in Bamberg, Schweinfurt, Würzburg, Lohr/Sendelbach, Wertheim, Wörth und Aschaffenburg. Im Jahre 1840 umfaßte die bayerische Mainflotte rund 300 Schiffe über 50 t Tragkraft mit einer Tonnage von rund 25 000 t, verteilt auf 33 Heimatstandorte von Bamberg bis Aschaffenburg. Demgegenüber verfügte die außerbayerische Mainflotte nur über ein Zehntel dieses Schiffsbestandes.

Nur eine Episode bedeutete die Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Main, welche auf dem Rhein seit 1826 florierte. Auf Initiative der bayerischen Regierung kam es 1841 in Würzburg zur Gründung der Main-Dampfschifffahrtsgesellschaft. Eine gelungene Probefahrt mit dem von der Mosel entliehenen Raddampfer „La Jeanne d'Arc" von Mainz bis Bamberg im Dezember 1841 weckte Begeisterung. Aber den im Sommer 1842 begonnenen Fahrdienst der ersten Dampfboote „Ludwig" und „Verein" zwischen Würzburg und Frankfurt brachten Niederwasserstände, fehlende Betriebseinrichtungen und technische Probleme der eingesetzten Raddampfer, die mehr für Personen- als Güterverkehr geeignet waren, in immer neue Schwierigkeiten. Zur durchgehenden Befahrung der Strecke Bam-



Der Kettenschlepper „Meekuh" im Bamberger Prinz-Ludwig-Hafen.

berg – Mainz kam es überhaupt nicht. Dazu trat ab Herbst 1854 die Konkurrenz der Eisenbahn. So mußte das mit großen Hoffnungen gestartete Main-Dampfschiffahrtsunternehmen bereits 1858 liquidiert werden. Es zeigte sich, daß der Main als Verkehrsweg in der Verfassung, in der er sich in der Mitte des 19. Jahrhunderts darbot, mit dem neuen Verkehrsmittel Eisenbahn nicht Schritt halten konnte. Der Rückgang des Gütertransportes erfaßte zunächst den Verkehr zu Berg, um die Mitte der 60er Jahre auch den Talverkehr. Die Herabsetzung der außerbayerischen Mainzölle (1861) und ihr gänzlicher Wegfall (1867) stoppten diesen Schrumpfungsprozeß nur vorübergehend. Zum Verfall der Transportleistungen trat ein Strukturwandel in Richtung Massengut. Höherwertige Fracht wanderte zur Eisenbahn ab. Die ehedem stattliche Mainflotte wurde durch Verkauf und Versteigerung dezimiert. Die schlechten Aussichten für den Schifferstand veranlaßten die Söhne, in andere Berufe abzuwandern. Auch die durchgehende Flußkorrektion, in die allein der bayerische Staat bis in die 90er Jahre rund 10 Mio. Mark investierte, konnte den Rückgang nicht aufhalten.

Geradezu gegenläufig hat sich im 19. Jahrhundert die schon seit dem Mittelalter betriebene Flößerei auf dem Main entwickelt. Anders als der Schiffsverkehr wurde sie von der Eisenbahn nicht beeinträchtigt. Nun konnte das Floßholz dem Main auch auf der Schiene zugeführt werden. Der Aufschwung der Flößerei seit der Jahrhundertmitte, vor allem auf dem Untermain, wird in Zahlen deutlich: Im Jahrzehnt zwischen 1854 und 1865 erhöhte sich die Anzahl der Flöße von 886 auf 1517. Besonders effektiv war die Transportkombination Bahn – Wasser da, wo regelrechte Holzeinwurfsstellen vorhanden waren wie in Staffelbach, Schweinfurt und, nach dem Bau eines Verbindungsgleises zum Hafen (1882), auch in Würzburg. Das Floßholz wurde zum Teil schon unterwegs verkauft (sogenannte Weißflößerei), vor allem in Aschaffenburg und Frankfurt.

Kehren wir zur Situation der darniederliegenden Schiffahrt in den Jahren 1875/80 zurück. Auf der Suche nach Alternativen zum unrentablen Treidel- bzw. Raddampferbetrieb bot sich die Dampfkettenschleppschiffahrt an. Dem Beispiel am Neckar folgend, wo sie seit 1878 mit Erfolg betrieben wurde, erteilten die Mainuferstaaten 1884 der AG „Mainkette“ in Mainz die Konzession zum Verlegen der Kette im Main von Mainz bis Aschaffenburg. Gleichzeitig hatte die preußische Regierung den Main von der Mündung bis Frankfurt durch den Bau von fünf Staustufen kanalisiert. Damit war die zur Existenzfrage für die Mainschiffahrt gewordene Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse zunächst am Untermain optimal gelöst. Auch die großen Rheinschiffe konnten nun den Frankfurter Hafen erreichen. Der auf ein Minimum geschrumpfte Güterverkehr (1880/82) schnellte bereits im ersten Jahr nach der Fertigstellung in die Höhe und überschritt nach wenigen Jahren die Millionengrenze. Dieser Erfolg und die Erkenntnis, daß die Stauregelung die Lösung der Schiffahrtsprobleme am Main schlechthin bedeutete, veranlaßte auch Bayern, sich an der Fortsetzung bis Aschaffenburg (ab 1913) intensiv zu beteiligen. Das Ziel, baldmöglichst den Anschluß an die Rheinschiffahrt zu erreichen, strebte auch die bayerische Staatsbahn an, um den Umschlagplatz für ihre Dienstkohle von der Mainmündung ins eigene Hoheitsgebiet verlegen zu können. Bedingt durch den Ersten Weltkrieg, konnte der neue Hafen Aschaffenburg erst 1920 angeschlossen werden. Nach wie vor erfüllte aber auch die Kettenschleppschiffahrt ihre Aufgabe zur Bedie-

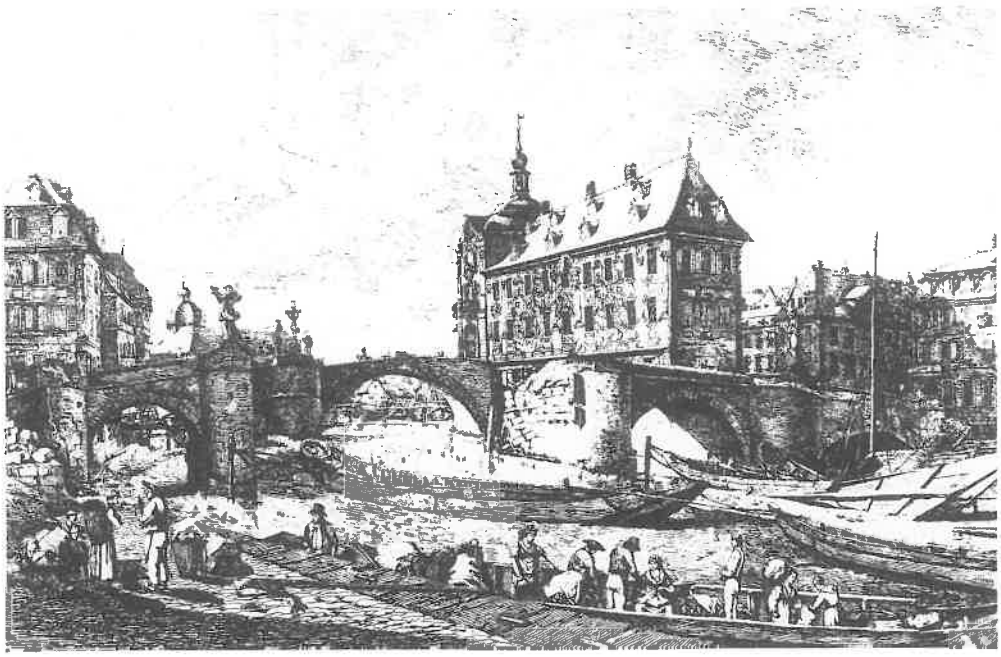
nung der Häfen am kanalisierten wie am noch nicht kanalisierten Fluß, wobei Bayern die Betriebserweiterung schließlich 1912 bis nach Bamberg gestattet hatte. Erst 1936 wurde der letzte Kettenschlepper, auf fränkisch „Meekuh", außer Dienst gestellt. Um diese Zeit stand die Mainkanalisierung, seit 1921 von der Rhein-Main-Donau AG zielstrebig fortgesetzt, bereits vor den Toren Würzburgs. Mit dem Anschluß seines Hafens im Kriegsjahr 1940 und einer letzten Bauphase nach dem Zweiten Weltkrieg bis zum Hafen Bamberg kam der Mainausbau 1962 zum Abschluß.
Der Schiffahrt stand nun eine leistungsfähige, fast 400 km lange Wasserstraße zur Verfügung. Hatte in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts der Schleppverband dominiert, so kehrte sich nach dem Zweiten Weltkrieg das Verhältnis um zugunsten des beweglicheren Motorgüterschiffs, des sogenannten Selbstfahrers. Ein weiterer Trend geht zum Einsatz größerer Schiffsgefäße sowie zur Schubschiffahrt. Zu erwähnen sind schließlich Spezialschiffe für den Containertransport und zur Beförderung flüssiger oder gasförmiger Ladungen. Die Entwicklung des Schiffsverkehrs und der technische Ausbau der Main-Wasserstraße werden auch weiterhin in enger Wechselbeziehung stehen.

Die Regnitzschiffahrt

Für eine Schiffahrt auf der Regnitz in vorfränkischer Zeit gibt es keinen Nachweis. Doch wird mit der fränkischen Landnahme der Fluß seine Rolle als Schiffahrtsweg übernommen haben. Im Mittelalter waren die Flüsse als Transportwege den Landstraßen überlegen. Die geringe Größe der Schiffe gestattete das Befahren selbst solcher Wasserläufe, deren Schiffbarkeit heute nicht vorstellbar ist. Es ist authentisch überliefert, daß Karl der Große 793 die Regnitz als Reiseweg benutzt hat. Und als im 9. und 10. Jahrhundert in der Königspfalz Forchheim Reichs-, Fürsten- und Kirchenversammlungen abgehalten wurden, wird die Regnitz als Verkehrsweg von Bedeutung gewesen sein. Den ausschlaggebenden Impuls erhielt der Schiffsverkehr auf der unteren Regnitz, nachdem Kaiser Heinrich II. im Jahr 1007 Forchheim der Kirche von Bamberg geschenkt hatte, indem es fortan die wichtigste Festung des Hochstifts darstellte. In den folgenden 800 Jahren zeigten die Bamberger Landesherren fortwährendes größtes Interesse an der Funktionsfähigkeit des Wasserweges zwischen Bamberg und Forchheim. Die Errichtung von Mühlwehren und Wasserradanlagen im Fluß, welche die Schiffahrt verhindert hätten, war durch bischöfliche Verordnung untersagt. Hingegen war am Oberlauf der Regnitz auf markgräflich-ansbachischem Territorium durch Mühlwehre und etwa 200 Wasserschöpfräder jegliche Schiffahrt unterbunden. Aus dem Umstand, daß Forchheim als bambergische Festung eine Garnison, ein Zeughaus, eine Pulvermühle, zwei Pulvermagazine, ein Getreidemagazin und eine Gießhütte unterhielt, ergab sich ein reger Schiffsverkehr zwischen beiden Städten. Dieser lag ausschließlich in den Händen von Bamberger Schiffern, und zwar der Oberen Schifferzunft am Mühlwörth. In einer Schiffer- und Ferchenordnung (Ferche = Überfährer) von 1612 wurde das unentgeltliche Privileg der Regnitzschiffahrt bestätigt. In Kriegszeiten wie im Hussitenkrieg 1431 oder im Markgräflerkrieg 1552/53 wurden Kriegsmaterial und Soldaten „uffm Wasser" nach Forchheim geschickt. Ebenso bewährte sich die Schiffahrt im Dreißigjährigen Krieg, als schweres Kriegsgerät sowie Lebensmittel zu befördern waren. Selbst die Schweden bedienten sich des Wasserwegs. In Friedenszeiten gab es einen regelrechten täglichen Pendelverkehr für Güter und Personen. Je nach Wasserführung

beanspruchte eine Talfahrt drei oder vier Stunden. Auf den Lastkähnen, den Schelchen, wurden unter anderem Steinmetzerzeugnisse, Schiefer aus dem Frankenwald, Zehntgetreide, Wein, Salz und Kaufmannswaren transportiert. Forchheim war ein beachtlicher Lager- und Umschlagplatz. Auf Wagen kamen die Güter, auch Floßholz, zum Ufergelände rechts unterhalb der alten Regnitzbrücke an der Ziegelhütte. Zwar stand der Regionalverkehr im Vordergrund, doch wird auch über Fernhandel berichtet. Allerdings mußten hierfür die am Mühlwörth in Bamberg eingetroffenen Güter entladen und zum Kranen, dem damaligen Umschlagplatz zum Main hin, befördert werden.
Zu Beginn des 19. Jahrhunderts erwies sich die liberalere Wirtschaftsgesinnung auch hinsichtlich der Regnitz als Denkanstoß. Der Bamberger Bibliothekar J. H. Jäck wirft in einer euphorischen Denkschrift von 1816 die Frage nach der Schiffbarmachung der Regnitz zwischen Fürth und Forchheim auf. Das gleiche Thema wird vom Königlich Baierischen Wasser- und Straßenbau-Inspektor zu Erlangen, Friedrich Fick, aufgegriffen. Es kam jedoch nur zu zwei Flößversuchen, die der Bamberger Stadtrat Joseph Ernst Strüpf im Herbst 1811 zwischen Fürth und Erlangen bzw. im Frühjahr 1812 zwischen Erlangen und Forchheim unternommen hat.

Der uralte Schiffsverkehr im Unterlauf der Regnitz wurde ab 1843 durch den Ludwig-Donau-Main-Kanal mehr und mehr beeinträchtigt. Um 1900 wurde er ganz aufgegeben.



33 Regnitzschiffe vor dem Bamberger Rathaus.

Die Schiffahrt auf dem Ludwig-Donau-Main-Kanal

Im Vergleich mit Main und Regnitz ist der Kanalschiffahrt nur eine kurze Dauer von 100 Jahren beschieden gewesen. Ihr Schicksal war das des Kanals selbst. Nach neunjähriger Bauzeit – eine noch heute erstaunliche Leistung – ab 1845 durchgehend befahrbar, sollte der 173 km lange, überwiegend künstliche Wasserweg von Kelheim nach Bamberg das Bindeglied zwischen Donau und Main bilden, um die Verkehrslage des Binnen- und Agrarstaates Bayern zu verbessern. Mit 15,76 m Wasserspiegelbreite, 1,46 m Tiefe und 100 Schleusen war der Kanal für 120-t-Schiffe ausgelegt. Sie wurden mittels Pferdetreidel fortbewegt. Fünf Tage beanspruchte die Fahrt zwischen den Kopfstationen Kelheim und Bamberg. Mit dieser Konzeption entsprach der Kanal den Vorstellungen und Verkehrsbedürfnissen seiner Zeit und erfüllte seine Aufgabe eine Reihe von Jahren. Bereits mit der Eröffnung der Teilstrecke Bamberg-Nürnberg 1843 hatte ein reger Güterverkehr eingesetzt. Nach Freigabe der durchgehenden Schiffahrt 1845 erregten einige Fahrten öffentliche Aufmerksamkeit: So der Transport der Kolossalfiguren für das Kanalmonument in Erlangen, die Probefahrt eines eisernen Frachtschiffes von Amsterdam nach Wien in 34 Tagen und die Verschiffung der Glieder für die berühmte Kettenbrücke in Budapest, die, in England hergestellt, auf dem Binnenwasserweg nach Ungarn befördert wurden. Bereits 1850 erreichte der Kanal seine Spitzenleistung mit 200 000 t. Bis 1865 hielt sich der Umschlag bei 160 000 t, sank aber infolge der Konkurrenz der parallel verlaufenden Bahnlinien bis 1900 immer weiter ab und lag zuletzt bei 30 000 t/Jahr.

Als 1945 Bombenschäden das Ende der Kanalschiffahrt besiegelten, war der Ludwig-Donau-Main-Kanal bereits ein Technik-Denkmal geworden.

Herausgeber:	Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg
Druck:	Verlagsdruckerei Schmidt GmbH, Neustadt/Aisch
ISSN	0177-1795
Fotos:	Bischof+Broel, Nürnberg
	Stadtarchiv Bamberg
	Hafenverwaltung Bamberg
Lithos:	Verlagsdruckerei Schmidt GmbH, Neustadt/Aisch
Luftbildfreigabe:	Regierung von Oberbayern, G 4/30926