

Welchen Nutzen hat die Güterdrehscheibe Hafen nach 25 Jahren?

200 000 Lkw-Fahrten werden im Jahr eingespart

Das Verhalten der Konsumenten ändert sich. Immer mehr Menschen lassen sich immer mehr Dinge direkt nach Hause liefern. Doch Güter, die aus Asien oder von sonst wo auf der Welt kommen, müssen erst einmal verteilt werden. Das hat Auswirkungen auf den Bayerhafen Nürnberg und Roth, der zur Bayerhäfen Gruppe gehört und der die größte Güterdrehscheibe in Süddeutschland ist. Ein Gespräch mit dem neuen Hafen-Geschäftsführer Alexander Ochs. Der gebürtige Hofer ist seit 1. Januar 2017 im Amt. Anlass ist die Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals vor 25 Jahren.

NZ: Haben sich die Erwartungen, die an den Kanalbau geknüpft waren, erfüllt?

Ochs: Wenn es keinen Kanal gäbe, dann hätten wir keine durchgängige logistische Verbindung von den ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) bis zum Schwarzen Meer. Ohne Kanal hätten wir in Nürnberg auch kein Güterverkehrsnetz mit einer trimodalen Umschlagsanlage, das den Warenverkehr zu Wasser, auf der Schiene und auf der Straße organisiert. 200.000 Container werden im Jahr umgeschlagen, das ersetzt 200.000 Lkw-Fahrten. In der Metropolregion Nürnberg hängen über 100.000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze vom Logistikbereich ab. Am Hafen werden sie gebündelt. 200 Unternehmen mit 6700 Arbeitsplätzen wurden hier angesiedelt. Logistik ist auch ein Jobmotor. Dabei geht es nicht mehr nur um einfache Arbeiter, sondern auch um Informatiker, Ingenieure bis hin zum Diplomkaufmann.

Bei Produkten, die nicht so schnell ankommen müssen, ist der Transport auf der Wasserstraße eine echte Alternative.

NZ: Dann müssen die Logistikfirmen nur noch das Angebot annehmen?

Ochs: Wir machen derzeit Markterhebungen zum Schwerlastverkehr. Wir wollen wissen, welche Potenziale es in der Region für die Verlagerung von Gütern auf die Wasserstraße gibt. Wir streben an, noch besser über die Möglichkeiten des trimodalen Güterumschlags zu informieren. Jetzt haben wir in Kooperation mit der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr SGKV e.V. angehende Spediteure eingeladen, weil zu wenige wissen, wie das System funktioniert.

NZ: Es gibt nur noch wenige Flächen im Hafen, auf denen sich Firmen ansiedeln können. Mussten Sie schon interessante Bewerber abweisen?

Ochs: Die Erweiterungsfläche Hafenindustriegelände Süd ist vom Stadtrat gekippt worden, was wir sehr bedauern. In der Stadt Nürnberg fehlen bis 2025 rund 80 Hektar an Gewerbeflächen für Industrieanordnungen und Produktionsweiterungen; zusätzlich fehlen noch einmal rund 30 Hektar Flächen für Logistik-Ansiedlungen. Wir überprüfen derzeit, wie wir unser Areal noch effizienter nutzen können. Derzeit wird ein Konzept zur Optimierung der Parkplätze erarbeitet. Es soll Parkhäuser geben. Logistik-Immobilien müssen auch nicht unbedingt einstöckig sein. Man kann auch auf der zweiten Etage produzieren, wenn die Lkw diese direkt anfahren können. Wir müssten bislang eine größere Anstellung ablehnen. Wir haben immer eine Lösung gefunden.



Alexander Ochs
Foto: Verena Litz

NZ: Beim Warenumschlag auf dem Wasserweg mussten Sie aber zuletzt Einbußen hinnehmen?

Ochs: Binnenschiffe sind prädestiniert für Massengüter wie zum Beispiel Weizen und Gerste. Die Metropolregion Nürnberg ist allerdings kein großer Agrarstandort. Schwergut spielt dagegen eine wichtige Rolle fürs Binnenschiff. Nur weil es die Wasserstraße gibt, kann Siemens seine großen Transformatoren, die bis 500 Tonnen wiegen, von Nürnberg aus in die ganz Welt transportieren. Hinzu kommt noch das veränderte Verhalten der Konsumenten. Eine Wasserstraße ist dafür da, große oder schwere Massengüter mit einer reduzierten Geschwindigkeit zu transportieren. Amazon-Lieferungen kommen nicht mit dem Schiff.

NZ: Was wollen Sie unternehmen, damit mehr Güter auf dem Kanal transportiert werden?

Ochs: Es müssen keine Sperrgüter, Teile für Baustellen oder Windkraftanlagen auf der Autobahn transportiert werden. Das sind Güter, die hervorragend für die Wasserstraße geeignet sind. Bei der Verlagerung des Warenverkehrs von der Straße auf die Schiene oder auf die Wasserstraße müssen wir ein Stück weit auch den Mut aufbringen, etwas Neues auszuprobieren. Im letzten Jahr haben wir begonnen, Container mit dem Schiff aus Rotterdam zum Bayerhafen in Nürnberg zu transportieren. Mit dem Zug dauert der Transport einen Tag, mit dem Schiff sechs bis sieben Tage.

NZ: Die Stadt hat versprochen, den Wegfall des Hafeneindüstreegeländes Süd durch eine andere Fläche zu kompensieren.

Ochs: Dies ist noch nicht erfolgt. Wenn man diese Fläche aber aufteilen würde, dann würde man zusätzlichen Verkehr erzeugen, weil die Bündelfunktion des Hafens wegfällt. Wir müssen bei den Flächen auch die Entwicklungen der Zukunft mit berücksichtigen: Wenn sich das Verhalten der Verbraucher ändert und immer mehr Produkte individuell angeliefert werden, dann muss die Logistikbranche auch dafür Antworten geben können.



Das Gelände des Nürnberger Hafens ist 337 Hektar groß. Im Jahr werden rund 15 Millionen Tonnen an Gütern umgeschlagen. Ein Viertel davon werden auf dem Schienenweg und auf dem Wasser transportiert.
Foto: Oliver Acker/www.digitale-luftbilder.de

NZ: Welche neuen Schwerpunkte wollen Sie setzen?

Ochs: Neben den Parkraumkonzepten und der noch effizienteren Nutzung von Flächen wollen wir den Firmen noch mehr Service bieten. Wir werden gemeinsam Produkte entwickeln, die alle Firmen nutzen können. Unter dem Stichwort „produktive Nachbarschaft“ schauen wir nach, wo es etwa Hallen- oder Büroraumleerstände gibt. Wir wollen auch die Häfen im slowenischen Koper und im italienischen Triest besser mit Nürnberg verbinden. Auch auf der Verbindung zu den deutschen Seehäfen wie Hamburg und Bre-

mehaven besteht noch Potenzial zur Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene. Ich denke, wir haben in Nürnberg gute Potenziale, um den Häfen als Güter-Drehscheibe noch weiter zu optimieren. Bei Ausschreibungen von Logistikdienstleistungen sollte auch auf die Alternativen zur Straße – den Transport auf dem Wasser oder auf der Schiene – verstärkt hingewiesen werden.

NZ: Der komplette Ausbau der Donau für Transportschiffe wird nicht kommen. Ein Nachteil für den Nürnberger Hafen?

Ochs: Lieber eine kleine Verbesserung als gar keine Verbesserung. Das Plan-

feststellungsverfahren für den ersten Abschnitt des Donauausbaus zwischen Straubing und Vilshofen läuft. Wichtig ist, dass überhaupt eine Verbesserung erreicht werden konnte. Es war eben ein demokratischer Prozess.

NZ: Im Umfeld des Hafens werden viele Brücken saniert. Ein Problem?

Ochs: Ja, wenn alles gleichzeitig geschieht, wir sind in die Planungen eingebunden und können so unsere Kunden informieren. Wir werden auch mit den Bau Beteiligten sprechen, damit die Wasserstraße für die Anlieferung der Bausteine oder Brückenteile genutzt wird.

Fragen: André Fischer

Wasserstraßenverein sieht 125 Jahre nach seiner Gründung neue Aufgabe:

Das Schiff wieder starkmachen

Harte Zeiten für die Binnenschifffahrt: Schiene und Straße graben ihr das Wasser ab. Beim 1. Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstag in Nürnberg haben sich Branchenvertreter über Gegenmaßnahmen ausgetauscht.

Die Jubiläumssfreude ist nicht ungebrochen. Der Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau feiert zwar gerade einen Doppelgeburtstag, fühlt sich verkehrspolitisch aber abgehängt. Der Grund: „Der Wasserweg wird momentan viel zu wenig genutzt“, beklagt Michael Fraas, der als städtischer Wirtschaftsreferent der Vereinsvorsitzende ist.

Vor 125 Jahren gründete sich der Verband, dem heute 150 Branchenverbände, Unternehmen, Kommunen und Behörden angehören, in Nürnberg. Vor 25 Jahren dann erfüllte sich sein Vereinszweck: Der Main-Donau-Kanal ging in Betrieb, die Lücken schloss für eine durchgehende Wasserstraße von der Nordsee zum Schwarzen Meer. Doch seit einigen Jahren sin-

ken, wie berichtet, die Gütermengen auf dem Kanal stetig. „Wir müssen das Bewusstsein der verladenden Industrie für die Kapazitäten der Wasserstraße schärfen“, forderte Fraas im NZ-Gespräch beim „Wasserstraßen-tag“ am Freitag auf der Kaiserburg. Da der Güterverkehr weiter wachse, biete sich der Kanal an, „er ist ja da“. Denn der Ausbau von überlasteten Straßen und Bahnstrecken verursache gigantischen Aufwand.

Fraas sieht dabei die Bundespolitik in der Pflicht, den Schifffahrtstransport wirtschaftlich attraktiver zu machen. Das Tarifgefüge bezuzuge derzeit die Schiene, „die Bahn ist für klassische Wirtschaftsgüter sehr günstig geworden“. Aber auch bei der Sanierung von Schleusen und Brücken herrsche Nachholbedarf.

Der bayerische Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) stellte auf der Tagung ebenfalls die Leistungsfähigkeit und positive Umweltbilanz der Binnenschifffahrt heraus. Stärker habe sich zuletzt freilich die Personenschifffahrt entwickelt – ihr Boom sei

ein starker Wirtschaftsfaktor –, allein im Hafen Nürnberg verdoppelten sich seit 2011 die Anlegezeiten. Herrmann versprach Investitionen von vielfachen Millionen Euro, und die technischen Schwächen der Main-Donau-Strecke zu mildern, etwa mit Schleusen-Neubauten oder Anschlüssen für den Zubringerverkehr. Er verteidigte auch den geplanten Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen – der Entschluss für die jetzige Variante habe einen zähen Streit abgekürzt.

Beim Festakt erinnerte der Verein an die kontroverse Baugeschichte des Main-Donau-Kanals. Der stand noch 1981 kurz vor dem Baustopp. Bundesverkehrsminister Volker Hauff (SPD) bezeichnete ihn damals als „dümmstes Bauwerk seit dem Turmbau zu Babel“. Dieses unversengene Verdikt zitierte Oscar Schneider (CSU) in einem Rückblick als Zeitzeuge. Als Bauminister im Kabinett Kohl brachte Schneider den Ausbau dann mit voran. Für Joachim Herrmann ist der Kanal seitdem „zu einem echten Erfolgsmodell geworden“. Isabel Laufer

Leseraktion zur Rückengesundheit

Heike Drechsler gibt Tipps

Wer kennt das nicht? Eine falsche Bewegung, und schon sticht es im Kreuz. Ein langer Tag im Büro, und prompt vermasseln Rückenschmerzen auch noch den Feierabend. Wie man seinen Rücken gesund hält, weiß Sportidol Heike Drechsler.

Beim „NZ-Gesundheitsforum“ beantwortet die einstige Doppel-Olympiasiegerin im Weitsprung live vor Ort in der Redaktion die Fragen unserer NZ-Leser.

Am Mittwoch, 12. Juli, informiert Heike Drechsler als Gesundheitsexpertin der Barmer ab 16 Uhr über das Thema Rückengesundheit und verrät Tricks für den Alltag. Im Anschluss an das Gesundheitsforum steht sie für Autogramme und Fotos zur Verfügung.



Olympiasiegerin Heike Drechsler.
Foto: dpa

Wenn Sie bei der kostenlosen Veranstaltung dabei sein möchten, bewerben Sie sich! Bitte schicken Sie eine Postkarte mit Ihrem Namen, Alter, Adresse und Telefonnummer an: Nürnberger Zeitung, „NZ-Gesundheitsforum“, Marienstraße 9, 90402 Nürnberg.

Sie können uns auch eine E-Mail schicken mit allen Angaben an nz-themen@pressenetz.de. NZ

Einseedeschluss ist Montag, 3. Juli. Unter allen Bewerbern werden 20 Leser ausgewählt.

NZ Lokales

Telefon: (0911) 2351-2036 (11-15 Uhr)
Fax: (0911) 2351-133211
E-Mail: nz-lokales@pressenetz.de
Blog: nz.de/senf

Wir sind offen für Anregungen, Ideen oder Themenvorschläge. Bitte schreiben Sie uns!