

Nürnberg's Wirtschaftsreferent Fraas sieht im Main-Donau-Kanal einen Verkehrsträger mit Zukunft

Die Wasserstraße hat noch Reserven

NÜRNBERG — Heute findet der zweite Bayerische Wasserstraßen- und Schifffahrtstag in Bamberg unter Federführung des Deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau (DWSV) statt. Die NZ sprach mit dem Nürnberger Wirtschaftsreferenten Michael Fraas (CSU), der in Personalunion Vorsitzender des Vereins ist, über die aktuellen Herausforderungen der Branche in der Region.

NZ: Herr Fraas, kurz zusammengefasst – was bedeutet aktuell die Wasserstraße für den Wirtschaftsraum Nürnberg?

Michael Fraas: Die Wasserstraße ist ein enorm wichtiger Treiber für unseren Wirtschaftsraum. Bestimmte Betriebe gäbe es in der Region ohne die Wasserstraße überhaupt nicht, bestes Beispiel ist hier sicher das Siemens-Trafowerk. Die riesigen Hochleistungstransformatoren, die ein paar hundert Tonnen wiegen, können im Prinzip nur über die Wasserstraße nach Norden zu den Seehäfen transportiert werden. Und das gilt für viele weitere große Industriebetriebe auch. Die Wasserstraße ist schon immer der entscheidende Treiber für den Logistikstandort Nürnberg gewesen: Das heutige Güterverkehrszentrum (GVZ) im Hafen Nürnberg wurde durch den Bau des Main-Donau-Kanals erst möglich.

NZ: Gibt es weitere Beispiele für Produkte, die für die Wasserstraße prädestiniert sind?

Fraas: Denken Sie an große Bauteile, etwa für Windkraftenergieanlagen, wie sie in Neumarkt hergestellt werden. Die kann man theoretisch natürlich auch mit immensen Aufwand auf der Straße transportieren – aber zielführend ist das sicher nicht. Ein relativ neues Thema sind recyclingfähige Stoffe: Hier spüren wir in den vergangenen Jahren einen deutlichen quantitativen Anstieg in allen bayerischen Häfen. Recyclinganlagen in den Häfen sind ein absolutes Zukunftsthema.

NZ: Der Politik wird ja oft vorgeworfen zu wenig zu tun, um Güter von der Straße aufs Gleis oder die Wasserstraße zu bringen – welche Maßnahmen könnten da ergriffen werden?



Beim Bau des Kanals war das Thema Flusskreuzfahrten noch kein großes. Das hat sich geändert. Umso mehr profitiert der Tourismus in Nürnberg von der Personenlande am Hafen.

Fraas: Es gibt seit Mai den Masterplan Binnenschifffahrt der Bundesregierung, der ein klares Bekenntnis zur Wasserstraße als Verkehrsträger formuliert. Darüber hinaus werden Geld und Ressourcen für dringend benötigte Schleusen- und Brückensanierungen bereitgestellt. Gleichzeitig wollen wir eine Kannibalisierung der Verkehrsträger vermeiden, denn wir brauchen alle Verkehrsträger. Ziel muss eine sinnvolle Verknüpfung sein, gemäß dem Motto: Was auf die Wasserstraße kann, soll auch dort transportiert werden. In ein Binnenschiff passen bekanntlich über den Daumen rund 150 Lkw-Ladungen. Das können sicher nicht kritische Bauteile für die Automobilindustrie sein, die ‚just in time‘ geliefert werden müssen. Aber große Anlagenteile, Schüttgut, recyclingfähige Stoffe sollten auf der Wasserstraße transportiert werden. Die Wasserstraße hat noch hohe Kapazitätsreserven! Je mehr wir auf diesen Verkehrsträger hinüberschaffen, um so mehr entlasten wir die anderen. Der große Vorteil der Wasserstraße: Die Kapazität ist schon da und muss nicht – wie etwa bei Schiene und Straße – durch Erweiterungen erst geschaffen werden.

NZ: Es sei denn, eine längerfristige Sperrung einer einzelnen

Schleuse, wie sie aktuell in Riedenburg bereits zum zweiten mal dieses Jahr infolge eines Unfalls erfolgen muss, legt den Betrieb lahm. Gibt es Modelle, wie sich solche Unfälle vielleicht künftig verhindern ließen?

Fraas: Neue digitale Mittel können auch dafür eingesetzt werden, die Wasserstraßen sicherer zu machen – Stichwort Wasserstraße 4.0. Das wird unter anderem heute auf dem Wasserstraßentag diskutiert werden. Die Überlegungen gehen durchaus schon in Richtung autonome Schiffe. Und die müssen natürlich sicher so an die Schleuse heran gelenkt werden, dass keine Kollision passiert.

NZ: Mit welchen Auswirkungen in Folge der aktuellen Sperrung rechnen Sie?

Fraas: Ich glaube insgesamt kommen wir mit einem blauen Auge davon. Am ärgerlichsten ist es sicherlich zunächst einmal für die Flusskreuzfahrtschiffe. Natürlich kommen auch deren Passagiere mit Bussen weiter, aber gebucht haben sie nun mal eine Kreuzfahrt. Aber auch bei den Binnenschiffen musste es zu teils kostspieligen Umladungen kommen.

NZ: Die Stadt Nürnberg hat sich auf die Flusskreuzfahrten, die

aktuell voll im Trend liegen, eingerichtet. So wurde unlängst die Personenlande im Hafen ausgebaut. Wie werden Sie das Thema weiter begleiten?

Fraas: Die Flusskreuzfahrten sind deswegen so phänomenal, weil daran damals beim Bau des Kanals wirklich kaum jemand gedacht hatte. Davon profitieren wir touristisch enorm – wir liegen bei derzeit rund 1000 Anlandungen. Was wir hier noch ausbauen wollen, ist die Kooperation mit anderen Städten der Metropolregion.

NZ: Spürt die Branche denn schon die Folgen des Klimawandels – etwa durch Niedrigwasser?

Fraas: Es gab in den vergangenen Jahren durchaus schon Phasen, in denen die Ladungen der Schiffe wegen Niedrigwasser reduziert werden mussten. Ebenso wie Beeinträchtigungen durch Hochwasser übrigens. Das sind Herausforderungen, denen auch wir uns zunehmend stellen müssen. Allerdings hat die Region von der Wasserüberleitung durch den Kanalbau ins wasserärmere Nordbayern und das daraus resultierende Fränkische Seenland stark profitiert. Das macht sich nicht nur während einer Hitzewelle wie eben bemerkbar. *Fragen: Sebastian Linstädt*



Michael Fraas