

Als Fluß-Umschlagplatz besitzt Bamberg eine weit ins Mittelalter zurückreichende Tradition. Die an den altstädtischen Kais des 1846 eröffneten Ludwig-Donau-Main-Kanals aufgestellten eisernen Handkräne sind ein heute noch sichtbarer Hinweis auf das Bestreben der Stadt, auch an der modernen Entwicklung der Binnenschifffahrt teilzuhaben. Doch nach kurzer Blüte erlag der Kanalverkehr der Konkurrenz der Eisenbahnen. Ein Neuanfang schien sich 1901 abzuzeichnen, als die Main-Kettenschleppschifffahrt Bamberg erreichte. Bereits 1912 konnte nördlich der Stadt, 2 km oberhalb der Mündung der Regnitz in den Main, ein neu geschaffener Hafen in Betrieb genommen werden, der neben einem Becken von immerhin 324 m Länge und 32 m Breite auch vier größere Floßbecken für Holz aus dem Frankenwald besaß. Doch nicht zuletzt aufgrund der den Schiffsverkehr extrem behindernden Niedrigwasserstände des Mains wurde die Kettenschleppschifffahrt bald als unwirtschaftlich eingestellt, der Hafen nur noch selten angelaufen. Erst mit Abschluß der Main-Kanalisation in den 50er Jahren konnten gleichbleibende Wasserstände sichergestellt werden. Der gleichzeitige Ausbau zur Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße und das damit erwartete Zufallen von Versorgungsfunktionen für ein weites Hinterland ließen eine Erweiterung des für die Kleinschifffahrt angelegten Hafens sinnvoll erscheinen. Nach dreijähriger Bauzeit konnte der moderne Binnenhafen 1962 in Betrieb genommen werden. Seither kann Bamberg von Binnenschiffen bis zu einer Tragfähigkeit von 1350 t („Europaschiff“) erreicht werden.

Seine Form verdankt dieser Hafen dem Umstand, daß im Zuge des Ausbaus der Großschiffahrtsstraße der alte, hier rechtwinklig nach Westen abknickende rechte Regnitzarm verlegt werden mußte. Damit war es möglich, das Becken des ehem. Prinz-Ludwig-Hafens auf zunächst 700 m und durch das Anschlußstück zum heutigen Regnitzlauf (im Bild links) um weitere 450 m zu verlängern und zum Becken II (Vordergrund) zu erweitern; der abgeschnittene Flußarm einschließlich der aufgelassenen Floßbecken konnte zum Becken I (Hintergrund) mit ebenfalls rd. 700 m Länge ausgebaut werden. Insgesamt stehen damit ca. 4000 m Kaianlage zur Verfügung, davon 1680 m mit teilweiser Verstärkung für den Schwergutumschlag, 10 Kräne mit einer Tragkraft von 6 – 10 t, eine Getreidesauganlage, 3 Getreide-Ablaufrohre, 2 Öl-Umschlaganlagen und

diverse Förderbänder, dazu eine Lagerkapazität mit Siloraum für 27 000 t Getreide, 8000 t Zement und 10 000 t Kunstdünger sowie Tanklager für 8500 m³ Heizöl sprechen für die Leistungsfähigkeit der neuen Anlage. Das insgesamt 96 ha einnehmende Hafengebiet ist durch Verkehrs- und Ladestraßen (rd. 8000 m) sowie Gleisanlagen (9gleisiger Hafenbahnhof, rd. 16 000 m Bahngleise) sehr gut erschlossen und in das überörtliche Verkehrsnetz eingebunden. Der vorausszusehenden großen Bedeutung des Lkw-Verkehrs wurde dadurch Rechnung getragen, daß man 2 der insgesamt 5 Kais als Stufenkais ausführte: auf der unteren Stufe eine Lkw-Verladestraße unmittelbar am Kai, auf der oberen die Bahngleise.

Der Schiffs-Umschlag weist für die ersten Jahre beträchtliche Steigerungsraten auf: 1962 wurden noch 558 000 t, 1971 bereits 1,3 Mio t im gebrochenen Verkehr, d. h. vom Schiff auf Lkw bzw. Bahn und umgekehrt, umgeschlagen. Mit der Weiterführung des Kanals bis Nürnberg 1972 ging der „nasse“ Umschlag (mit Wasserberührung) drastisch zurück; gegenwärtig scheint er sich bei etwa 850 000 t jährlich eingependelt zu haben. Die 852 000 t des Jahres 1983, die sich aus einem Empfang per Schiff von 713 000 t und einem Versand von 139 000 t zusammensetzen, wurden zu 12% im Bahn-, aber zu 88% im Lkw-Umschlag bewegt. Wichtigste Umschlaggüter sind gegenwärtig Zement (1983: 29% des Ges.-Wasserumschlags), Steine und Erden, insbes. Kaolin (20%), Sand und Kies (19%), Metalle (6%), Bims (4%), Getreide (3%) und Kohle (2%). Der Umschlag geht überwiegend über den Hafenbereich hinaus in den oberfränkischen Raum und läßt damit die Bedeutung des Hafens für die Wirtschaft dieses Gebietes andeutungsweise sichtbar werden: 1983 entfielen 30% des Schiffs-Umschlags auf Bamberg selbst, 51% auf das übrige Oberfranken, 8% auf das übrige Bayern, insbes. die nördliche Oberpfalz, und 11% auf die ČSSR. Nicht übersehen werden sollte, daß 1983 im Hafen zusätzlich 875 000 t im rein „trockenen“ Verkehr (ohne Wasserberührung) umgeschlagen wurden. Denn das Hafengebiet bot günstige Ansiedlungsmöglichkeiten auch für wasserstraßen-unabhängige Betriebe der unterschiedlichsten Ausrichtung: von den gegenwärtig 50 Betrieben mit rd. 1200 Beschäftigten sind das etwa ¼.

Erhard Treude

