

## INFRASTRUKTUR

# WEGBEREITER FÜR DIE WIRTSCHAFT

FLIESSENDER VERKEHR: DIE IHK SETZT SICH FÜR OPTIMALE ANBINDUNG ÜBER STRASSE, SCHIENE, WASSER UND LUFT EIN.

Auf Worte folgen irgendwann Taten. Wird Anfang des 19. Jahrhundert zunächst noch ausgedehnt über die Vor- und Nachteile des Güterverkehrs auf Schienen oder über Wasser diskutiert, geht es später um den Ausbau des Ludwig-Donau-Main-Kanals und schließlich um den Neubau des heutigen Main-Donau-Kanals. Kaum ein Bauwerk in Bayern war so umstritten und entzweite die Gemüter in Politik und Wirtschaft im Freistaat in den letzten beiden Jahrhunderten so sehr wie

der Main-Donau-Kanal. Die IHK Nürnberg erkennt bereits bei ihrer Gründung die Potenziale des Ausnahmeprojekts und engagiert sich im Sinne der lokalen Wirtschaft für Ausbau und Erhalt des Kanals. Alles beginnt mit der Vision eines Herrschers und geht mit dem Tatendrang eines Königs weiter: Schon Karl der Große ersinnt einen Wasserweg zwischen Main und Donau, der Wittelsbacher Ludwig I. setzt ihn schließlich um – wenn auch erst über 1 000 Jahre später. →



Das Flugunternehmen Pan-American feierte 1968 auf der Strecke Nürnberg-Berlin sein 10-jähriges Jubiläum.



Der Ludwig-Donau-Main-Kanal vernetzt Bayern mit dem Rest Deutschlands und ermöglicht Schiffen freie Fahrt zwischen Nordsee und Schwarzem Meer. Die Bauarbeiten dauern von 1836 bis 1845, ihr Ergebnis ist 172 Kilometer lang und verbindet Bamberg über den Wasserweg mit Kelheim. Am Anfang frohlockt der Handel, nur um dann festzustellen: Der alte Kanal hat zu viele Schleusen, ist zu schmal und zu flach für die immer größer werdenden Schiffe, die bei Niedrigwasser auf Grund zu laufen drohen.

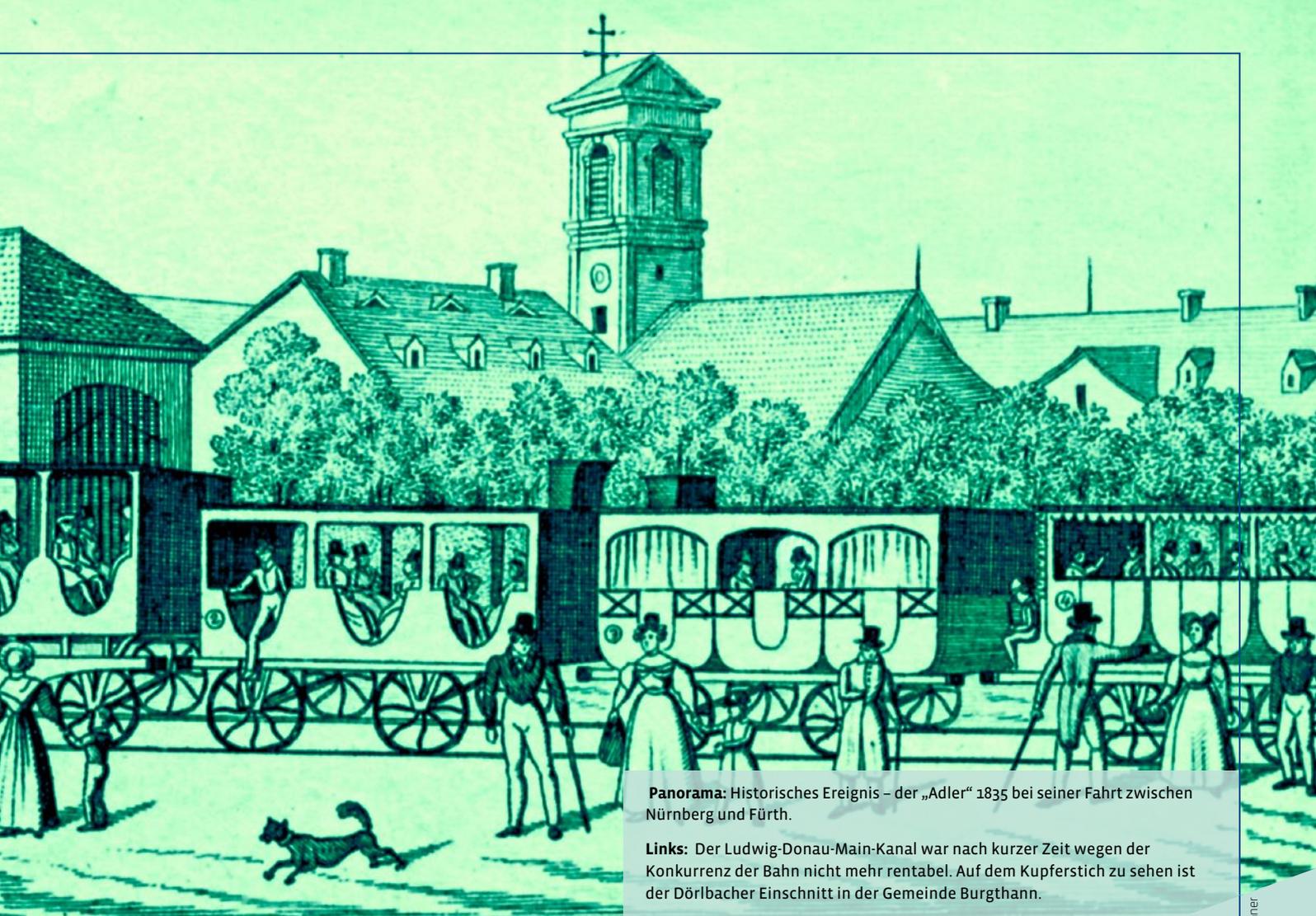
Die Eisenbahn erweist sich innerhalb kurzer Zeit als schneller und effizienter. Ihre Geschichte beginnt im Dezember 1835 zwischen Nürnberg und Fürth. Dort macht sich der aus Großbritannien importierte „Adler“ zur ersten Eisenbahnfahrt in der deutschen Geschichte auf. Die sechs Kilometer lange Strecke – damals noch hauptsächlich von



Pferdefuhrwerken frequentiert – legt er in 15 Minuten zurück mit der unglaublichen Geschwindigkeit von 30 Kilometern pro Stunde. Auch die Handelskammer in Nürnberg setzt in ihrer Gründerzeit

auf das „Eiserne Pferd“, tragt es doch damals, am Morgen der Industrialisierung in Deutschland, in eine wirtschaftlich vielversprechende Richtung und erleichtert den Transport von wichtigen Rohstoffen.

Auf dem Wasser hält sich die Euphorie in den Folgejahren in Grenzen. 1950 beschließt das Bayerische Innenministerium das Ende des Ludwig-Donau-Main-Kanals. Schon um die Jahrhundertwende wird an der Planung eines neuen Wasserwegs gearbeitet. Die Bauarbeiten des Nachfolgeprojekts beginnen aber erst 15 Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg und 1992 gilt der Main-Donau-Kanal als abgeschlossen.



**Panorama:** Historisches Ereignis – der „Adler“ 1835 bei seiner Fahrt zwischen Nürnberg und Fürth.

**Links:** Der Ludwig-Donau-Main-Kanal war nach kurzer Zeit wegen der Konkurrenz der Bahn nicht mehr rentabel. Auf dem Kupferstich zu sehen ist der Dörlbacher Einschnitt in der Gemeinde Burghann.

Auch er ist umstritten, vor allem an seiner Wirtschaftlichkeit wird nach wie vor gezweifelt. Die IHK dokumentiert den Diskurs rund um den Kanal und nimmt gegenüber den politischen und wirtschaftlichen Lagern eine vermittelnde Rolle ein, sieht aber durchaus das Potenzial einer Handelsroute, die Mittelfrankens Exportstärke steigern kann und Nürnberg wirtschaftlich attraktiver macht. Seit 1966 unterstützt die IHK Nürnberg außerdem den Bau des Nürnberger Hafens, der mittlerweile zu einem bedeutenden Güterverkehrszentrum angewachsen ist und Nürnberg damit zu einer wichtigen Verkehrsdrehscheibe macht. Als 1979 der Dambruch bei Katzwang die Fortführung des Kanalprojekts gefährdet, setzt sie sich für den Weiterbau ein. Eines ihrer Argumente: Neben der Eisenbahn ist der Wasserweg eine ökologisch wie ökonomisch attraktive Transport- und Handelsroute.

### Die optimale Verbindung

Der Ausbau und die Erschließung neuer Verkehrswege ist bis heute eine überaus bedeutsame Aufgabe der IHK – auf der Straße, auf Schienen, zu Wasser und in der Luft. In ihrem „12-Punkte-Pro-

gramm Verkehr“ haben die Industrie- und Handelskammern der Metropolregion Nürnberg Projekte und Vorhaben für eine Verkehrsinfrastruktur festgehalten, die aus wirtschaftlicher Perspektive erforderlich sind, damit die Region langfristig wettbewerbsfähig bleibt. Dazu gehören der Ausbau der Autobahnen rund um Nürnberg, des Schienen-Nah- und Fernverkehrs sowie die direkte Anbindung des Albrecht Dürer Airport Nürnberg an die Autobahn.

Natürlich denkt die IHK Nürnberg Infrastruktur heute noch weiter: Die Verfügbarkeit von Energietrassen, Breitbandnetzen, Wasserleitungen, Gewerbeflächen, Bildungs- und Forschungseinrichtungen ist für Unternehmen schließlich eine Grundvoraussetzung, um erfolgreich arbeiten und wirtschaften zu können.



Dieser Beitrag steht online als:

 Blog  Film

Alle Beiträge zum 175-jährigen Jubiläum finden Sie unter [www.ihk-nuernberg.de/seit1843](http://www.ihk-nuernberg.de/seit1843)