



Hafen Deggendorf

Auf dem Weg von Schwedt nach Russe in Bulgarien wurde ein 70-Tonnen-Reaktor in Deggendorf umgeladen.

Stückgüter & GST per Schiff

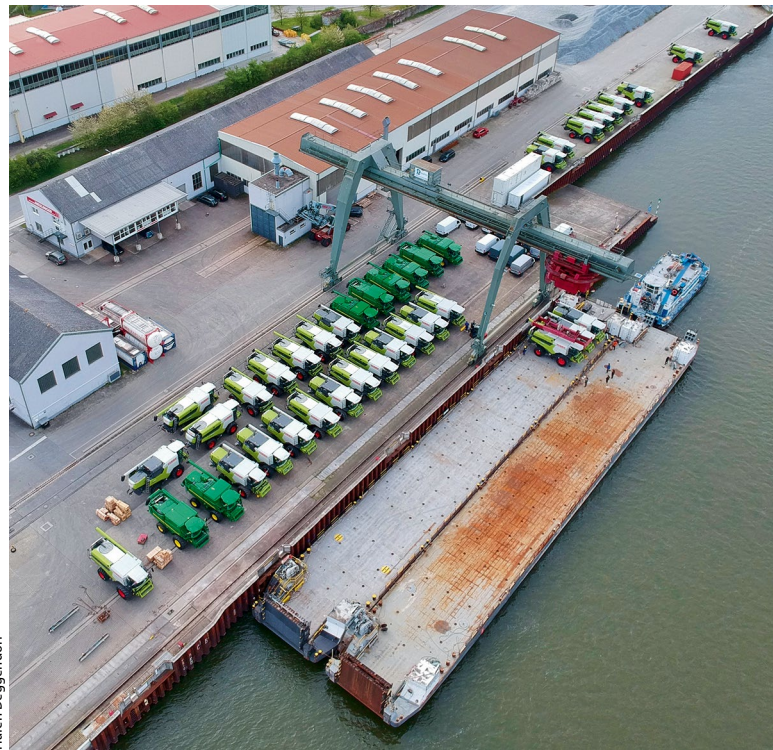
Im Hafen Deggendorf hat der Ukraine-Krieg beim schiffseitigen Umschlag für einen Rückgang der Tonnage gesorgt. Diese Transporte verlagerten sich auf die Bahn und den Lkw. Doch Hafenchef Christian Hantke warnt davor, die Bedeutung des Schiffumschlags nur in Tonnen zu bewerten.

Insgesamt liegt der Umschlag bei Bahn und Schiff im Hafen Deggendorf bislang bei minus fünfzehn Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Besonders markant zurückgegangen ist der Schüttgüter geprägte Schiffumschlag, der sich vor allem aufgrund des Ukraine-Kriegs, und dem damit fehlenden Zulauf aus der unteren Donau, nochmals halbiert hat. Christian Hantke, Geschäfts- und Werkleiter beim Zweckverband Donau-Hafen Deggendorf, warnt vor voreiligen Schlüssen: „Ich halte die Bewertung der Schiffumschläge ausschließlich auf Basis von Tonnagen für problematisch. Das gilt ganz besonders für uns hier in Deggendorf.

Nehmen Sie zum Beispiel die Verladung der Mähdrescher, die wir laufend von Deggendorf nach Südosteuropa transportieren. Die wiegen pro Stück 16 bis 18 Tonnen, haben aber in der kompletten Lieferkette eine zigfach höhere Wertschöpfung als die meisten Schüttgüter. Und auf der Wasserstraße sind diese Maschinen in hoher Menge auch sicher und staufrei unterwegs. Hinzu kommt, dass all diese Projekt- und Schwertransporte (GST) weitestgehend auch bei Niedrigwasser durchgeführt werden können, da die Schiffe ihre Ladekapazitäten normalerweise bei Weitem nicht ausnutzen.“ Seiner Meinung nach verzerrt die Gleichsetzung



der Tonnagen bei Schüttgütern und Projektladungen die Vorteile der Binnenschifffahrt, weil die Wertschöpfungskomponente, aber auch das Verlagerungspotenzial in der Gleichung fehle. „Noch immer wird GST überwiegend auf der Straße durchgeführt“, moniert Christian Hantke, „die Nutzung von Schiene und Wasserstraße wäre aber ein wichtiger Baustein zur Erreichung der Klimaziele und zur Entlastung der Straßeninfrastruktur.“ Als sehr positiv bewertet Christian Hantke, dass das BMDV (Bundesministerium für Digitales und Verkehr) die Umschlagstellen der Häfen und der Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung (WSV) und ihre jeweilige Infrastruktur erfasst und diese im neue ELWIS-Kartenlayer als GST-Umschlagstellen ausweist. Ab 2024 sollen diese erfassten Daten der Binnen- und Seehäfen und der Bundeswasserstraßen dann auch im Verfahrensmanagement für GST (VEMAGS) eingebunden sein und dargestellt werden. So werde auch der nötige Vor- und Nachlauf auf der Straße bei intermodalen Transporten sichtbar. In der ELWIS-Karte sind die entsprechenden Umschlagmöglichkeiten mit einem Symbol für Kranumschlag und/oder RoRo-Verladung gekennzeichnet: „Das ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung“, sagt Christian Hantke, „es müssen aber auch Förderrichtlinien dem Verlagerungspotenzial, das sich auch dadurch ergibt, angepasst werden, damit die Umschlagstellen entsprechend ausgebaut werden können. Mit einer reinen Tonnage-Bewertung wird das nicht funktionieren“, gibt er zu bedenken. Christian Hantke konkretisiert die Vorteile von GST auf dem Wasser: „Bundesweit werden ca. 670.000 GST durchgeführt, die meisten auf der Straße, das Verlagerungspotenzial ist also enorm. Allein die Binnenschifffahrt über die ostbayerischen Häfen könnte mehr als 30.000 der Transporte durchführen, die auf der Straße stattfinden, mit einem Verdoppelungspotenzial bis 2025. Exemplarisch sei hier die Achse Regensburg-Budapest genannt. Hier verlaufen die Fernstraßen über eine Strecke von 650 Kilometern parallel zur Donau“, erläutert Christian Hantke. Er gibt ein weiteres Beispiel: Ein 70 Tonnen-Reaktor musste 3500 Kilometer vom Hafen Schwedt bis zum Donauhafen Russe in Bulgarien transportiert werden. Nach 1600 Kilometern auf dem Wasserweg erfolgte eine Umladung im Hafen Deggendorf. Nach dem weiteren Transport auf der Donau bis nach Russe musste der Reaktor „nur“ noch 300 Kilometer bis zu seinem Zielort Stamboljiski auf der Straße transportiert werden. Der Wasserweg verlief wie folgt: Hohensaater-Friedrichsthaler Wasserstraße, Oder,



Hafen Deggendorf

Zahlreiche Mähdrescher gehen laufend von Deggendorf auf dem Wasserweg nach Rumänien und Bulgarien.

Oder-Spree-Kanal, Spree, Havel, Elbe-Havel-Kanal, Mittellandkanal, Rhein, Main, Main-Donau-Kanal, Donau. „Dieser Transport zeigt auf beeindruckende Weise das Potenzial der Wasserstraße für GST“, meint Christian Hantke. „Wenn wir der Binnenschifffahrt in der Ausbildung im Logistik-Sektor einen höheren Stellenwert einräumen würden, würden die so Ausgebildeten diesen Verkehrsträger in ihre Planungen und Überlegungen mit aufnehmen“, ist er sich sicher. Im Hafen Deggendorf selbst sorgt man derzeit für die Ertüchtigung und den Ausbau des Gleisnetzes, um die Anforderungen an den Schienengüterverkehr zu bewältigen. Seit 2005 wuchs der Bereich Schiene / Zug im Güterverkehrszentrum (GVZ) um mehr als 300 Prozent.

Martin Heying

Anzeige


Hafen Deggendorf

trimodales Güterverkehrszentrum (GVZ) an der Donau



GST auf die Wasserstraße verlagern!

Schiff, Bahn und LKW
optimal kombiniert
www.hafen-deggendorf.de