



Der Westhafen mit Containerterminal am Bayernhafen-Standort Regensburg mit einer deutlich gesteigerten verfügbaren Kapazität nach dem Ausbau.

Neues wagen

Die Auseinandersetzung mit einer grünen Transformation ist im Transport- und Logistikgeschäft nicht mehr wegzudenken. Mit seinem Team geht Joachim Zimmermann, Geschäftsführer der Bayernhafen GmbH & Co. KG, diese Herausforderungen an und erreicht kleine und große Meilensteine.

Im Jahr 2022 konnte Bayernhafen mit den Standorten Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau einen insgesamt Güterumschlag von rund neun Millionen Tonnen mit Bahn und Binnenschiff erzielen. Im Vergleich zum Jahr 2021 ging der Umschlag damit zwar um 1,8 Prozent zurück, insgesamt blieb das Jahresergebnis jedoch stabil.

Während im Jahr 2022 im Bahngüterumschlag mit 6,6 Millionen umgeschlagenen Tonnen ein Zuwachs von 2,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr erzielt werden konnte, nahm die Umschlagsmenge auf der Wasserstraße mit



Bayernhafen-Geschäftsführer Joachim Zimmermann.

rund 2,4 Millionen Tonnen um 12 Prozent ab. Bayernhafen-Geschäftsführer Joachim Zimmermann gibt für diese Entwicklung mehrere Gründe an. Während rund 120.000 Tonnen an Schiffsraum aufgrund des Verkaufs nach Osteuropa fehlten, waren auch weniger Kapazitäten an Main und Donau zwischen Aschaffenburg und Passau verfügbar. Letzteres steht im Zusammenhang mit den immensen Kohletransporten des letzten Jahres. Weiterhin nahmen die lang andauernden Niedrigwasserperioden Einfluss auf das Transportgeschäft, gerade auf den Wasserstraßen. Das ganze Ausmaß der wirtschaftlichen Auswirkungen des Krieges in



der Ukraine auf die Logistikbranche und die internationalen Lieferketten ist weiter nicht einschätzbar.

Die generelle konjunkturelle Eintrübung hat inzwischen laut Joachim Zimmermann auch den Güterverkehr Binnenhafen erreicht: „Ein Hafen ist ja immer auch Spiegelbild der wirtschaftlichen Entwicklung.“ Zimmermann und seine Mitarbeiter gehen trotz der Herausforderungen auch an das aktuelle Jahr optimistisch heran, denn neben dem zufriedenstellenden Umschlagsergebnis wurden im vergangenen Jahr auch bedeutende Meilensteine erzielt, zum Beispiel bei der Verkehrsverlagerung. Das Interesse seitens der Kunden und Unternehmen in Bayern, beim Transport zunehmend auf Schiff und Bahn umzusteigen, sei groß, so Zimmermann. Im Kombinierten Verkehr (KV) wurde über die Bayernhafen-Standorte eine Umschlagsmenge von 512.000 TEU erzielt – ein Rekordergebnis mit einem Plus von vier Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Neben dem Umschlag von Containern im Seehafen-Hinterlandverkehr gehören dazu auch Sattelaufleger und Wechselbrücken im kontinentalen Verkehr. Insgesamt 520.000 Lkw-Fahrten konnten im Jahr 2022 durch die Verlagerung von der Straße auf die Schiene und das Binnenschiff eingespart werden.

SUT: Herr Zimmermann, durch den im Jahr 2022 fertiggestellten Ausbau des Containerterminals in Regensburg konnten Sie die verfügbare Kapazität um über 50 Prozent auf 200.000 TEU steigern. Durch die direkte Anbindung des Terminals an das Hafenbecken und den neuen trimodalen Portalkran können Binnenschiffe nun zudem unmittelbar einbezogen werden. Ein weiterer Push für den Kombinierten Verkehr im aktuellen Geschäftsjahr?

Joachim Zimmermann: Durch den Ausbau des Containerterminals konnten wir spürbare Vereinfachungen der Prozesse und Verkehrsflüsse innerhalb des Hafens erzielen. Wir glauben fest dran, dass das Thema Kombinierte Verkehr nach wie vor ein Wachstumsmarkt ist. Nun gilt es abzuwarten, was die Mauterhöhung im neuen Jahr bringt und ob es einen preislichen Druck weg



Am Bayernhafen-Standort Bamberg wurden bereits mehrere mobile Umschlaggeräte auf HVO umgestellt.

von der Straße geben wird. Für die Verlagerung benötigen wir jedoch auch mehr Zuverlässigkeit, insbesondere auf der Schiene. Grundsätzlich muss man sagen, dass all die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen auf der Wasserstraße wie auch der Schiene mit Vehemenz angegangen werden müssen, denn wenn die Systeme nicht zuverlässig funktionieren, ist auch die Verlagerungsbereitschaft gering.

SUT: Im Hafen Bamberg stellen Sie währenddessen Ihre mobilen Umschlaggeräte auf den Kraftstoff HVO (Hydrotreated Vegetable Oils) um. Wie sehen die nächsten Schritte aus und wie sind Ihre ersten Erfahrungen mit dem pflanzlichen Kraftstoff?

Anzeige

Auf die *Schiffe & Schiene*. Fertig. Los!



Raus aus dem Wasser und ab aufs Rad, runter vom Rad und rein in die Laufschuhe – was beim Triathlon die Wechselzone, ist beim Güterverkehr der Binnenhafen. Hier sind Ihre Güter nur kurz, aber jetzt kommt's drauf an. Denn wenn Bahn, Binnenschiff und Lkw verknüpft werden, zählt jeder Handgriff. Die bayernhafen Standorte bieten optimale Bedingungen für den Wechselzonen-Moment.

Rundum-Service für Ihren Umschlag – wir freuen uns auf den Dialog mit Ihnen.

www.bayernhafen.de

Beste Verbindungen.
Best Connections.

bayernhafen



Aschaffenburg – Bamberg – Nürnberg – Roth – Regensburg – Passau



Ein Einblick in den Umschlag von Rotorblättern am Bayernhafen-Standort in Passau, die von dort aus weiterverschifft werden.

Joachim Zimmermann: Ziel ist es, an allen Standorten unsere mobilen Umschlaggeräte, die mit Verbrennungsmotoren ausgestattet sind, sukzessive auf HVO umzurüsten. Momentan stellt sich die Versorgung noch nicht so ganz einfach dar. Daher kooperieren wir mit mehreren Akteuren, da wir natürlich nicht die einzigen sind, die mit HVO versorgt werden wollen. Die Idee ist es, vorerst noch eine Art „Lagerpooling“ zu betreiben, aus dem man sich ortsnah bedienen kann. Die Erfahrungen, die wir in Bamberg mit HVO gemacht haben, sind absolut positiv, da der alternative Kraftstoff in der Anwendung schlichtweg keinen Unterschied zum herkömmlichen Diesel macht. Der Vorteil im Prozess ist, dass man bewährtes Equipment völlig problemlos umstellen kann, denn HVO lässt sich eins zu eins einsetzen. Das bedeutet, dass keine Motoren ausgetauscht werden müssen oder ähnliches. Gleichzeitig werden die Schadstoffemissionen der Maschinen um rund 75 Prozent reduziert.

SUT: Sie sind im Übrigen dabei, ein standortübergreifendes Gleisbauteam aufzubauen. Welche Vorteile erhoffen Sie sich dadurch?

Joachim Zimmermann: Insgesamt verfügen wir bei Bayernhafen über 120 Kilometer an Gleisnetz. Kleinere Instandhaltungsmaß-

nahmen konnten wir bisher selbst ausführen. Wenn es jedoch darum ging, eine Weiche zu wechseln oder 50 Meter Gleis auszutauschen, waren wir dafür in der Regel auf externe Firmen angewiesen. An dieser Stelle wollten wir uns vom Markt unabhängig machen, um stets schnell reagieren zu können. Daher verfügen wir jetzt über ein eigenes Gleisbauteam mit eigenem Equipment, das wir momentan noch erweitern. Die ersten Kollegen sind bereits seit geraumer Zeit mit an Bord. Wir möchten uns in diesem Bereich noch flexibler aufstellen, daher sind wir weiterhin in der Akquise von zusätzlichen Mitarbeitern.

Etat für die Wasserstraßen erhöhen

Die Verlagerung von Gütern von der Straße auf das Binnenschiff und die Schiene sind unausweichliche Maßnahmen für ein langfristig nachhaltigeres Transportgeschäft in Deutschland und Europa. Joachim Zimmermann und seine Mitarbeiter gestalten diese Transformation aktiv mit, indem sie Anreize und Möglichkeiten im Kombinierten Verkehr schaffen. Im KV-Terminal Nürnberg befindet man sich daher momentan in der öffentlichen Ausschreibung für drei neue Containerkrane. Im Terminal kann dadurch künftig eine Kranleistung von 411.000 TEU und damit eine Steigerung von rund 21 Prozent erreicht werden.

Die notwendige Verlagerung schließt auch Großraum- und Schwertransporte ein. Bereits seit Jahren werden an den Bayernhafen-Standorten neue und gebrauchte Teile von Windkraftanlagen – darunter auch lange Rotorblätter – umgeschlagen. Bereits im Jahr 2009 wurden vom Bayernhafen-Standort Passau Rotorblätter mit einer Länge von 44 Metern nach Südosteuropa verschifft. Im Jahr 2018 waren die Rotorblätter bereits 60 Meter lang. Bis zu einer Länge von 90 Metern könne die Binnenschifffahrt übernehmen, betont Zimmermann im Interview.

Dass seitens der Politik vielfach festgestellt werde, dass Binnenhäfen systemrelevant seien, stimmt Zimmermann zwar zufrieden, den Aussagen müssen jedoch auch deutliche Taten folgen, vor allem seitens des Bundes. Zimmermann plädiert in diesem Sinne auf gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger. „Wenn wir über eine Verlagerung sprechen, ist die Expertise der Operateure gefragt. Gleichzeitig muss der Bund jedoch sicherstellen, dass uns eine leistungsfähige und verlässliche Infrastruktur zur Verfügung gestellt wird, was aktuell nicht der Fall ist. Das gilt für die Eisenbahn und auch für die Schifffahrt.“ Statt zu handeln, werde stattdessen seit zwei Jahren erneut das Thema Mittelrheinvertiefung diskutiert. Wichtig sei es zu erkennen, „dass es sich hierbei nicht nur um ein verkehrspolitisches, sondern auch um ein wirtschaftspolitisches Thema handelt“, verdeutlicht Zimmermann gegenüber SUT. „Wenn wir jetzt riskieren, dass die Industrie abwandert, dann brauchen wir auch nicht mehr über Hafenstrategien zu reden.“ Um effizientere und resilientere Lieferketten zu ermöglichen, sei daher die Kooperation aller Akteure gefragt. Massengüter sollten zudem nach Möglichkeit auf dem Binnenschiff befördert werden statt auf der Schiene, denn die dadurch frei gewordenen Trassen können so für KV-Züge genutzt werden. „Auch für Großraum- und Schwertransporte ist das Binnenschiff ideal“, fährt er fort. „Es liegt jedoch nicht allein in unserer Hand, dass diese Investitionen an unseren Hafenstandorten auch ihre volle Wirkung entfalten.“ Seine daraus hervorgehende Forderung ist auf den Punkt gebracht: „Wir brauchen beschleunigte Genehmigungen für unsere Vorhaben und vor allem einen Schutz unserer Infrastruktur.“

Sarah Kuhn

Ball der Schifffahrt 2023

© Foto: düsseldorfkontor | Kristian Fotografie.de
Grafik: Ute Wanne Dünwald



DUISBURG
KONTOR

DUISBURG
am Rhein

SHOWTIME

Dirk Scheffel
Xylophonist



The Wanderers
Moderation



Kai Wiedermann
Close Up Zauberer



Palm Beach Girl
Danceshow



al dente **SHOW-Tanz und Unterhaltung**



Samstag, den 28. Oktober

Mercator-Halle · Duisburg

Einlass in das Foyer 18:00 Uhr · Einlass in den Saal 19:00 Uhr · Beginn 19:30 Uhr
Dresscode: Elegante Abendgarderobe (dunkler Anzug/Abendkleid)

Allianz  **Esa**

Spezialagentur
Peter Kühnle

HGK 
SHIPPING

 **RHENUS**
LOGISTICS