



Wo die Diva Deggendorf trifft

Im Gegensatz zum Pegelstand der Donau ist die wirtschaftliche Lage am Hafen Deggendorf stabil. Der dringend notwendige Austausch von Suprastruktur bleibt neben dem Fokus auf GST das vorherrschende Thema, wie Hafenchef Christian Hantke beim Besuch der SUT-Redaktion verriet.



Im Hafen Deggendorf finden neben dem Umschlag von Schütt- und Stückgut noch diverse andere Projekte statt.

Der Hafen Deggendorf steht aktuell eher gut da, auch wenn die Umschlagszahlen auf den ersten Blick etwas anderes vermuten lassen.“ Mit diesen Worten beschreibt Christian Hantke, Geschäfts- und Werkleiter im Zweckverband Donau-Hafen Deggendorf, die aktuelle wirtschaftliche Situation des Hafens. Zur Stabilität der Situation tragen vor allem die Verpachtung und Vermietung der Liegenschaften bei. „Rein über das Transport- und Logistikgeschäft könnte sich der Hafen Deggendorf jedoch nicht tragen“, sagt Hantke.

Betrachtung des Modal Split

Die Gesamtumschlagsleistung im GVZ Hafen Deggendorf lag 2023 bei 882.996 Tonnen. Im Vorjahr waren es 983.455 Tonnen. 64 Prozent der Güter werden in Deggendorf per Lkw transportiert (mehr als 576.000 Tonnen), im Bundesdurchschnitt sind es 79 Prozent. Rund 259.417 Tonnen und damit 29 Prozent fahren über die Schiene und 47.445 Tonnen nehmen den Wasserweg.

Während die Mengen im Schienengüterverkehr seit 2019 in etwa unverändert blieben, ging der Schiffsgüterumschlag im Fünf-Jahres-Vergleich von 216.032 Tonnen im Jahr 2019 auf 47.445 Tonnen im Jahr 2023 deutlich zurück. Vor 15 Jahren lagen die wasserseitigen Mengen im Hafen Deggendorf sogar noch bei 430.060 Tonnen. „Eine Betrachtung rein auf die umgeschlagene Tonnage erzeugt jedoch ein falsches Bild, weil hier die Komponenten ‚Wertschöpfung‘ und ‚Transportvolumen‘ bei der Erfassung der Umschläge in den einzelnen Gütergruppen nicht berücksichtigt werden“, betont der Hafenchef. Die tatsächliche Bedeutung und Leistungsfähigkeit der Häfen werde mit den aktuell erfassten statistischen Parametern nur unzureichend abgebildet, kritisiert er. „Im Idealfall sollte eine bundeseinheitliche Bewertung der Gütergruppen nach einem möglichst ein-

Annika Beyer

Anzeige



trimodales Güterverkehrszentrum (GVZ) an der Donau



GST auf die Wasserstraße verlagern!

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



Der Hafen Deggendorf gehört zu einem von 24 öffentlichen Binnenhäfen in Bayern.

fachen Schema entwickelt werden. Nur so können Dritte, wie Entscheidungsträger aus der Politik, die Situation der einzelnen Häfen angemessen bewerten“, ist Hantke überzeugt.

Auf Platz 1 der am häufigsten per Schiff umgeschlagenen Güter mit einem Anteil von fast 50 Prozent lagen 2023 Metalle und Metallerzeugnisse mit 21.904 Tonnen. Gefolgt wurden diese von Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei mit 10.231 Tonnen, chemischen Erzeugnissen mit 5.363 Tonnen sowie Nahrungs- und Genussmitteln mit 5.075 Tonnen. Einfluss auf die Entwicklung der Zahlen bei den Schüttgütern nimmt in den vergangenen zweieinhalb Jahren der Ukraine-Krieg. Da der Transport von Getreide und Co. aus Osteuropa über die Donau per Schiff wirtschaftlich zunehmend unattraktiv geworden ist, verlagern die Unternehmen, die per Spotgeschäft kaufen und damit nicht an langjährige Verträge gebunden sind, ihre Transporte zunehmend auf die Straße oder Schiene.

Ebenso wie viele andere Häfen in Deutschland sieht sich Deggendorf unter anderem deshalb nicht nur als klassischer Schüttgutthafen, sondern zunehmend als Umschlagplatz für Stückgut und Spezialtransporte. In diesem Kontext treibt man im Hafen Deggendorf auch die Verlagerung von Großraum- und Schwertransporten (GST) auf die Wasserstraße und Schiene voran. Das Potenzial ist enorm: Laut einer Studie des Bundesverkehrsministeriums werden Stand heute bundesweit pro Jahr 670.000 GST durchgeführt. „Das Marktpotenzial zur Verlagerung von der Straße auf das Wasser beträgt allein in Ostbayern circa 11.000 Transporte im Jahr. Das Gesamtpotenzial für die Binnenschifffahrt liegt bei mehr als 30.000 GST allein für die ostbayerischen Häfen – mit Verdoppelungspotenzial bis 2025“, erklärt Hantke. Und: Bei GST auf dem Binnenschiff wird laut dem Hafenchef die Höchstbeladung in der Regel bei Weitem nicht erreicht, sodass auch bei Niedrigwasser in der Regel ein GST-Transport auf der Wasserstraße möglich ist. Auch das spricht für den Weg über Wasser. „Die Donau ist in unserem Bereich eine Diva. Die nicht kalkulierbaren Wasserstände machen eine zuverlässige Planung mit voll beladenem Binnenschiff nahezu unmöglich, während ein GST-Transport mit weniger Gewicht trotzdem fahren kann“, sagt Hantke.

Zu den transportierten GST-Gütern gehören unter anderem Turbinen- und Reaktorkomponenten, landwirtschaftliche Groß-



Annika Beyer

Christian Hantke ist seit über zehn Jahren Geschäfts- und Werkleiter im Zweckverband Donau-Hafen Deggendorf.

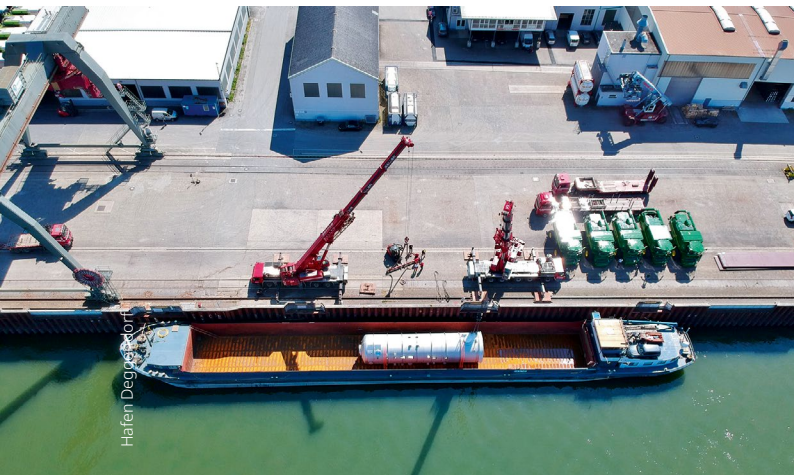
geräte, Milchtanks für einen regionalen Erzeuger, Brauereitanks sowie Spezialbehälter für Trinkwassererzeuger. Für einige ansässige Firmen ist die Hafenanbindung ein entscheidender Standortfaktor. Beispielsweise konnten zwei 125 und 65 Tonnen schwere Prototypen-Erhitze mit Zubehör über Rotterdam nach Norwegen transportiert werden. Sie wurden von einem Spezialmaschinenbauunternehmen im Hafen Deggendorf hergestellt und produzieren synthetischen Graphit für Elektroauto-Batterien. Ohne die Möglichkeit, auf der Wasserstraße zum Zielort zu gelangen, wären solche Projekte in Deggendorf nicht realisierbar.

Massiver Sanierungsbedarf

Eng verbunden mit den GST ist das Thema Fördermittel: „Für die weitere Verlagerung dieser Transporte auf das Binnenschiff sind ausreichende Fördermittel für die Erweiterung und Errichtung von Schwergutumschlagplätzen in Häfen wie unserem unbedingt und schnellstmöglich erforderlich“, fordert Hantke. Das betrifft nicht nur die Infrastruktur für GST, sondern auch das Equipment im Hafen generell. In Deggendorf stammt die Containerbrücke aus den 1980er Jahren und der Portalkran aus den 1990ern, auch die Mobilkrane und der Reachstacker seien deutlich in die Jahre gekommen. Laut Hantke sind Ersatzteile teilweise nicht mehr lieferbar oder die Mitarbeiter bei den Herstellern, die sich mit den alten Geräten auskennen, sind inzwischen im Ruhestand. „Für die Infrastruktur beispielsweise im Schienenverkehr gibt es aktuell Fördermittel. Dagegen fehlen entsprechende Zuschüsse, um die teilweise jahrzehntealte Suprastruktur auszutauschen und zu modernisieren“, kritisiert der Hafenchef.

GVZ Hafen Deggendorf in Zahlen

- » 55 Hektar Gesamtfläche
- » 30 Firmen mit mehr als 700 Arbeitsplätzen
- » 1.300 Meter Kailänge (Donau-km 2282,374 – 2283,700 links)
- » mehr als sechs Hektar freie Ansiedlungsflächen für güterverkehrszentrumsdienliche Betriebe



„High & Heavy“ – ohne die Transportmöglichkeit auf der Wasserstraße zum Zielort wären einige Projekte von Spezialbauunternehmen in Deggendorf nicht realisierbar.

Neben Investitionen für die Erneuerung der Anlagen kämpfen Hantke und sein Team mit der Diva Donau. Sei es Niedrigwasser, das den Schifftransport einschränkt, oder Hochwasser wie im Juni dieses Jahres. Nicht zu vergessen die zahlreichen Havarien im Bereich der nicht ausgebauten Donau, bei denen

sich die Binnenschiffe vorwiegend bei Niedrigwasser festfahren. Trotz dieser täglichen Herausforderungen ist Hantke überzeugt: Mit den richtigen Investitionen bleibt der Hafen Deggendorf weiterhin ein leistungsfähiger und zukunftsorientierter Umschlagplatz.

Annika Beyer

Anzeige

Wöchentlich aktuell informiert zu Binnenschifffahrt und Hafenlogistik

Jetzt gratis anmelden!
www.schiffahrtundtechnik.de/newsletter