

Der Trailerport T2, ein Terminal speziell für die Verladung von Sattelaufliegern und Wechselbrücken auf die Bahn.

SUT
INTERVIEW



bayernhafen/Michael Ziegler

Angebot ausbauen

Auch im Jahr 2024 gibt es bei der Bayernhafen GmbH & Co. KG viele neue Entwicklungen, sowohl bei der Landstromversorgung als auch in vielen anderen Bereichen. Über die aktuellen und zukünftige Projekte sprach SUT mit Geschäftsführer Joachim Zimmermann.

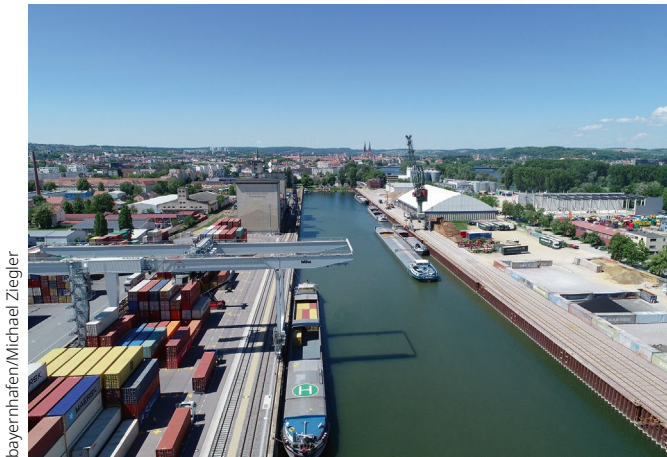
An den sechs bayernhafen-Standorten Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau wurden im Jahr 2023 insgesamt 8,23 Millionen Tonnen an Gütern per Schiff und Bahn umgeschlagen. Während der Schiffsgüterumschlag im Vergleich zum Jahr 2022 mit rund 2,21 Millionen Tonnen um 8,8 Prozent zurückging, betrug der Bahn-güterumschlag rund 6,025 Millionen Tonnen – ein Rückgang von 8,1 Prozent.

Laut bayernhafen-Geschäftsführer Joachim Zimmermann sind Häfen immer auch Spiegelbild der wirtschaftlichen und konjunkturellen Entwicklungen. So waren auch die Ergebnisse beim Umschlag per Schiff und Bahn von der Konjunkturdelle des Jahres 2023 geprägt. Deutlich wurde zudem, dass sich Verlagerungsvorhaben der verladenden Unternehmen sehr verhalten gestalteten. Der Bahntransport an den bayernhafen-Standorten habe sich von dieser Delle bis heute nicht ganz erholt, so Zimmermann, auch wenn man sich im Mehrjahresvergleich noch immer auf einem hohen Niveau befinde. Beim Schiffsumschlag seien die Ergebnisse währenddessen heterogener. Zwar sei man beispielsweise am Standort Aschaffenburg stark davon betroffen, dass die Papierfabrik Sappi Stockstadt GmbH im ver-

gangenen Jahr ihren Betrieb einstellte, für die bayernhafen mehrere hunderttausend Tonnen an Zellstoff, Kalziumcarbonat und mehr umschlug. Da auf dem Papierwerksareal jedoch ein neues Werk zur Herstellung von Wellpappenrohpaper entstehe, ist Zimmermann zuversichtlich, dass der Hafen Aschaffenburg zukünftig wieder in die Logistikkette eingebunden werde – sowohl per Binnenschiff als auch über die Eisenbahn. „Da unsere sechs bayernhafen-Standorte breit aufgestellt sind, findet letztendlich immer eine Art Ausgleich statt“, äußerte sich Zimmermann vor diesem Hintergrund gegenüber SUT. Insgesamt lasse sich daher auch aus dem bisherigen Jahr 2024 ein positives Fazit ziehen.

SUT: Herr Zimmermann, an den sechs bayernhafen-Standorten ist auch in diesem Jahr viel zu tun. Werfen wir zunächst einen Blick auf den Hafen Aschaffenburg, der aktuell an den Sanierungsarbeiten der Deutschen Bahn (DB) beteiligt ist. Wie genau profitieren Sie von diesem Projekt?

Joachim Zimmermann: Im Rahmen der DB-Sanierungsarbeiten an der Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim hat unser Kunde Blasius Schuster einen Pendelverkehr eingerichtet:



bayernhafen/Michael Ziegler

Reger Betrieb im Westhafen des bayernhafen-Standorts in Regensburg.



bayernhafen/Michael Ziegler

Verladung von Containern auf das Binnenschiff im trimodalen Containerterminal im bayernhafen Regensburg.

Mehrmals pro Woche erreicht ein Ganzzug mit Gleisschotter in Spezialcontainern den Hafen Aschaffenburg. Die Container mit dem alten Schotter werden dort vom Zug geladen und leere Container auf den Zug verladen. Der Schotter wird teilweise in Aschaffenburg weiterverwertet, teilweise geht er per Binnenschiff weiter Richtung Niederrhein. Als Hafenbetreiber sind Projekte, in denen Bahn und Binnenschiff gemeinsam ihre Stärken ausspielen, natürlich immer die schönste Form von Verkehr, die man haben kann.

SUT: Ähnlich wie zurzeit zwischen Frankfurt und Mannheim wird auch Bayern ab dem Jahr 2026 von der Korridorsanierung betroffen sein. Gibt es Maßnahmen Ihrerseits, die hierfür bereits unternommen werden?

Joachim Zimmermann: Nach dem aktuellen Planungsstand der DB InfraGo wird die Strecke zwischen Nürnberg und Regensburg während des ersten Halbjahrs 2026 komplett

gesperrt sein. Im zweiten Halbjahr ist die Strecke zwischen Regensburg und Passau betroffen. Der immens wichtige Korridor zwischen Frankfurt und Wien wird daher für fast ein ganzes Jahr nicht zur Verfügung stehen. Einige unserer Kunden werden davon unmittelbar betroffen sein und per Bahn nicht mehr erreicht werden können. Natürlich werden aber auch Transitverkehre betroffen sein. Die Umleitungsstrecken zählen in einigen Fällen mehr als 300 Kilometer. Wir versuchen daher die Beteiligten zu motivieren darüber nachzudenken, einen schiffsseitigen Bypass zu schaffen, also eine Art Schienenersatzverkehr auf der Wasserstraße. Derzeit sind wir dabei, die Potenziale sämtlicher Partner von uns zu ermitteln, die gegebenenfalls betroffen sein könnten. Natürlich sind auch die Partner aus den Bereichen Schifffahrt und Eisenbahn herzlich eingeladen, ihren Beitrag dazu zu leisten. Das könnte eine Chance sein, dass Schiff und Bahn – gerade in solchen Situationen – noch enger zusammenarbeiten.

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.

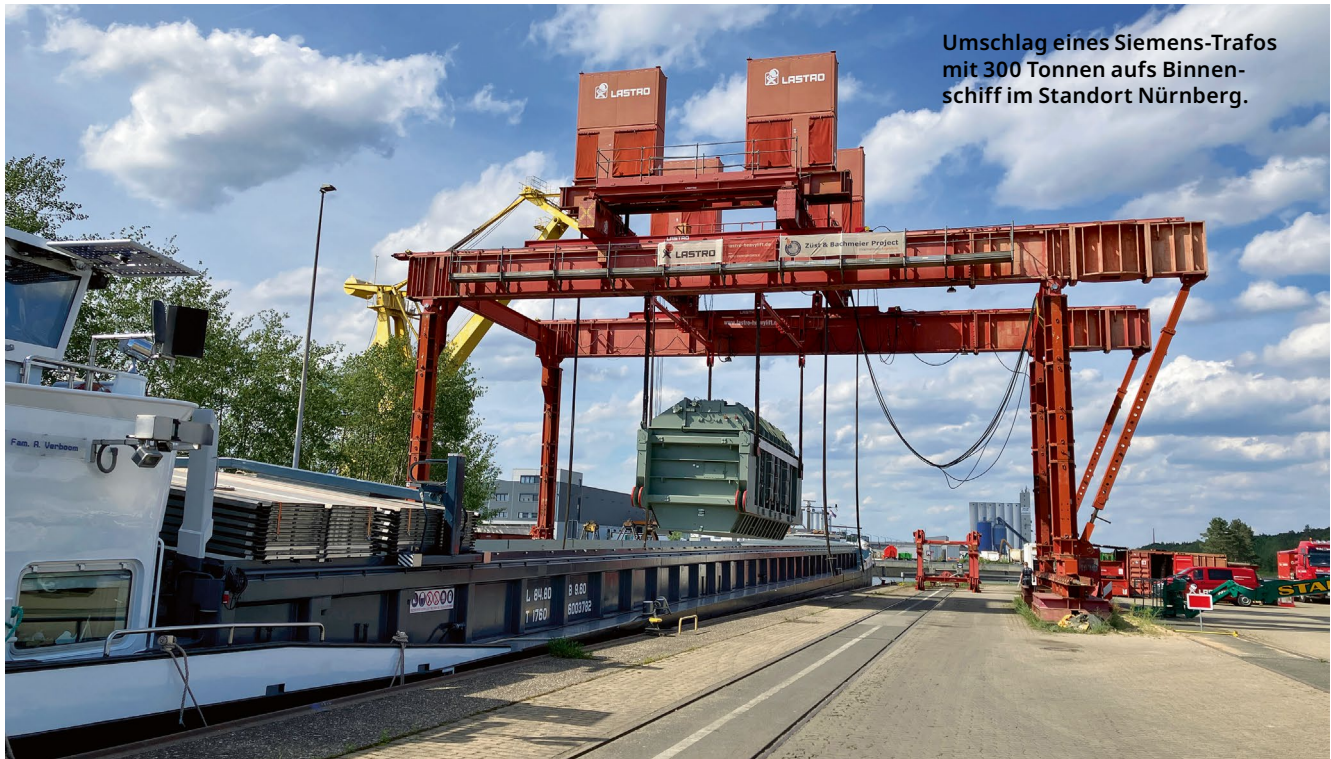
www.bayernhafen.de

Beste Verbindungen.
Best Connections.

bayernhafen



Aschaffenburg – Bamberg – Nürnberg – Roth – Regensburg – Passau



Umschlag eines Siemens-Trafos mit 300 Tonnen aufs Binnenschiff im Standort Nürnberg.

bayernhafen Nürnberg/Elke Wechsler

SUT: Mit Blick auf die engere Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsträger gibt es auch am Standort Regensburg neue Entwicklungen. Im April 2024 nahm der erste Helrom-Ganzzug seine Fahrt auf – eine Kooperation der Audi AG, der Logistikgruppe Duvenbeck, bayernhafen und der Helrom GmbH. Geben Sie uns einen Einblick in das Projekt?

Joachim Zimmermann: Die neue Helrom Trailer Rail Verbindung verknüpft die Materialversorgung der drei Audi-Standorte Ingolstadt, Neckarsulm und Győr über die Bahnstrecke von Regensburg bis Lébény in Ungarn. Durch das Intermodalkonzept als Teil der Audi Supply Chain trägt Helrom dazu bei, auf der Verbindung bis zu 11.500 Tonnen an CO₂ jährlich einzusparen. Aufgrund der besonderen Technologie des Trailer-Wagens können alle Arten von Lkw-Sattelauflegern auf den Zug verladen werden – ganz ohne Spezial-Terminals oder Krane. Da jeder Zug aus 18 Wagen und 36 zu transportierenden Trailern besteht, können pro Woche 72 Lkw von der Straße auf die Schiene verlagert werden. bayernhafen hat in Regensburg den Trailerport T2, ein speziell für den Umschlag von Trailern und Wechselbrücken gebautes Terminal, eigens erweitert und angepasst, so dass dort sowohl die Verkehre nach Hannover und Osnabrück für den Kunden Hellmann als auch die Helrom-Züge abgefertigt werden können. Seit Ende August läuft der Helrom-Zug nun in unserem Trailerport und wir sind zuversichtlich, dass wir das Angebot entsprechend ausbauen werden.

SUT: Auch in Sachen Landstromversorgung gibt es beachtliche Fortschritte an Ihren Hafenstandorten. Wie ist hier der aktuelle Stand?

Joachim Zimmermann: Am bayernhafen-Standort Bamberg haben wir im vergangenen Jahr die Liegestellen für die Personenschiffahrt auf Landstromversorgung umgestellt. Derzeit

sind wir dabei die Anlagen in Regensburg fertigzustellen und auch in Passau ist dieser Prozess bereits weit fortgeschritten. Bis auf die Liegestelle in Aschaffenburg sind wir dann in der Lage, alle bayernhafen-Personenschiffahrtsanleger mit Landstrom zu versorgen. Am Standort Regensburg haben wir darüber hinaus zwei weitere Liegestellen für die Güterschiffahrt an die Landstromversorgung angeschlossen.

SUT: Zuletzt ein Blick auf Ihren Schwergut-Bereich, in dem Sie – trotz der zuvor angesprochenen Konjunkturdelle – erfreuliche Ergebnisse erzielen konnten. Im bayernhafen Nürnberg und im bayernhafen Roth wurden 2023 insgesamt rund 14.000 Tonnen an schweren oder großvolumigen Gütern weg von der Straße auf das Wasser umgeschlagen, und damit vier Prozent mehr als im Jahr zuvor. Kann man bei Groß- und Schwerlasttransporten (GST) per Binnenschiff von einem ansteigenden Trend sprechen?

Joachim Zimmermann: Wir reden seit Jahren darüber, dass mehr Großraum- und Schwergüter auf das Schiff müssen und Initiativen aus der Politik wie Vemags laufen. Aber es sind noch dicke Bretter zu bohren, bevor wir von einem Trend sprechen können. In manchen Fällen sind wir in solchen Größenordnungen unterwegs – zum Beispiel mit dem Siemens Transformatorenwerk in Nürnberg –, wo das Schiff dann auch keine Alternative mehr hat. Hier geht es um Stückgewichte von bis zu 700 Tonnen. Bei dem härter umkämpften Feld handelt es sich eher um Transporte im Übermaß. Am bayernhafen-Standort Aschaffenburg ist es uns gelungen einige kleinere Projekte zu akquirieren, bei denen die Verfügbarkeit von Schiffsraum den Ausschlag gegeben hat. Gleichzeitig sind wir dabei, uns im Schwerlastbereich sukzessive zu verstärken.

Sarah Kuhn