

In Zyklen denken

Bayernhafen-Geschäftsführer Joachim Zimmermann kritisiert im Interview mit der SUT fehlende Investitionen seitens der Regierung in das System Wasserstraße – und erklärt, warum er trotzdem an die Zukunft des Verkehrsträgers glaubt.



Christian Lietzmann

Joachim Zimmermann ist seit fast 27 Jahren Geschäftsführer bei Bayernhafen.

SUT: Herr Zimmermann, seit Ende Juli liegt der Regierungsentwurf für den Bundeshaushalt 2026 vor. Welche Gedanken sind Ihnen beim Lesen durch den Kopf gegangen?

Joachim Zimmermann: Eigentlich war es in der vergangenen und in der aktuellen Bundesregierung Konsens, dass es für Binnen- und Seehäfen eine Bund-Länder-Finanzierung geben soll, um die schiffseitige Infrastruktur – ähnlich wie bei der Bahn – gemeinsam zu fördern. Davon ist leider nach wie vor nichts zu sehen. Im Sondervermögen Infrastruktur spielt das System Wasserstraße leider überhaupt keine Rolle. Auch im laufenden Haushalt tut sich nicht wirklich etwas, obwohl es eine eklatante

Unterfinanzierung gibt. Das ist kein gutes Zeichen für das System Wasserstraße und die angestrebte Verkehrsverlagerung.

SUT: Gäbe es denn an den Bayernhafen-Standorten konkrete Projekte, bei denen Gelder aus dem Bundeshaushalt oder aus dem Sondervermögen dringend benötigt werden würden?

Zimmermann: Wir feiern 2025 unser 100-jähriges Jubiläum als Zusammenschluss zum Bayernhafen, wobei einzelne unserer Standorte älter sind. Da ist natürlich immer Anpassungs- und Sanierungsbedarf, dem wir versuchen, bestmöglich gerecht zu werden. Mit einer finanziellen Unterstützung vom Bund würden wir uns da leichter tun. Aber es geht um die Bedeutung des Systems Wasserstraße generell. Im Dezember 2024 haben wir bei der Havarie an der Mosel-Schleuse Müden gesehen, was eine gesperrte Schleuse für Folgen hat. Da waren alle hellwach – aber leider nur kurz.

SUT: Wie bewerten Sie denn die aktuelle wirtschaftliche Situation von Bayernhafen 2024 und im ersten Halbjahr 2025?

Zimmermann: In der Retrospektive lief das Jahr 2024 bei Bayernhafen den Umständen entsprechend gut, auch wenn wir nicht unbehelligt von den wirtschaftlichen Entwicklungen geblieben sind. Wir haben 2024 von der Sanierung der Riedbahn profitiert, was sich in einem Mengenzuwachs bei Aushubmaterial und Gleisschotter niedergeschlagen hat. Aber letztendlich waren das Sondereffekte aus diesem konkreten Infrastrukturprojekt. Den großen erhofften beziehungsweise propagierten Aufschwung in der industriellen Produktion erleben wir dagegen nicht. Die Entwicklungen in Branchen wie dem Wohnungsbau, der chemischen Industrie und der Stahlproduktion sind noch verhalten. Die Zahlen aus dem ersten Halbjahr 2025 liegen auf einem ähnlichen Niveau, vielleicht sogar einen Ticken über dem Vorjahr.

SUT: Welche Rolle spielt das Thema Großraum- und Schwertransport (GST) bei Bayernhafen?

Zimmermann: Aufgrund der vorhandenen Umschlagmöglichkeiten und der guten Erreichbarkeit sind all unsere sechs Standorte ideal geeignet für GST. Vereinzelt schlagen wir auch Türme und Rotorblätter für Windkraftanlagen um, aber das sind keine großen Zuwächse. In puncto Energiewende ist nach wie vor der Umschlag von Transformatoren von Siemens Energy in Nürnberg relevant. Ohne die Möglichkeit der Verschiffung gäbe es diese Produktion dort wahrscheinlich nicht. Außerdem nutzt zum Beispiel Linde in Burghausen den Hafen Passau, um große chemische Anlagen per Schiff zu transportieren.

SUT: Gibt es konkrete Projekte, die gerade an einem der sechs Bayernhafen-Standorte in der Umsetzung sind?



Bayernhafen/M. Ziegler

Die A-Rosa Flora legte 2025 erstmals im Bayernhafen Passau-Racklau an.

Zimmermann: Derzeit bauen wir unser Containerterminal in Nürnberg aus, um unsere Kapazitäten zu erhöhen. Im nächsten Bauabschnitt werden wir im Frühjahr 2026 drei neue Krananlagen aufstellen. Und in Aschaffenburg haben wir nach fast 105 Jahren Hafengeschichte sämtliche Uferanlagen auf den neuesten Stand gebracht.

SUT: Wie sieht es beim Thema Nachhaltigkeit aus?

Zimmermann: Schiffseitig sind alle sechs Standorte ausreichend mit Landstromanlagen ausgerüstet. Seit dieser Saison nutzt beispielsweise die A-Rosa-Flotte erstmals die Landstromanlagen im Bayernhafen Passau-Racklau, wo seit 2025 alle Reisen von A-Rosa Flussschiff auf der Donau beginnen. Außerdem spüren wir im Bereich der Ladeinfrastruktur für Lkw eine signifikant steigende Nachfrage, die allerdings die Stromnetze in der vorgelagerten Infrastruktur begrenzen. Im Bereich Wasserstoff habe ich dagegen das Gefühl, dass die Euphorie derzeit etwas nachlässt.

SUT: Thema Schienengüterverkehr: Die DB Infrago hat verkündet, die Zeitpläne für die Korridorsanierung anzupassen. Der Streckenabschnitt Nürnberg – Regensburg ist aber weiterhin für das erste Halbjahr 2026 angesetzt und Regensburg – Passau im zweiten Halbjahr 2026. Fühlen Sie sich vorbereitet?

Zimmermann: Die Kommunikationspolitik der DB Infrago ist sicherlich verbesserungswürdig. Es konnten wohl die Anzahl der Regelverkehre, die man durch das Baustellennadelöhr bringt, erhöht werden. Dabei wird aber verkannt, dass nur ein geringer Teil des Schienengüterverkehrs – im Wesentlichen die Containerzüge – tatsächlich Regelverkehre sind. Alles andere fährt nicht nach Fahrplan und soll dann über Tschechien oder Salzburg zum Ziel kommen – quasi von hinten durch die Brust ins Auge. Das ist keine zufriedenstellende Lösung.

SUT: Rechnen Sie damit, dass sich durch die Korridorsanierung Verkehre von der Schiene auf das Binnenschiff verlagern?

Zimmermann: Die Kooperationsfähigkeit der einzelnen Verkehrsträger ist eingeschränkt. Wir haben versucht, eine Initiative für Ausweichverkehre auf das Schiff zu starten. Die Resonanz war allerdings sehr spärlich. Zum einen, weil die Verkehrsträger natürlich nur ungern etwas abgeben, zum anderen ist die Binnenschifffahrt offensichtlich gut ausgelastet. Sie will lieber bestehende Kontrakte erfüllen, als ein halbes Jahr den Lückenbüßer für die Bahn zu spielen. Ich glaube also nicht, dass es signifikante Verlagerungen geben wird, die sich langfristig statistisch niederschlagen. Die Streckensperrung wird eher temporär zu einem Rückgang von Bahnverkehren zugunsten der Lkw führen.

SUT: Sie haben anfangs das 100-jährige Jubiläum von Bayernhafen angesprochen. Wie blicken Sie auf die Zukunft?

Zimmermann: Ich beschäftige mich seit über 30 Jahren mit dem Thema Binnenhäfen, da gab es immer wieder Auf und Abs, sei es beim Binnenschiff oder bei der Bahn. Wenn wir uns bei jeder Delle in der Statistik von einem Verkehrsträger verabschiedet hätten, dann wäre vieles nicht möglich gewesen. Das heißt, wir brauchen einen langen Atem und müssen in Zyklen denken können. Wir sind überzeugt, dass es beim Güterverkehr nur in Kombination aller Verkehrsträger funktionieren wird. Auch setzen wir auf eine gute Diversifizierung der Branchen an den Standorten. Wie in der Vergangenheit ist heute und in Zukunft die Gestaltungskraft ein wichtiger Erfolgsfaktor. Mit unseren langfristig angelegten Investitionen in eine moderne Infrastruktur in Kombination mit Flächen schaffen wir die Basis, dass das Potenzial unserer Standorte auch in Zukunft wahrgenommen wird.

Das Gespräch führte Annika Beyer.



Bayernhafen/M. Ziegler

Schrottumschlag am Bayernhafen-Standort Aschaffenburg.