



Sehr geehrte Damen und Herren,

bayernhafen stellt auf der transport logistic das Netzwerk Hafen und seine Leistungsfähigkeit in den Mittelpunkt. Dazu gehören neben der eigenen Infrastruktur genauso zahlreiche bayernhafen Kunden, die sich Ihnen als kompetente Ansprechpartner am bekannten Eckstand in Halle B3 / 436 präsentieren.

Mit über 400 ansässigen Unternehmen aus Transport, Lagerung, Logistik, Dienstleistung und Produktion bieten die bayernhafen-Standorte optimale Bedingungen für die Verkehrsverlagerung auf Binnenschiff und Bahn. Eine starke Infrastruktur, passgenaue Ansiedlungsflächen und innovative Dienstleistungen ermöglichen funktionierende Logistikketten. Für Unternehmen schafft bayernhafen in Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau bedarfsgerecht Raum und moderiert aktiv die Entwicklung von Logistiklösungen und Netzwerken – unternehmens- und standortübergreifend.

Wir erleben nicht nur bei unseren Kunden, sondern auch bei den Unternehmen in Bayern großes Interesse und eine grundlegende Bereitschaft noch mehr beim Transport auf Schiff und Bahn umzusteigen – trotz der aktuellen Herausforderungen. Weil wir von der Notwendigkeit der Verkehrsverlagerung überzeugt sind, haben wir

auch 2022 wieder rund 46 Mio. Euro in über mehrere Jahre laufende Investitionen in unsere Hafeninfrastruktur angestoßen. Eine vermeintliche Diskrepanz zwischen verkehrspolitischen Notwendigkeiten und tatsächlichen Entwicklungen können wir nur gemeinsam lösen. Dazu braucht es den Dialog miteinander und dafür ist die Messe in München ein idealer Ort.

Wir freuen uns auf den endlich wieder persönlichen Austausch auf der transport logistic und stellen Ihnen in diesem Newsletter schon einige unserer aktuellen Projekte vor.

Ihr  
Joachim Zimmermann  
Geschäftsführer





Bildquelle: Herbert Stolz

# „Gemeinsam nachhaltige Lösungen schaffen“

## Mossandl und Cemex investieren im bayernhafen Regensburg

Die Zementumschlaganlage für Cemex betreibt Mossandl seit 2014 (im Bild oben rechts). Auf der Erweiterungsfläche westlich der Osthafenbrücke ist die Investition in ein modernes Transportbetonwerk geplant. Luftbild Herbert Stolz

Die Firma Mossandl Logistik GmbH erweitert ihre Aktivitäten im bayernhafen Regensburg. Das Familienunternehmen investiert zusammen mit Cemex in eine langfristige Partnerschaft mit dem bayernhafen Regensburg. Geplant ist im Wesentlichen die Errichtung eines modernen Transportbetonwerks, die Investition in innovative Verfahren der Kreislaufwirtschaft und ein Umschlagplatz für Betonzuschlagsstoffe.

Möglich wird dies durch die deutliche Erweiterung der Ansiedlungsflächen auf bestehendem Hafengelände - seit Anfang des Jahres sind nochmal rund 20.000 qm westlich der Osthafenbrücke hinzugekommen. Das Grundstück ist bereits durch die Hafenbahninfrastruktur erschlossen, so dass eine umweltfreundliche Versorgung der neuen Aktivitäten per Bahn erfolgen kann.

Bereits seit 2014 betreibt Mossandl im bayernhafen Regensburg eine Zementumschlaganlage für die Cemex Deutschland AG mit vier 6.000 Tonnen-Silos. An dieser Stelle wird schon der effiziente und umweltfreundliche Bahntransport vom Zementwerk in Rüdersdorf bei Berlin nach Regensburg

erfolgreich betrieben. Die Zustellung von Zement zu den Baustellen erfolgt im Anschluss per Lkw. Mossandl ist für Cemex Hauptsilospediteur in Bayern.

„Wir freuen uns über die Partnerschaften mit Cemex und dem bayernhafen – nur gemeinsam können wir nachhaltige Lösungen im und für den Baustoffbereich schaffen“, sagt Geschäftsführer Andreas Moßandl.

„Wir sind von den Potenzialen, die uns die Infrastruktur des bayernhafens Regensburg bietet, überzeugt. Unsere gemeinsamen Aktivitäten werden dazu beitragen, das Profil von Cemex als Lösungsanbieter in der Baustoffbranche weiter zu schärfen“, sagt Michael Niederquell, Regionalleiter Materials Süd der Cemex Deutschland AG.



# Kurs auf Wachstum

## Durmin erweitert im bayernhafen Nürnberg

Das Recycling-Unternehmen und das Aufbereitungszentrum DIE GRÜNEN ENGEL im bayernhafen Nürnberg stehen für energieeffiziente Erzeugung wertvoller Sekundärrohstoffe aus Bau-, Gewerbe- und Industrieabfällen. Bereits seit 1996 ist Durmin als Teil dieses Zusammenschlusses am Standort und stets auf Wachstumskurs, denn Rohstoffe sind nicht nur knapp, sondern auch wertvoll.

Mit der Anmietung einer weiteren 3 ha großen Fläche am Kai 1 erweitert sich der Bestand auf ca. 16 ha. Durmin wird auf der neuen Fläche im zweistelligen Millionenbetrag in verschiedene Aufbereitungsanlagen für mineralische und nichtmineralische Abfälle und Produkte investieren. Diese Ressourcen sind viel zu wertvoll, um sie nur zu vernichten – das gilt natürlich auch für mineralische Abfälle. Wichtige Schlagworte im Zusammenhang mit diesen Abfällen sind zum Beispiel Bauabfall, Baustellenabfall, Bauschutt, Straßenaufbruch, Recycling-Baustoff, Bauschuttrecycling, Baustoffrecycling.

„Die geplante Flächenerweiterung ist ein wichtiger Schritt in unserer Recycling-Strategie. Indem wir

unsere Kapazitäten erhöhen und unsere Potenziale nun auch flächenmäßig weiter ausbauen, können wir noch effektiver und nachhaltiger zur Schonung von Ressourcen beitragen.“, so Andreas Niemeyer, CEO der Dettmer Group KG, zu der Durmin gehört.

Der Transport der Abfälle erfolgt unter anderem über die Wasserstraße per Binnenschiff, denn das Grundstück am Kai 1 und das Recyclingmaterial sind dafür prädestiniert. Derzeit werden dort die Kaianlagen saniert, die Entwässerungsinfrastruktur auf den neuesten Stand gebracht und alles so vorbereitet, dass noch in diesem Jahr die neuen Mobilbagger für den Umschlag zum Einsatz kommen können.

Durch die Expansion können die etwa 350 Mitarbeitenden von „DIE GRÜNEN ENGEL“ ihre wichtige Mission ausbauen kostengünstiges, nachhaltiges und effizientes Recycling auf höchstem Niveau zu betreiben.



## Optimierung der Kaianlagen im bayernhafen Nürnberg

Am Kai 1 des bayernhafen Nürnberg läuft eine der größten Investitionsmaßnahmen von bayernhafen. Für rund 2,3 Mio. € wurde bereits auf 425 m Länge die Entwässerungsinfrastruktur am Main-Donau-Kanal auf den neuesten Stand der Technik umgerüstet. Unter anderem wurden in diesem Bereich sechs Großreinigungsanlagen zur Sedimentation und Filterung des Niederschlagswassers eingebaut. Das neue Niederschlagswassersystem hat bayernhafen selbst konzipiert. Im nächsten Schritt werden die Verkehrsflächen für Bahn und Lkw so modernisiert, dass dort der Umschlag mit mobilen Geräten möglich wird. Bereits Mitte des Jahres sollen die ersten Umschlaggeräte angeliefert werden. Im gesamten Bauabschnitt ist die Entwässerung erstellt, im südlichen Baufeld ist der ungebundene Oberbau vorbereitet.

Um beim Asphaltaufbau sicherzustellen, dass alle erforderlichen Parameter hinsichtlich der großen Belastung durch die neuen Mobilgeräte und den umwelttechnischen Anforderungen für den Umschlag erzielt werden, wird derzeit im südlichen Baubereich eine Probefläche asphaltiert und diese

eingehend beprobt, begutachtet und bewertet. Erst nach der positiven Bewertung und Freigabe erfolgt der Einbau auf die gesamte Fläche.

Parallel zur Asphaltprobefläche erfolgt im nördlichen Bereich des Baufeldes die Bodenverbesserung und im Anschluss der Einbau der Frostschutz- und der Schottertragschicht. Für die Frostschuttschicht wurde der rückgebaute Gleisschotter vor Ort gebrochen und aufbereitet. Hierdurch konnte eine größere Einsparung, sowohl durch die entfallende Entsorgung als auch die entfallende Beschaffung erreicht werden. Der Verkehr für den An- und Abtransport wurde dadurch minimiert. In Summe ein Musterbeispiel für ressourcensparende und nachhaltige Baumaßnahmen.



## Das Gesicht des Hafens Aschaffenburg verändert sich

Sehr große Infrastrukturmaßnahmen nähern sich im Hafen Aschaffenburg ihrer Fertigstellung. An Kai 1 und 2 wurden die Kaimauern komplett modernisiert. Die Kaimaustabilisierung mit Bohrpfehlen ist abgeschlossen, die Betontragsplatten liegen und die Zweigleisigkeit am Kai wurde wieder hergestellt. Für die erforderliche Stabilität dafür wurde auch im Verlauf der Kaianlage die geböschte Ufermauer durch Spundwände in ein Senkrechtufer umgebaut.

### Hafenumschlag für alle

Die komplette Erneuerung des Kai 1 und 2 im Hafen Aschaffenburg bringt nicht nur große Vorteile für die Kunden mit sich, sondern auch für bayernhafen selbst und alle Unternehmen in der Region, die sich zwar nicht im Hafen ansiedeln, aber dort trotzdem auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiff und Bahn setzen wollen. bayernhafen hat hier seine eigene trimodale (Schiff, Bahn und LKW) Umschlagfläche, um interessierten Unternehmen direkt Infrastrukturen und Dienstleistungen im Umschlag anzubieten.

„Wir wirken wie ein Rückgrat für die Versorgung von Gesellschaft und Industrie in der Region. Die derzeit in unsere Infrastruktur investierten Summen von allein 13,2 Millionen Euro im letzten und diesem Jahr sind keine Selbstverständlichkeit.

Doch so bleiben wir nicht nur heute eine versorgungsrelevante Güterdrehscheibe, sondern werden auch zukünftig als wichtiger und attraktiver Standort wahrgenommen,“ so Anja Bokeloh, Leiterin Technik und Betrieb im bayernhafen Aschaffenburg

Gerade der Großraum Aschaffenburg ist vom Schwerlastverkehr deutlich stärker betroffen als andere Regionen in Bayern. Hier kann die bayernhafen Umschlagfläche den Firmen in der Region helfen, Verkehre umweltfreundlich zu verlagern.

### Umschlag für alle Interessenten an allen Standorten

Auch an anderen Standorten ist der Hafen für alle offen. In Passau betreibt bayernhafen ebenfalls selbst den Umschlag und an den Standorten Bamberg, Nürnberg, Roth und Regensburg können sich interessierte Firmen an die dort ansässigen Umschlagsunternehmen wenden. Diese sind am einfachsten über bayernhafen.de zu finden. Dort einfach auf das Firmenverzeichnis klicken und den gewünschten Hafenstandort und die Dienstleistung Umschlag auswählen.



## Bayerns Verkehrsminister Bernreiter im bayernhafen-Interview

Der Bayerische Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr, Christian Bernreiter, im Interview bei seinem Besuch im bayernhafen Regensburg zu aktuellen Herausforderungen wie Verkehrswende und Versorgungssicherheit, wie der Freistaat Bayern die Binnenhäfen als trimodale Drehscheiben weiter stärkt und wie ihm seine Erfahrungen als langjähriger Landrat eines Landkreises mit Donauhafen helfen.

**„Wenn man es ernst meint mit der Verkehrswende, dann müssen wir auch verstärkt auf Häfen setzen...“, so Staatsminister Bernreiter.**

Jährlich werden rund 9 Millionen Tonnen Güter mit Schiff und Bahn an den sechs bayernhafen-Standorten Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Passau und Regensburg umgeschlagen. Die Häfen sind Drehscheiben für den weltweiten Warenaustausch durch die umweltfreundliche und effiziente Verknüpfung von Schiff, Bahn und LKW. Mit über 400 angesiedelten Unternehmen und über 13.000 Beschäftigten sind die Häfen wichtige Wirtschaftstandorte.

Video mit Minister-Interview und Aufnahmen vom bayernhafen Regensburg mit dem ausgebauten Container-Terminal am Westhafen, durch das der Kombinierte Verkehr deutlich gestärkt wurde.





## Bundestagsabgeordnete Dr. Carolin Wagner absolviert Hafenpraktikum

Hoch hinaus ging es für die Bundestagsabgeordnete Dr. Carolin Wagner (SPD) am 22. März 2023 bei ihrem politischen Hafenpraktikum im bayernhafen Regensburg. Bei dem intensiven Einblick hinter die Kulissen des bezüglich Schiffsgüterumschlag in Bayern führenden Hafens standen verschiedene Praxisstationen auf dem Programm, bei denen Frau Dr. Wagner hautnah erfahren konnte, was der Hafen für die Versorgungssicherheit für die Bevölkerung und Wirtschaft in der Region leistet. Begleitet wurde sie dabei von Carsten Conrad, Niederlassungsleiter im bayernhafen Regensburg, der anhand der Praxis auch immer wieder konkrete Chancen und Herausforderungen des Hafens mit Blick auf die Zukunftsthemen Verkehrs- und Energiewende und Digitalisierung aufzeigte.

Das Hafenpraktikum ist ein Multiplikatorenprogramm des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB), in dem bayernhafen Mitglied ist, um die Funktion und Bedeutung der Binnenhäfen für Mandatsträgerinnen

und Mandatsträger praktisch erfahrbar zu machen. Zu bayernhafen gehören die sechs Binnenhafen-Standorte Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau.

[Videostatement zum Hafenpraktikum von Dr. Carolin Wagner](#)





## bayernhafen führt den umweltschonenden Kraftstoff HVO ein Startschuss für die Umstellung war in Bamberg

bayernhafen geht beim Thema Nachhaltigkeit den nächsten Schritt und stellt sukzessive seine Umschlaggeräte auf den Kraftstoff HVO um. Der CO<sub>2</sub> Ausstoß wird dadurch massiv verringert. Die Umstellung beginnt im Hafen Bamberg mit den beiden Liebherr Umschlagbaggern. Der LH110 ist bereits seit Ende Dezember 2022 erfolgreich mit HVO im Einsatz.

„Wir haben uns entschieden HVO nicht nur dem Diesel beizumischen, sondern zu 100% auf den umweltschonenderen Kraftstoff zu setzen. Wir wollen hier bewusst für unsere Branche und darüber hinaus ein Zeichen setzen, dass auch Schwergutmaschinen CO<sub>2</sub> neutral betrieben werden können,“ so Klaus Hohberger, Mitglied der Geschäftsleitung bayernhafen.

HVO steht für Hydrotreated Vegetable Oils – umgangssprachlich für „hydrierte Pflanzenöle“. Diese Art von Biokraftstoff kann herkömmlichen Diesel zu 100% ersetzen und von einigen Maschinen- und Motorenherstellern liegen bereits die Genehmigungen zum Betrieb in bestehenden Motoren vor. „Einige Hersteller sind hier schon sehr weit. Bei Anderen bleiben wir hartnäckig an der Thematik dran. Da haben wir in Deutschland noch großes Potential. Die Mehrkosten von rund 10% zum

Diesel holen wir eventuell sogar durch den geringeren AdBlue Verbrauch bei der Abgasreinigung wieder rein und betreiben unsere Maschinen dann nicht nur CO<sub>2</sub> sondern auch kostenneutral im Vergleich zum Diesel“ ergänzt Klaus Hohberger.

Die Basis für HVO sind Pflanzenöle und pflanzliche Fette, die dann mit Wasserstoff synthetisiert werden. Durch die Nutzung von HVO werden die gesamten Schadstoffemissionen im Lebenszyklus einer Maschine um rund 75% reduziert. Der reine CO<sub>2</sub> Ausstoß beträgt nur rund die Hälfte. Es wird lediglich emittiert, was die Pflanze vorher auch aufgenommen hatte. In diesem Bereich sind die Fahrzeuge dann klimaneutral. Rußentwicklung, Stickoxid- und Partikelemissionen sind deutlich reduziert, was den geringeren AdBlue Verbrauch bei der Abgasreinigung zur Folge hat.

Der Verbrauch der Umschlagbagger in Bamberg ist nahezu identisch zum Diesel. Das bedeutet eine Einsparung von etwa 23,7 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr beim aktuellen Bedarf von 18.000 Litern Kraftstoff. bayernhafen hat die Ausweitung der HVO Nutzung auf weitere Standorte bereits fest geplant und geht auch davon aus, dass der Mehrpreis durch eine weitere Verbreitung der HVO Nutzung stetig fällt.



Bildquelle: Urheber: Paul Gärtner Copyright: dm-drogerie markt GmbH + Co. KG

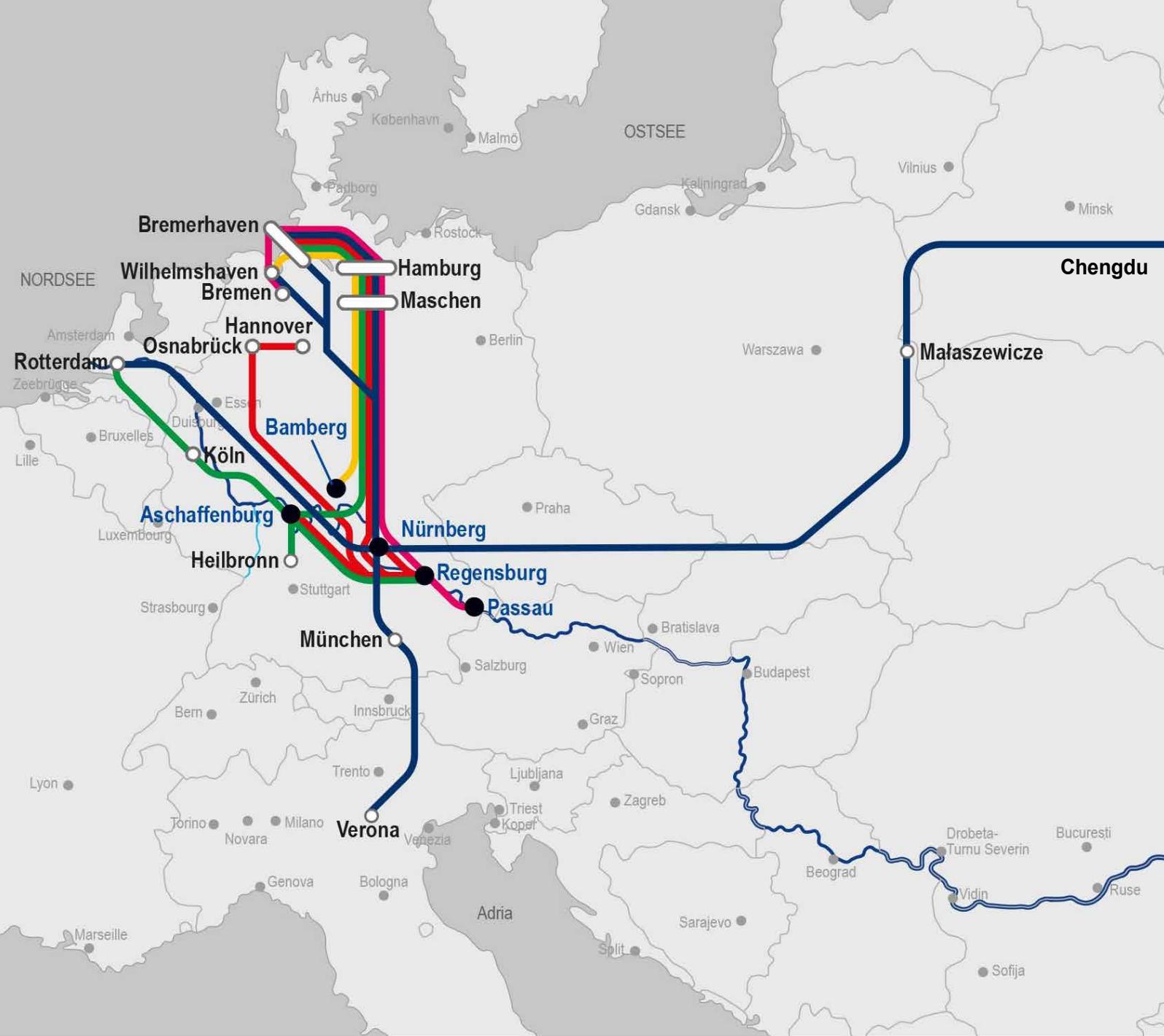
## Premiere in Nürnberg: Wasserstoff-Lkw beliefern dm-Märkte

Gemeinsames Pilotprojekt der Spedition Amm und DSV

Seit März beliefern die im bayernhafen Nürnberg ansässige Spedition Amm und das globale Logistikunternehmen DSV alle 17 Nürnberger dm-Drogeriemärkte mit nigelneuen Wasserstoff-Lkw. Ein gemeinsames Pilotprojekt für die umweltfreundliche Warenversorgung der Märkte im Nürnberger Stadtgebiet. Vier ausschließlich mit Wasserstoff betriebenen 27-Tonner der Marke Hyundai leisten damit einen wertvollen Beitrag hinsichtlich einer verbesserten Ökobilanz im Bereich der City-Logistik.

Das Pilotprojekt ist Basis für die zukünftige Gestaltung klimafreundlicher Prozesse im bundesweiten dm-Logistiknetzwerk. Der offizielle Startschuss für den Einsatz der neuen Flotte fiel am 1. März im Beisammensein von Kunden, Partnern und Politik. Damit verfolgt die Spedition Amm weiter ihre herausragende Politik für klimafreundlichere Lieferketten. Seit über 60 Jahren ist das familiengeführte Unternehmen in der Metropolregion Nürnberg fest verankert und stets auf Expansionskurs.

Als Betreiber und Planer einer modernen Infrastruktur führt bayernhafen bereits intensive Gespräche, um die Versorgung mit Wasserstoff direkt in den Hafendockstandorten zu sichern. Dies betrifft nicht nur den Lkw sondern gleichermaßen auch Bahn und Binnenschiff. Hauptaugenmerk der Aktivitäten liegt darüber hinaus in der Skalierbarkeit, der Wasserstofflogistik, also Transport, Lagerung und Verteilung im industriellen Maßstab, um auch weiterhin der Funktion der Häfen als Energiedrehscheibe Rechnung zu tragen.



## Rekord im Kombinierten Verkehr

Erstmals wurde 2022 die Marke von einer halben Million TEU im Kombinierten Verkehr geknackt. An den bayernhafen-Standorten Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Regensburg und Passau wurden insgesamt 512.036 TEU umgeschlagen. Dazu zählen Container im Seehafen hinterlandverkehr sowie Wechselbrücken und Sattelaufleger im kontinentalen Verkehr.

Die Entscheidung des Bundes 1998 den Kombinierten Verkehr auch außerhalb der Deutschen Bahn zu fördern war ein Aufbruchsignal. Auf eigenen Flächen hat bayernhafen in der Folgezeit Termi-

nals für den Kombinierten Verkehr entwickelt. Gemeinsam mit Partnern konnten die KV-Terminals erfolgreich etabliert werden. Die Standorte sind in ein dichtes KV-Netzwerk mit Seehäfen und Logistikstandorten eingebunden. Neu hinzugekommen ist im Januar 2023 die Intermodal-Verbindung zwischen dem Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven und Nürnberg. Die Voraussetzungen für die Fortsetzung dieser Erfolgsgeschichte werden durch Investitionen in die Hafeninfrastruktur an den bayernhafen-Standorten geschaffen.



### Beispiel Nürnberg:

Im trimodalen KV-Terminal, das von der TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH betrieben wird, läuft der Ausbau im 1. Modul auf der Erweiterungs- und auf der Bestandsfläche – bei laufendem Betrieb. Mit Förderung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) werden unter anderem zwei bisherige Abstellgleise zu Umschlaggleisen umgerüstet sowie drei neue leistungsfähigere Krananlagen angeschafft.

Die Verkürzung der Wartezeiten von Lkw ist das Ziel des Verbund-Forschungsprojekts „Flexiking“, das unter Federführung der TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH gestartet wurde. Das vom BMDV geförderte Projekt sieht die Entwicklung einer flexiblen und kollaborativen Zeitfensterbuchungs-Lösung vor. Nach Abschluss der Ist-Analyse und der Konzeptionsphase läuft derzeit die Umsetzungsphase. Im November ist der Start der Pilotierungsphase vorgesehen. Unterstützt wird das Projekt u.a. von der IGS Intermodal.

### Beispiel Regensburg:

Durch den Ausbau des Container-Terminals im Westhafen wurde die Umschlagskapazität auf 200.000 TEU erhöht. Auch Binnenschiffe können nun durch die direkte Anbindung des Terminals an das Hafenbecken unmittelbar einbezogen werden. Zudem wurde ein elektrisch betriebener Container-Portalkran aufgestellt. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert. Betreiber des Container-Terminals ist die zur IGS Logistics Group gehörende CTR Container Terminal Regensburg GmbH.

Neben dem Container-Terminal gibt es in Regensburg speziell für den Umschlag von Wechselbrücken und Sattelaufliegern per Schiene den Trailerport, der von Bayernhafen betrieben wird.

Bereits 1999 ging in **Aschaffenburg** das trimodale KV-Terminal in Betrieb. Die Betreiber-gesellschaft TCA Trimodales Containerterminal Aschaffenburg GmbH gehört zur IGS Gruppe. Regelmäßige Containerzug-Verbindungen bestehen u.a. zu den Seehäfen an der Nordsee.

Neben dem Umschlag von Containern können in Aschaffenburg auch Kapazitäten für den Umschlag von Wechselbrücken und Sattelaufliegern im kontinentalen Verkehr angeboten werden.

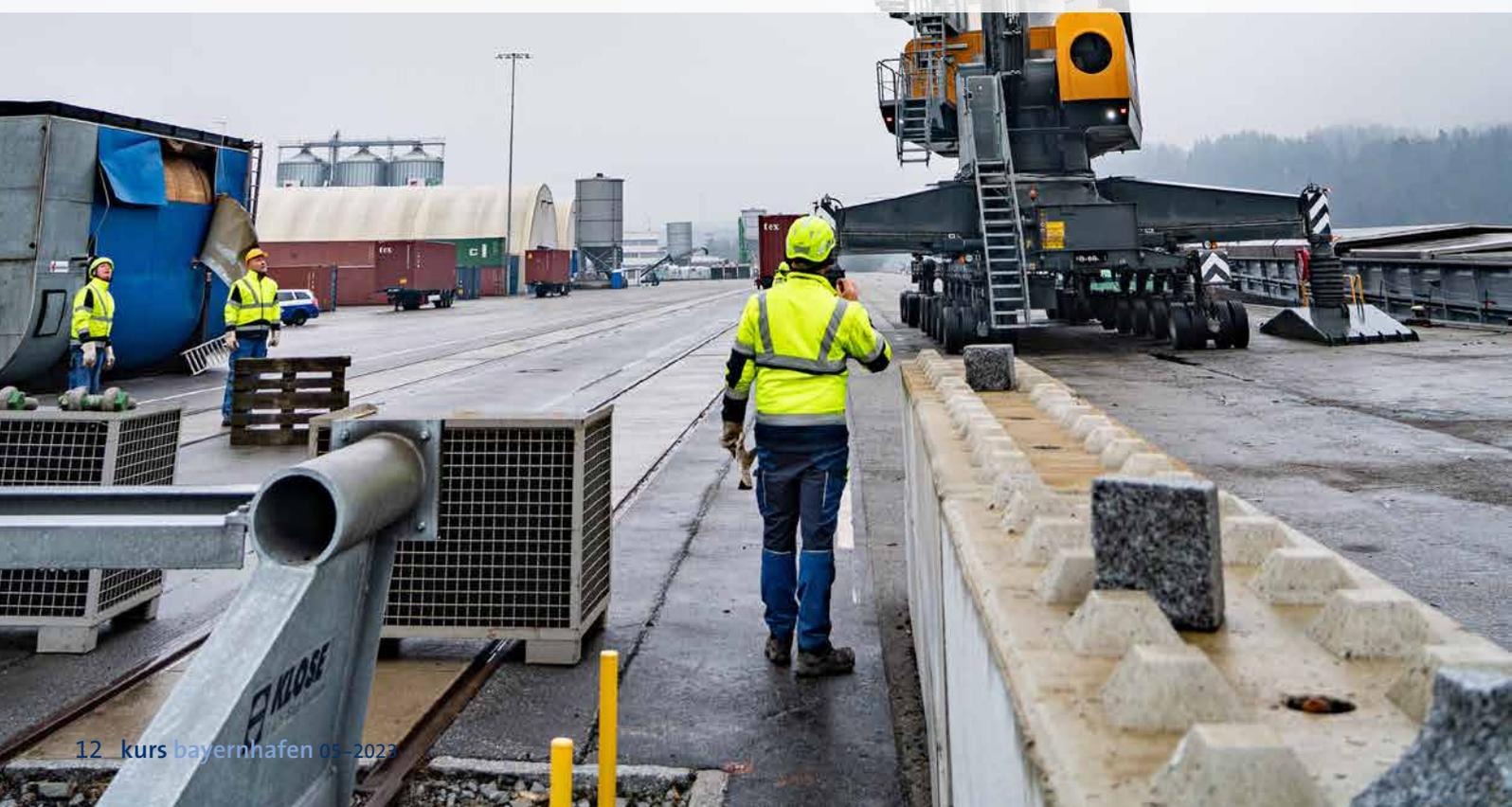
Auch die bayernhafen-Standorte **Bamberg** und **Passau** sind per Intermodalzug mit den deutschen Seehäfen verbunden: In Bamberg sorgt die baymodal Bamberg GmbH für einen reibungslosen Terminalbetrieb und den Umschlag zwischen Schiene und Straße. In Passau hat bayernhafen in Kooperation mit der IHK und der DB Cargo-Tochtergesellschaft TFG Transfracht die umweltfreundliche Intermodalzug-Verbindung vorbereitet und etabliert.

Sie haben Fragen zum Kombinierten Verkehr? Gerne stehen Ihnen auf dem bayernhafen-Messestand bei der transport logistic Ansprechpartner zur Verfügung!





Digitale Datenbank des BMDV sorgt für mehr Transparenz und Vernetzung  
**Vorteil Wasserstraße für Schwergut nutzen**



Großraum- und Schwertransporte (GST) auf der Straße bedeuten logistische Schwerarbeit für alle Beteiligten - und führen auf den betroffenen Strecken häufig zu Verkehrsbehinderungen durch Straßensperren, Überholverbote und aufwändige Begleitungen. Dabei zeigen Stichproben, dass der Großteil der auf der Straße durchgeführten GST im Hauptlauf auf der Schiene oder der Wasserstraße machbar gewesen wäre. Häufig fehlt es den Akteuren – von Verladern bis hin zu den Genehmigungsbehörden – jedoch an Wissen über Alternativen zum Straßentransport.

Genau dort – bei der Transparenz und Sichtbarkeit der Möglichkeiten der Hafenvirtschaft für GST – setzt die digitale Datenbank an, die das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gerade erarbeitet. Darin sollen die GST-Übergabepunkte an Bundeswasserstraßen wie z.B. Häfen, Umschlagstellen und RoRo-Rampen erfasst werden. Mitte des Jahres sollen diese als Open Data veröffentlicht und in das Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS) integriert werden.

Auf dieser Grundlage soll im zweiten Schritt stufenweise eine Web-Applikation für einen bimodalen GST-fähigen Routenplaner „Wasserstraße-Straße“ entwickelt werden, die auch Mikrokorridore für den Vor- und Nachlauf auf der Straße beinhaltet. In der Folge ist zudem die Integration des Verkehrsträgers Schiene geplant, um den Service multimodal abzubilden.

Die Hafenvirtschaft unterstützt das Vorhaben. Auf der Schwergut-Langstrecke ist das Binnenschiff klar im Vorteil und die nötige Infrastruktur für den reibungslosen Wechsel zwischen den Verkehrsträgern ist in den Häfen bereits vorhanden. „Unsere Binnenhäfen bieten optimale Bedingungen für die Verladung von Volumen- und Schwergut wie Trafos oder Anlagen und tragen so auch erfolgreich zur Standortsicherung für den Maschinen- und Anlagenbau bei. Und das könnten sie noch in deutlich größerem Maße tun“, sagt bayernhafen-Geschäftsführer und BÖB-Präsident Joachim Zimmermann.

In den Häfen ist die nötige Infrastruktur für den reibungslosen Wechsel von Volumen- und Schwergut zwischen den Verkehrsträgern vorhanden. Potenziale liegen beispielsweise auch bei Transporten von Windenergieanlagenteilen, Kabelrollen und anderen für die Energiewende benötigte Güter. Das Foto zeigt den Umschlag einer Windkraftanlage im bayernhafen Passau. Von dort ging es auf der Wasserstraße weiter nach Russe, Bulgarien. Der abgebildete Windflügel hat eine Länge von 44 Metern.



Stichproben zeigen, dass ein Großteil der auf der Straße durchgeführten GST im Hauptlauf auf der Schiene oder der Wasserstraße machbar gewesen wäre, wie zum Beispiel der Umschlag von 36 Rekers-Betonfertiggaragen im bayernhafen Nürnberg zeigt (siehe Bild oben). Die Garagen wurden per LKW vom Werk in Schwarzenbruck rund 20 km zum Hafen transportiert. Den Großteil der Strecke – fast 700 km - legten die Garagen dann auf dem Binnenschiff zurück bis zum Zielhafen Moerdijk. Von dort ging es wieder per LKW weiter bis ins rund 25 km entfernte Breda. Die einzelnen Garagen wiegen rund 20 Tonnen.

Der umweltfreundlichere Umstieg auf Schiene und Wasserstraße für GST ist zudem ein wichtiger verkehrspolitischer Baustein, um sowohl einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele zu leisten als auch die stark belastete Straßeninfrastruktur zu entlasten. Auch der im März 2023 vorgestellte Entwurf für die Windenergie-an-Land-Strategie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz sieht vor, Transporte von Windenergieanlagenteilen, Kabelrollen und anderen für die Energiewende benötigte Güter, wo immer dies möglich ist, im Hauptlauf auf die Wasserstraße verlagert werden.

## Impressum

Herausgeber und Redaktion:  
Bayernhafen GmbH & Co. KG  
Linzer Str. 6  
93055 Regensburg  
Joachim Zimmermann, Geschäftsführer  
Karin Moro, Verena Riehl, Elke Wechsler  
presse@bayernhafen.de  
www.bayernhafen.de