

Kundenmagazin 11 - 2022

# kurs bayernhafen



Aschaffenburg – Bamberg – Nürnberg – Roth – Regensburg – Passau

## Die Nationale Hafenstrategie Wie wollen wir die Zukunft unserer Häfen gestalten?



### Regensburg ist wichtiger Drehpunkt bei der Energiewende

Umschlag der Kabeltrommeln für  
Gleichstromprojekt SuedOstLink

### „Gemeinsam die Häfen der Zukunft gestalten“

Interview mit Daniela Kluckert,  
Parlamentarische Staatssekretärin beim  
Bundesminister für Digitales und Verkehr

### „Ein echter wirtschaftlicher Kraftgenerator“

50 Jahre bayernhafen Nürnberg  
mit großem Hafenfest gefeiert





## Optimal vernetzt

Auf 450 Meter Kailänge werden im bayernhafen Passau alle drei Verkehrsträger optimal vernetzt. Große Anlagenteile werden per Binnenschiff auf die Reise geschickt, Waren gehen im Container per Zug nach Hamburg und Streusalz per Lkw in die Region – nur drei Beispiele von vielen.

## INHALT

<b>EDITORIAL</b> .....	3	<b>ERFOLGSGESCHICHTE</b> .....	12	<b>DIALOG</b> .....	16
<b>TITELTHEMA</b> .....	4	Schmidbauer bewegt auch die schwersten Lasten	„Wir hören nicht auf, wenn’s schwierig wird. Im Gegenteil“	30 Jahre Main-Donau-Kanal Wasserstraße mit großer Bedeutung	
Nationale Hafenstrategie Wie wollen wir die Zukunft unserer Häfen gestalten?		<b>SCHWERGUT</b> .....	13	Vom Bundestag in den Hafen.....	17
<b>KURZGEMELDET</b> .....	7	100. Kabeltrommel für Gleichstromprojekt SuedOstLink	Regensburg ist wichtiger Drehpunkt bei der Energiewende	MdB Dr. Jonas Geissler als Praktikant im bayernhafen Bamberg	
Bosch-Logistikzentrum eröffnet		<b>NETZWERK</b> .....	14	bayernhafen fördert soziales Engagement Die diesjährigen Siegerprojekte des Spendenwettbewerbs „rückenwind“	
<b>HAFENBERUF</b> Infrastruktur-Instandsetzung		Stärkung des Kombinierten Verkehrs in Regensburg	Erstes trimodales Container-Terminal in Ostbayern	Triathlon meets trimodal .....	18
<b>DIALOG</b> .....	8	<b>VORAUSSBLICK</b> .....	15	bayernhafen unterstützt DATEV Challenge Roth	
50 Jahre bayernhafen Nürnberg „Ein echter wirtschaftlicher Kraftgenerator“		Ausbau des KV-Terminals in Nürnberg	Mehr Umschlaggleise, leistungsfähigere Krananlagen	<b>VORAUSSBLICK</b> .....	19
100 Jahre bayernhafen Aschaffenburg	9			Energieträger der Zukunft Grüner Wasserstoff im Fokus	
Seit mehr als 100 Jahren die Logistik-Drehscheibe		<b>DIALOG</b>		Impressum	
<b>FACHMEINUNG</b> .....	10	München wird zur Hafenstadt: Neuer Knotenpunkt ermöglicht Verkehrsverlagerung im Maßstab 1:87		transport logistic 2023 .....	20
„Gemeinsam die Häfen der Zukunft gestalten“ Interview mit Daniela Kluckert, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Digitales und Verkehr				Treffen Sie uns in München	

# Häfen jetzt stärken

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrte Kunden, Partner und Freunde,

es sind bewegte Zeiten. Ein Krieg in Europa hat die Welt erschüttert, die Bemühungen um Klimaschutz werden rasch intensiviert und die Begleiterscheinungen der Pandemie beschäftigen uns schon seit bald drei Jahren. Das alles hat natürlich Auswirkungen auf die Lieferketten. Und fast noch verheerender: auf die Energieversorgung. Umso wichtiger wird die Rolle der Häfen als Teil der kritischen Infrastruktur und zentrale Knotenpunkte bei der Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft in den Regionen, in Deutschland und in Europa.

Deshalb ist es unerlässlich, die Häfen jetzt zu stärken. Durch Investitionen und Förderprogramme für die Infrastruktur, einschließlich der Vor- und Nachläufe – denn zu viel ist dort im Moment auf Kante genäht – und noch wichtiger: durch Rechts- und Planungssicherheit. Das hat auch die neue Bundesregierung erkannt und die Nationale Hafenstrategie auf den Weg gebracht, mit der wir uns im Themenschwerpunkt dieser Ausgabe auseinandersetzen.

Entscheidend ist es jetzt, es nicht bei bloßen Absichtserklärungen zu belassen, sondern ins Handeln zu kommen. Wir freuen uns deshalb besonders, dass uns Daniela Kluckert, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Digitales und Verkehr Antworten auf unsere drängendsten Fragen gegeben hat.

Was unsere Häfen trotz aller Herausforderungen zu leisten vermögen, das präsentieren wir gerne und durchaus mit Stolz, insbesondere auf unser tolles Team sowie die vielen angesiedelten leistungsfähigen Unternehmen und Partner. Gerne haben wir deshalb etwa dem Bundestagsabgeordneten Dr. Jonas Geissler einen Blick hinter die Kulissen des bayernhafen in Bamberg ermöglicht und den Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern gesucht, die mit uns 50 Jahre Hafen Nürnberg und 100 Jahre Hafen Aschaffenburg gefeiert haben.



Und nun möchte ich Sie einladen, sich mit der neuesten Ausgabe der kurs bayernhafen selbst ein Bild von dem zu machen, was unsere Häfen auszeichnet. Im Namen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von bayernhafen wünsche ich Ihnen eine spannende Lektüre.

Ihr

Joachim Zimmermann  
Geschäftsführer





## Die Nationale Hafenstrategie Wie wollen wir die Zukunft unserer Häfen gestalten?

Leistungsfähige und flexible Umschlagplätze auf Weltniveau, wichtige Industriestandorte mit tragender Rolle für die Versorgung der Bevölkerung, von herausragender Bedeutung für unsere Volkswirtschaft, nicht zuletzt in Krisenzeiten – so werden die deutschen Häfen im Imagefilm zum Auftakt der neuen Nationalen Hafenstrategie beschrieben. Und auch, wenn das dick aufgetragen klingt, der wirtschaftliche und gesellschaftliche Stellenwert der Häfen ist enorm und der Stolz durchaus gerechtfertigt.

Ohne die Häfen geht es nicht. Sie sind weit mehr als ein Anhängsel der Schifffahrt, als das sie noch viel zu häufig wahrgenommen werden. Sie sind Wirtschaftszentren und wesentliche Knotenpunkte der zuletzt so empfindlichen Lieferketten. Nicht umsonst zählen sie zu den kritischen Infrastrukturen. Und sie sind unerlässlich für den Kombinierten Verkehr, die so wichtige Verkehrsverlagerung auf Bahn und Binnenschiff, und das alles überlagernde Thema Klimaschutz.

### Häfen stärken

Damit die Häfen für Resilienz sorgen können, benötigen sie auch selbst gute Rahmenbedingungen und eine zeitgemäße Infrastruktur. Vieles ist aktuell auf Kante genäht: Personal, Equipment und Anlagen. Zu viel, wenn man sich die Bedeutung der Häfen vor Augen führt. Das gilt auch für die Vor- und Nachläufe. Das Bahnnetz ist überlastet, die Flüsse kämpfen mit Niedrigwasser. Allorts herrscht Sanierungsstau und Unterfinanzierung. Die Politik ist nun gefordert, das sieht die Ampel-Koalition, die sich die Entwicklung der Häfen in den Koalitionsvertrag geschrieben hat, genauso wie das Parlament.

Insofern ist die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr auf den Weg gebrachte Nationale Hafenstrategie zwar inhaltlich keine wirkliche Überraschung, aber trotzdem ein wichtiges Zeichen. Sie folgt auf die Nationalen Hafenkonzepte, schafft vor dem Hintergrund neuer Herausforderungen und neuer Chancen in bewährter Manier einen Rahmen für die Zusammenarbeit aller Beteiligten und versucht Antworten auf die Frage zu

finden: Wie wollen wir die Zukunft unserer Häfen gestalten?

Die Handlungsfelder der Nationalen Hafenstrategie lauten:

- Häfen zu nachhaltigen Knotenpunkten der Energiewende entwickeln,
- Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland stärken,
- Potenziale der Digitalisierung, Automatisierung und Innovationen ausschöpfen,
- Ausbildung und Beschäftigung zukunftsfähig gestalten,
- Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur bedarfsgerecht erhalten und ausbauen.

Schön klingende Worte, denen aber nun auch Handlungen folgen müssen, damit es nicht bei einer reinen Absichtserklärung bleibt, findet Joachim Zimmermann, Geschäftsführer von bayernhafen und Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB).

### Verlässlicher Rahmen benötigt

Natürlich geht es dabei auch um Förderprogramme. Häfen, Wasserstraßen, Schienennetze und Infrastruktur benötigen dringend einen Investitionsschub und der kostet nun mal Geld. Aber fast noch wichtiger ist Joachim Zimmermann das Thema Rechts- und Planungssicherheit. Nur, wenn Unternehmen und Investoren verlässlich planen können und Entwicklungsmöglichkeiten haben, werden sie auch investieren und dazu beitragen, dass die Häfen gedeihen.

### Häfen brauchen Platz

Da ist etwa der Konflikt um die Flächen: „Wir müssen die Hafengebiete vor der Umnutzung schützen. Eigentlich müssten wir den Bestand sogar eher erweitern. Als Bürger verstehe ich den Wunsch, Wohnungen oder Kultur in Hafennähe anzusiedeln, zumal Flächen auch dafür knapp sind, aber als jemand, der seit fast 30 Jahren an Häfen tätig ist, weiß ich: Wir brauchen die logistische Nutzfläche und müssen sie für die Hafennutzung erhalten. Häfen brauchen Platz.“ Und letztlich profitieren auch die Städte, wenn sich verkehrsintensive Unternehmen im Hafen bündeln, wo die passende Infrastruktur zur Verfügung steht, und dadurch den städtischen Raum entlasten.

Auch wenn es für Laien oft anders aussieht, schon jetzt kommt es bei Lagerflächen zu Kapazitätsengpässen. Denn durch die aus der Volatilität der weltweiten Warenströme resultierenden heutigen Logistikkonzepte

werden auch immer mehr Lagerfläche und vor allem größere zusammenhängende Grundstücke benötigt. Insbesondere Pufferlager werden gebraucht. „Wieviel Ladung so ein Schiff enthält und wieviel Platz für die Verladung und Lagerung benötigt wird – die schieren Größen sind für Fachfremde kaum vorstellbar“, so Joachim Zimmermann. Ein Binnenschiff kann je nach Tragfähigkeit bis zu 150 Lkw ersetzen. „Selbst wenn Flächen in Umbruchsphasen kurzfristig nicht von den Häfen gebraucht werden, dürfen wir sie nicht vorschnell aufgeben und die Häfen dadurch in ihren Handlungsmöglichkeiten einschränken.“

### Schutz der Infrastruktur

Die Bundespolitik ist deshalb auch hier gefordert, die Häfen stärker vor alternativen Nutzungsideen zu schützen. Ähnlich wie Bahninfrastruktur benötigt auch die schiffahrtsseitige Infrastruktur eine bessere rechtliche Absicherung. Aktuell hat der Bund hier wenig Gestaltungsspielraum. „Die Eisenbahn ist sogar grundgesetzlich geschützt, aber was ist mit der Kaimauer oder der wasserseitigen Umschlaganlage?“, so Joachim Zimmermann. Hier braucht es einen stärkeren Gleichklang zwischen Bund, Ländern und Kommunen sowie einen Rechtsrahmen, der vermeintliche Widersprüche

zwischen Umweltschutz, Naturschutz und Klimaschutz eliminiert.

Verkehrsverlagerungsprojekte dürfen nicht an Rechtsunsicherheiten und fehlenden Genehmigungen scheitern, so wie das im Fall

des Abtransports von vielen Tausend Tonnen Gleisschotter fast geschehen wäre, der im

„Die Eisenbahn ist sogar grundgesetzlich geschützt, aber was ist mit der Kaimauer oder der wasserseitigen Umschlaganlage?“

bayernhafen-Geschäftsführer Joachim Zimmermann



Der Umschlag von altem Gleisschotter im bayernhafen Aschaffenburg wäre beinahe an genehmigungsrechtlichen Bedenken gescheitert. Gemeinsam mit der auf das Recycling von mineralischen Baustoffen spezialisierten Unternehmensgruppe Blasius Schuster konnte eine Lösung gefunden werden.





©Bavaria Luftbild Verlags GmbH

Der 1972 als Teil der transeuropäischen Wasserstraße zwischen Nordsee und Schwarzem Meer eröffnete bayernhafen Nürnberg hat sich zu einem der wichtigsten Güterverkehrs- und Logistikzentren Europas entwickelt. Mit dem Vorschlag des BUND Naturschutz im Hafen ein ICE-Instandhaltungswerk zu bauen, würde ein funktionierender Organismus mit Infrastruktur und angesiedelten Unternehmen zerstört.

Hafen Aschaffenburg umgeschlagen werden sollte. Der Gleisschotter war durch jahrelange Beanspruchung rundgeschliffen und wurde deshalb im Zuge von Streckensanierungsarbeiten ersetzt. Der alte Schotter sollte per Bahn in den Hafen Aschaffenburg transportiert und erst dort auf Lkw verladen werden. Weil er aber, sobald abgetragen, als Abfall deklariert ist und als solcher nicht ohne spezielle Genehmigung umgeschlagen werden darf, eine Genehmigung, die dem Hafen damals aber noch fehlte, wäre das ganze Vorhaben beinahe an genehmigungsrechtlichen Bedenken gescheitert. Zulasten des Klimaschutzes, denn abtransportiert werden muss das ganze Material ja und im Zweifel geschieht das dann eben komplett auf der Straße.

### Verkehrsverlagerung ermöglichen

Auch Gewässer- und Naturschutzaufgaben können die Entwicklung und den Ausbau der Häfen und damit auch Verkehrsverlagerung und Klimaschutz behindern. Ein Zielkonflikt, der zusätzlich erschwerend auch von zivilgesellschaftlichen Organisationen mit ausgetragen wird.

So lehnt der BUND Naturschutz die drei aktuell im Raumordnungsverfahren zu prüfenden Standorte für ein neues ICE-Instandhaltungswerk im Großraum Nürnberg wegen des Eingriffs in den Bannwald ab. Stattdessen fordert er die Errichtung des Werks im Hafen Nürnberg. Diesen Standortvorschlag hat die Deutsche Bahn daraufhin geprüft und weder in puncto Platz noch infrastrukturell für geeignet befunden. Auch handelt es sich um einen Standort, der den bestehenden Hafen als funktionierenden Organismus mit Infrastruktur und angesiedelten Unternehmen zerstören würde.

So wichtig der Erhalt von Wäldern ist: Eine massive Schwächung des Hafenstandortes, die mit der Errichtung des ICE-Werks im Hafen zwangsläufig

einherginge, und eine Rückverlagerung großer Teile des dort abgewickelten Warenverkehrs auf die Straße wäre ein fatales Zeichen und ein Bärendienst für den Klimaschutz. bayernhafen lehnt deshalb die Standort-Forderung des BUND Naturschutz ab. Denn im Hafen werden große Gütermengen gebündelt und Langstreckenverkehre mit der passenden Infrastruktur von der Straße auf die beiden umweltfreundlicheren Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn verlagert. 2021 waren das in Nürnberg mehr als vier Millionen Tonnen Güter. Dies entspricht rund 240.000 eingesparten Lkw-Fahrten.

Der mit Abstand größte Teil dieser Tonnage wird in Nürnberg übrigens per Bahn transportiert. Wenn es gelingt – und auch dafür braucht man gut ausgebaute Binnenhäfen – diese beiden Verkehrsträger intelligent zu kombinieren, sodass beide ihre Stärken ausspielen können, entlastet das auch Trassen, Personal und Waggonkapazitäten.

### Gut eingebettet

Umso wichtiger ist ein verlässlicher ordnungspolitischer Rahmen, gerade für die Binnenhäfen, die bei der Nationalen Hafenstrategie noch ein wenig im Schatten der Seehäfen stehen, obwohl sie letztlich zusammengedacht werden müssen. Der BÖB fordert deshalb ein spezifisches Verkehrsknotengesetz, um die Häfen aus dem föderalen Dickicht unterschiedlicher Zuständigkeiten, komplexer Genehmigungsverfahren sowie zeit- und kostenaufwendiger Vorgaben zu befreien.

Auch braucht es eine europäische Hafenstrategie, weil Wasserstraßen und Schienen nicht an Grenzen enden. „Die Benelux-Länder geben ein gutes Vorbild ab“, findet Joachim Zimmermann. „Das Thema Verkehr und Logistik hat dort eine ganz andere Bedeutung als in Deutschland. Entsprechend ist auch die Akzeptanz für logistische Notwendigkeiten in der Bevölkerung größer.“ Und dazu zählt eben auch, dass man Häfen die Möglichkeit gibt, sich zu entwickeln. Ohne dabei von Kommunen in eine unnötige Konkurrenz um Flächen mit der Stadtentwicklung gedrängt zu werden.

„Häfen sind keine Museen, müssen sich ständig weiterentwickeln und tun das auch“, sagt Joachim Zimmermann. Die noch weit verbreitete Schifferklavier-Romantik, die auch der Imagefilm zur Nationalen Hafenstrategie bedient, indem er mit Aufnahmen in Schwarzweiß beginnt, sieht er mit gemischten Gefühlen. Allerdings: Der Film endet bunt und vielleicht ist das ein gutes Omen. Wichtig ist jetzt vor allem, ins Handeln zu kommen.

# Bosch-Logistikzentrum eröffnet

Mit dem im Juni in Betrieb genommenen integrierten Logistikzentrum auf dem Gelände des bayernhafens Bamberg hat der Automobilzulieferer Bosch mehr Platz, um seine Lieferketten vom Standort Bamberg aus zu optimieren. Dafür stehen 10.000 Quadratmeter Hallenfläche sowie Büro- und Sozialflächen zur Verfügung. Errichtet wurde das neue Logistikzentrum in einer Bauzeit von elf Monaten durch die Herbst Logistik GmbH, die auch ihren eigenen Stammsitz im Hafen hat, und langfristig an Bosch vermietet. Zur Ausstattung gehört auch ein hochmodernes Palettenregallager mit 9.000 Stellplätzen.

© Robert Bosch GmbH



Ab 2024 will Bosch mit der Serienfertigung stationärer Brennstoffzellen starten. Das Herzstück, die sogenannten Stacks, werden im Bamberger Werk gefertigt. Die dazugehörige Transportlogistik für die großen und schweren Produkte erfolgt über den Bamberger Hafen, um vom Lieferanten bis zum Kunden sowie auch innerhalb des internationalen Bosch-Fertigungsverbunds optimal angebunden zu sein.

Die Basis für den Neubau legte bayernhafen durch eine mehrstufige Flächen-Konversion. Dabei wurden insgesamt drei Areale zu einer Grundstücksfläche von 2,7 Hektar zusammengelegt.

Fürs Klima ist das Projekt auch gut. Denn indem es den Platz für die Stacks-Produktion schafft, treibt es die Energiewende entscheidend voran. Und ist damit eines von zahlreichen Beispielen dafür, was die Binnenhäfen in diesem Bereich in vielfältigster Form leisten.

## Infrastruktur-Instandsetzung

HAFENBERUF

Ohne sie geht es nicht. Und was im Grunde für alle Mitarbeiter im Hafen gilt, trifft vielleicht noch ein kleines bisschen mehr auf die zu, die dafür sorgen, dass alles so funktioniert, wie es soll. Oder sich schnell darum kümmern, wenn etwas nicht mehr funktioniert: die Infrastruktur-Instandsetzer. Denn was wäre ein Binnenhafen ohne seine Infrastruktur, ohne die Kaimauern, Gleise und Straßen, die RoRo-, RoLa- und Schwergutanlagen, die KV-Terminals, Hafengebäude und Umschlaggeräte?

Diejenigen, die diese Infrastruktur kontinuierlich instand und am Laufen halten, bringen oft ganz verschiedene berufliche Hintergründe mit ein. Sie sind Tief- oder Gleisbauer, Schlosser, Baggerfahrer, Baugeräte- oder Triebfahrzeugführer, Asphalt- oder Rohrleitungsbauer, Elektriker oder Industriemechaniker.

Und genauso vielfältig wie ihre berufliche Herkunft sind auch ihre Aufgaben im Hafen. So führen sie Bau-, Umbau-, Unterhalts- und Sicherungsarbeiten an Infrastruktureinrichtungen ebenso durch wie Wartungs- und Reparaturarbeiten an den verschiedensten Anlagen, Maschinen und Fahrzeugen. Auch um die Verkehrssicherheit, die Landschafts- und Grünpflege oder die Kontrolle von Bauausführungen externer Partner kümmern sie sich.



Ein paar Dinge haben sie aber doch gemein. Sie sind zupackend, flexibel und bereit, Neues dazu zu lernen. Ohne das geht es nicht. Denn die Aufgaben in einem Binnenhafen sind nicht nur extrem vielseitig, sie unterliegen auch einem stetigen Wandel.





## Hafen live erleben beim Jubiläumsfest in Nürnberg „Ein echter wirtschaftlicher Kraftgenerator“

Zum großen Fest anlässlich des 50. Geburtstags des bayernhafens Nürnberg konnten Mitte September große und kleine Technikbegeisterte einen umfangreichen Blick hinter die Kulissen der modernen Logistikkreisläufe werfen. bayernhafen und die vielen am Programm beteiligten Unternehmen boten Informationen aus erster Hand über die tägliche Arbeit am Standort und zu aktuellen Projekten.

Zu den vielen Gratulanten zählte auch der Bayerische Ministerpräsident Dr. Markus Söder. Dessen Glückwünsche übermittelte Dr. Florian Herrmann, Leiter der Bayerischen Staatskanzlei und Staatsminister für Bundesangelegenheiten und Medien, MdL, der die 50-jährige Erfolgsgeschichte

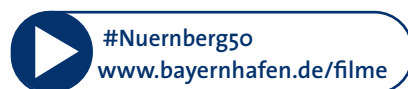
würdigte: „Dieser Hafen ist natürlich ein Stück Nürnberg. (...) Auf der anderen Seite ist er ein Sprungbrett nach Europa. Der Hafen ist nicht nur Umschlagplatz für Güter aus aller Welt, sondern ein echter wirtschaftlicher Kraftgenerator.“

Marcus König, Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg, betonte die Bedeutung als leistungsstärkstes Güterverkehrszentrum Süddeutschlands und eines der wichtigsten Logistikzentren Europas. Er unterstrich zudem die große wirtschaftliche Bedeutung für Nürnberg und die gesamte Metropolregion.

Zu den angesiedelten Unternehmen gehört auch die Geis Holding GmbH & Co. KG, die bereits seit 41 Jahren hier zu Hause ist und den Festbesuchern spannende Einblicke in die moderne Lagerlogistik ermöglichte.

Weitere Unternehmen, wie die Derichebourg Umwelt GmbH oder auch Die Grünen Engel hoben die Bedeutung des Recyclings am Standort hervor. So zeigten sich auch der bayernhafen-Geschäftsführer Joachim Zimmermann und der Geschäftsführer der Hafen Nürnberg-Roth GmbH, Peter Stäblein, zufrieden mit der Entwicklung sowie dem großen Interesse der Nürnbergerinnen und Nürnberger an ihrem Heimathafen als unverzichtbarem Dreh- und Angelpunkt für den Güterverkehr der Region.

Die Statements zum Hafenjubiläum sowie eindrucksvolle Impressionen vom Fest zeigt ein Film.







## Hafen live erleben beim Jubiläumsfest in Aschaffenburg Seit mehr als 100 Jahren die Logistik- Drehscheibe

Zum großen Hafenfest anlässlich des 100-jährigen Bestehens kamen im Juli zahlreiche Besucher zusammen, um ihren Heimathafen live zu erleben. Technikinteressierten und Familien mit Kindern wurden spannende Einblicke in den bayernhafen Aschaffenburg und die hier angesiedelten Unternehmen geboten, die sich an dem vielfältigen Programm beteiligt hatten.

Das große Interesse bestätigt die enge Verbundenheit der Region mit ihrem Hafen, der als Güter- und Logistkdrehscheibe seit mehr als 100 Jahren die wirtschaftliche Entwicklung der Region nicht nur spiegelt, sondern mitgestaltet.

Mit rund 157 Hektar ist der Hafen das größte Industrie- und Gewerbegebiet der Stadt Aschaffenburg und Heimat von über 60 Unternehmen mit gut 2.500 Erwerbstätigen. Anlässlich der Feierlichkeiten würdigte Jürgen Herzing, Oberbürgermeister der Stadt Aschaffenburg, das moderne trimodale Umschlagzentrum als großen Jobmotor in vielen Bereichen.

Für die Wirtschaft stellen die guten Anbindungen auf dem Wasserweg und per Schiene strategisch wichtige Standortvorteile dar. „Von Aschaffenburg aus hat man alle Möglichkeiten“, bestätigt auch Jürgen Westarp, Geschäftsführer der seit 75 Jahren im Hafen ansässigen Bernhard Westarp GmbH & Co. KG. Das weltweit tätige Recycling-Unternehmen bereitet mit modernsten Anlagen Elektro-

nischrott sowie alle Arten von Metallschrotten auf. Zusammen mit der Firma Blasius Schuster KG zeigte sie beim Hafenfest spannende Umschlagsvorführungen.

bayernhafen-Geschäftsführer Joachim Zimmermann freute sich anlässlich des Jubiläums über den in Aschaffenburg beispielhaft gelungenen Wandel vom einstmaligen Kohlehafen zu einem modernen Standort, an dem erfolgreiche Industrieunternehmen eine Heimat gefunden haben und hier auf Binnenschiff und Bahn für ihre Logistik setzen.

Ein Film zeigt emotionale Impressionen vom Hafenfest und verschiedene Statements, u.a. von der Teamlog GmbH Spedition und Logistik.



# „Gemeinsam die Häfen der Zukunft gestalten“

Interview mit Daniela Kluckert,  
Parlamentarische Staatssekretärin  
beim Bundesminister für Digitales und Verkehr

**Ein überlastetes Bahnnetz, Probleme mit Niedrigwasser: mit welchen Maßnahmen will der Bund die Resilienz der Verkehrs-Infrastruktur in Deutschland erhöhen?**

*Daniela Kluckert:* Wir müssen unsere Infrastruktur für die Zukunft aufstellen. Da wurde in der Vergangenheit leider einiges verpasst. So investieren wir derzeit massiv in das Schienennetz und nutzen auch die Digitalisierung um besser und effizienter zu werden. Beispielsweise wird gerade daran gearbeitet durch das Building Information Modelling digitale Zwillinge von Bauwerken zu erstellen, die dann die Sanierung oder ganze Ersetzung deutlich einfacher und kostengünstiger machen. Und bei Planungsvorgängen wird die Anpassung an den Klimawandel immer schon mitgedacht. Das heißt, die Ingenieurinnen und Ingenieure müssen die sich ändernden klimatischen Bedingungen mitplanen.

Speziell mit Blick auf die Binnenschifffahrt tun wir viel dafür, dass diese auch bei einer Häufung extremer Niedrigwasserereignisse ein bedeutender und zuverlässig nutzbarer Verkehrsträger bleibt – beispielsweise mit der konsequenten Umsetzung des Aktionsplans „Niedrigwasser Rhein“. Die Binnenschifffahrt ist neben der Bahn das Verkehrsmittel zur CO<sub>2</sub>-Vermeidung.

**Die Finanzierungslücke wächst, die zum Sanierungsstau bei Wasserstraßen und Schienen geführt hat. Wie wollen Sie sie schließen?**

Das parlamentarische Verfahren zum Haushalt 2023 ist noch nicht abgeschlossen und wir arbeiten daran, dass wir vom Gesetzgeber ausreichende Mittel für die Wasserstraße zur Verfügung gestellt bekommen. Hinzu kommt: Nach derzeitigen Planungen wird die Finanzlinie ab 2024 wieder steigen. Für das BMDV ist klar: wir setzen uns weiter dafür ein, dass die Wasserstraße als zuverlässiger Verkehrsträger zur Verfügung steht.

**Der Bund hat wenig Gestaltungsmöglichkeiten. Ein Großteil der Regelungskompetenz für die Häfen liegt bei den Ländern (Gesetzgebung) und Kommunen (Umsetzung). Wie wollen Sie die stärker einbinden?**

Seit 2009 gestaltet der Bund die nationale Hafenpolitik mit Nationalen Hafenkonzepten. Mit einer neuen Nationalen Hafenstrategie wollen wir gemäß Koalitionsvertrag den Anstoß geben, gemeinsam mit den Ländern, beteiligten Verbänden, Gewerkschaften und Bundesressorts die Häfen der Zukunft zu gestalten. Die Erarbeitung der Hafenstrategie erfolgt in einem Arbeitsgruppenprozess auf Grundlage von Leitlinien, mit denen die Beteiligten die wesentlichen Handlungsfelder und Themen abgesteckt haben.

**Zur CO<sub>2</sub>-Reduktion benötigen wir dringend mehr Verkehrsverlagerung von der Straße auf Bahn und Binnenschiff. Momentan behindert der Wettbewerb zwischen diesen beiden Verkehrsträgern, die aus unserer Sicht zusammengehören, diese Verlagerung. Hier braucht es eine koordinierte Vernetzung. Wie sind diesbezüglich Ihre Pläne?**

Den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern im Güterverkehr sehe ich nicht als Hindernis. Dass die Verkehrsträger durch die Vernetzung vielmehr voneinander profitieren, zeigt der Kombinierte Verkehr. Er verbindet die Vorteile der Verkehrsträger. Schon jetzt finden so pro Tag rund 17.000 Lkw-Fahrten weniger auf unseren Bundesfernstraßen statt. Pro Jahr sind dies fast 4,5 Mio. Lkw-Fahrten. Durch die Verlagerung werden im deutschen Netz jährlich Kohlendioxidemissionen in Höhe von rund 2,75 Mio. t vermieden.

Was Großraum und Schwertransporte (GST) betrifft, erarbeitete eine Arbeitsgruppe Handlungsempfehlungen für die Verlagerung von GST von der Straße auf Schiene und Wasserstraße. Diese werden nun schrittweise vom BMDV umgesetzt.





## Daniela Kluckert

Parlamentarische Staatssekretärin  
beim Bundesminister für Digitales  
und Verkehr

Die Diplom-Volkswirtin, geboren am 22. Dezember 1980 in Nürnberg, hat ihren Wahlkreis in Berlin-Pankow. Daniela Kluckert ist stellvertretende Landesvorsitzende der FDP Berlin und gehört seit verganginem Jahr dem FDP-Bundesvorstand an. Seit 2017 ist sie Mitglied des Deutschen Bundestages und war bis Oktober 2021 stellvertretende Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur. Im Dezember 2021 wurde Kluckert zur Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesminister für Digitales und Verkehr ernannt. Zu ihren Themenschwerpunkten zählen Digitale Infrastruktur, Digitale Gesellschaft, Elektromobilität und Mobilität 4.0 sowie Schifffahrt. Seit Januar dieses Jahres ist sie zudem Beauftragte für die Ladesäuleninfrastruktur.

Schiene und Wasserstraße müssen sich ergänzen, da für die Bewältigung des Verkehrszuwachses im Güterverkehr die Kapazitäten der Schiene alleine nicht ausreichen.

**Im Bereich IT und Digitalisierung, ebenfalls eines der zentralen Handlungsfelder der Nationalen Hafenstrategie, wurden mit einer Neuausrichtung und neu geschaffenen Stellen zuletzt wichtige Weichen gestellt. Wo sehen Sie in diesem Bereich die dringlichsten Aufgaben?**

Ja, der bedarfsgerechte Erhalt und Ausbau der Kommunikationsinfrastruktur ist eines der fünf Handlungsfelder der Nationalen Hafenstrategie. Wir werden im Arbeitsgruppenprozess gemeinsam mit allen beteiligten Akteuren die zur Zielerreichung notwendigen strategischen Maßnahmen erarbeiten. Die Bundesregierung hat bereits im Rahmen ihrer im Juli 2022 vom Kabinett verabschiedeten Gigabitstrategie ein Maßnahmenpaket vorgestellt, das von der Beschleunigung von Genehmigungsverfahren, über die stärkere Nutzung alternativer Verlegungsmethoden, die Optimierung der Förderung, die Erstellung eines Gigabitgrundbuchs bis hin zu Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilfunkversorgung reicht.

Ziel ist es, bis 2025 die Hälfte aller Haushalte und Unternehmen mit Glasfaser zu versorgen und bis 2030 eine flächendeckende Verfügbarkeit dieser hochleistungsfähigen Infrastrukturen zu erreichen. Hiervon profitieren auch die in den Hafengebieten angesiedelten Unternehmen.

**Aktuell verhindern Natur- oder Gewässerschutzauflagen oft die fürs Klima so wichtige Verkehrsverlagerung, indem sie diese unnötig teuer oder ganz unmöglich machen. Wie wollen Sie diesen Zielkonflikt auflösen?**

Zwischen Natur- und Klimaschutz besteht kein Zielkonflikt. Intakte Ökosysteme sind vielmehr natürliche Klimaschützer.

Klar ist aber: um die Herausforderungen in unserer Infrastruktur bewältigen zu können, müssen wir notwendige Modernisierungs- und Ausbaumaßnahmen in unseren Verkehrsnetzen zügig umsetzen. Das kann aber nur gelingen, wenn Planungs- und Genehmigungsverfahren den Weg bis zur Fertigstellung eines Infrastrukturprojekts nicht unnötig in die Länge ziehen. Deshalb sind seit 2018 vier Planungsbeschleunigungsgesetze auf den Weg gebracht worden und für den Herbst plant das Bundesministerium für Digitales und Verkehr weitere rechtliche Anpassungen. Darüber hinaus arbeiten wir neben Verfahrenserleichterungen und der Verbesserung von Prozessabläufen insbesondere daran, Planungs- und Genehmigungsverfahren konsequent zu digitalisieren.

**Wasserstraßen enden nicht an den Landesgrenzen. Wie gelingt eine bessere Einbindung der deutschen Häfen in europäische Strukturen?**

Hierzu sind wir auf europäischer Ebene in regelmäßigem Austausch. Deutsche Häfen sind beispielsweise über das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) in europäische Strukturen eingebunden. Nahezu 90 deutsche Binnenhäfen sind Bestandteil des TEN-V.



## Schmidbauer bewegt auch die schwersten Lasten „Wir hören nicht auf, wenn’s schwierig wird. Im Gegenteil“

Wenn schwere Lasten bewegt oder gehoben werden müssen, ist man bei der Firma Schmidbauer genau an der richtigen Adresse. Das Unternehmen aus Gräfelfing bei München ist führender Anbieter für Mobilkrane und Spezialtransporte jeglicher Größenordnung in Deutschland. Insgesamt beschäftigt die Schmidbauer-Gruppe rund 600 Mitarbeiter und hat bundesweit über 20 Niederlassungen, eine davon im bayernhafen Regensburg.

Bereits seit der Gründung 1932 ist das familiengeführte Unternehmen der Innovator der Branche und bewegt schwere Lasten unter anderem für die Bau-, Energie- und Chemiewirtschaft sowie für den Anlagen- und Maschinenbau. Dabei stehen Qualität und Kompetenz für Schmidbauer im Fokus, kombiniert mit 360-Grad-Lösungen und einem Full-Service-Angebot, die das Gelingen herausfordernder Projekte möglich machen. Aus diesem Grund wurde zum diesjährigen 90. Jubiläum der Claim „Konstant anders, konkret mehr“ präsentiert. „Wir hören nicht auf, wenn’s schwierig wird. Im Gegenteil: Dann packen wir erst richtig an“, erklärte Werner Schmidbauer, Vorsitzender der Geschäftsführung. „Wir wollen komplexe Problemstellungen individuell lösen. Um dies sicherzustellen, braucht es enge Kommunikation mit unseren Kunden.“

Sowohl regional als auch europaweit unterstützt das Traditionsunternehmen als zuverlässiger Partner Projekte, die die Energiewende voran-

treiben. Ob in Skandinavien bei der Installation von Windkraftanlagen, beim Umschlag des größten Elektro-Seenschiffs Deutschlands 2020 über den bayernhafen Passau oder bei dem aktuellen Projekt SuedOstLink (Seite 13). Im bayernhafen Regensburg realisiert Schmidbauer die Entladung und Einlagerung der per Schiff angelieferten bis zu 85 Tonnen schweren Kabeltrommeln für das Gleichstromprojekt.

Dem Auftrag ging ein zweijähriges Ausschreibungsverfahren voraus, bei dem sich Schmidbauer schließlich durchsetzen konnte. „Das ist ein großes und überaus wichtiges Projekt und in seiner Gänze absolutes Neuland. Wir sind sehr gut vorbereitet, arbeiten nach Plan und sind gespannt auf die Fortsetzung unserer Tätigkeiten im Rahmen des SuedOstLinks“, sagt Stefan Schmidbauer, ebenfalls Geschäftsführer und verantwortlich für den Bereich Heavy Lift. Für das Projekt wurde eigens ein 300-Tonnen-Raupenkrane angeschafft. Darüber hinaus stellt Schmidbauer eine 2.000 m<sup>2</sup> große Lagerhalle, um dort die Kabelmuffen und -endverschlüsse für den Bau der 540 Kilometer langen Gleichstrom-Erdkabelleitung fachgerecht und sicher zu lagern.





## 100. Kabeltrommel für Gleichstromprojekt SuedOstLink Regensburg ist wichtiger Drehpunkt bei der Energiewende

Das Gleichstromprojekt SuedOstLink soll Bayern ab 2027 mit Strom aus nord- und ostdeutscher Windenergie versorgen. Noch befindet sich das Erdkabelprojekt mitten im Genehmigungsverfahren, doch um den straffen Zeitplan zu halten, unternimmt der in Bayern für das Projekt zuständige Übertragungsnetzbetreiber TenneT alles, um die Zeitabläufe zu optimieren und zu beschleunigen. Der bayernhafen Regensburg spielt hierbei eine wichtige Rolle.

Bereits seit Herbst 2021 produziert die Mailänder Firma Prysmian Group in Gron nahe Paris im Auftrag von TenneT Kabel für das erste Kabelsystem der Gleichstromleitung. Die Trommeln tragen jeweils ca. 1,75 Kilometer Erdkabel und haben ein Gewicht von bis zu 85 Tonnen. Per Schiff werden sie umweltfreundlich und wirtschaftlich zum bayernhafen Regensburg transportiert, wo im Januar 2022 die ersten 19 Kabeltrommeln eintrafen. Diese werden dann einzeln mit Hilfe eines großen Raupenkrans durch die Firma Schmidbauer über den Schwerlastkai auf dem dafür vorgesehenen 25.000 m<sup>2</sup> großen Gelände eingelagert. Hier verbleiben sie bis zum voraussichtlichen Baubeginn der Höchstspannungs-Gleichstromleitung im Jahr 2024.

Tim Meyerjürgens, COO von TenneT, sagt: „Es freut mich, dass wir mit dem bayernhafen Regensburg sowie der dort ansässigen Firma Schmidbauer erfahrene und regionale Partner gefunden haben.“

Der Hafen in Regensburg ist strategisch günstig in Leitungsnähe gelegen und verkehrstechnisch gut angebunden. Die Kabeltrommeln können per Wasserweg angeliefert werden und mittels Straßentransport weiter an die künftigen Baustellen gebracht werden.“

„Der bayernhafen Regensburg fungiert als wichtige Drehscheibe für das Gleichstromprojekt SuedOstLink. Wir können bisher sehr zufrieden sein mit der Kabellogistik, denn trotz Niedrigwasserphase konnten wir nun den Umschlag der 100. Kabeltrommel feiern. Dies markiert einen wichtigen Meilenstein und zeigt uns, dass die Zusammenarbeit zwischen allen Projektbeteiligten gut funktioniert“, freut sich Werner Schmidbauer, Geschäftsführender Gesellschafter der Schmidbauer-Gruppe.

Auch für das zweite Kabelsystem gaben TenneT und 50Hertz im August bekannt, die Erdkabelproduktion gesichert zu haben. Die frühzeitige Produktion und Lieferung soll für den sofortigen Baubeginn nach Planfeststellungsbeschluss sorgen.

Der SuedOstLink besteht aus zwei Vorhaben und verbindet den Netzübertragungspunkt ISAR bei Landshut in Bayern mit Standorten in Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern. Er ist eine der wichtigsten künftigen Strom-Versorgungsleitungen Deutschlands auf dem Weg hin zur Klimaneutralität.

©Schmidbauer-Gruppe







## Stärkung des Kombinierten Verkehrs in Regensburg Erstes trimodales Container-Terminal in Ostbayern

Das Container-Terminal im bayernhafen Regensburg ist deutlich ausgebaut worden. Durch die direkte Anbindung des vormals bimodalen KV-Terminals (Straße-Schiene) an das Hafenbecken im Zuge der Erweiterung, können nun auch Binnenschiffe unmittelbar einbezogen werden. Damit verfügt der bayernhafen Regensburg jetzt als einziger in der Region Ostbayern über ein trimodales Container-Terminal. Zudem wurde ein moderner, elektrisch betriebener Container-Portalkran aufgestellt. Die Umschlagskapazität der von der zur IGS Logistics Group gehörenden CTR Container Terminal Regensburg GmbH betriebenen Anlage, die an ihre Kapazitätsgrenzen gekommen war, konnte so von 128.000 TEU auf 200.000 TEU erhöht werden.

Das Projekt wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert. Die Investitionen für das gesamte Vorhaben belaufen sich auf rund 26 Millionen Euro. Es beinhaltet außerdem die Errichtung eines Dispositionsgebäudes und die Erweiterung um zwei weitere Umschlaggleise. Auch die Straßenanbindung wurde verbessert und ermöglicht jetzt eine günstigere Lenkung der Verkehrsströme. Zudem wurden der Check-In Bereich für die LKW-Abfertigung erweitert und die Prozesse optimiert. Das alles entlastet die Zufahrtsstraßen erheblich. Die Neugestaltung des Areals erfolgte durch den Rückzug eines anderen Ansiedlers ohne zusätzlichen Flächenverbrauch auf dem bestehenden Hafengelände. Bauherr ist die KT-Infrastrukturgesellschaft GmbH & Co. KG, ein Gemeinschaftsunternehmen von IGS und bayernhafen.

„Langstreckenverkehre auf Schiff und Bahn zu verlagern, ist ein wesentliches Ziel von bayernhafen. Beim Ausbau des Container-Terminals in Regensburg handelt es sich aus unserer Sicht um eines der bedeutendsten Vorhaben in Bayern, um diese Verkehrsverlagerung zu ermöglichen“, sagt bayernhafen-Geschäftsführer Joachim Zimmermann. „Für die exportstarke Wirtschaft in der Regensburger Region ist eine leistungsfähige logistische Infrastruktur unverzichtbar. Dazu zählen auch regelmäßige Verbindungen zu den Seehäfen.“ Das Container-Terminal in Regensburg ist an die Nordseehäfen in Hamburg und Bremerhaven angebunden.

„Der bedarfsgerechte Ausbau des Terminals trägt der anhaltenden Nachfrage nach umweltfreundlichen Transportlösungen Rechnung und bietet der Wirtschaft im Standortraum Oberpfalz die benötigten Kapazitäten, um zukünftig noch mehr Verkehr auf Bahn oder Binnenschiff zu verlagern“, ergänzt Harald Rotter, einer der Geschäftsführer der Betreibergesellschaft CTR.

Neben dem jetzt erweiterten Container-Terminal gibt es im bayernhafen Regensburg auch noch den von bayernhafen betriebenen Trailerport, das erste Terminal in Bayern speziell für den Umschlag von Wechselbrücken und Sattelauflegern, sowie das RoLa-Terminal.



## Ausbau des KV-Terminals in Nürnberg

# Mehr Umschlaggleise, leistungsfähigere Krananlagen

Die Erweiterung des trimodalen KV-Terminals im bayernhafen Nürnberg nimmt Gestalt an. Nahezu alle Planungsleistungen für die Ausführung der Bauarbeiten im Modul 1 wurden ausgeschrieben und beauftragt. Die aktuell durchgeführten Erdauffüllungen und Tiefbaumaßnahmen zur Regenwasserentwässerung auf einer östlich des KV-Terminals gelegenen, zusätzlich geschaffenen Fläche für zwei neue Abstellgleise sollen bis Ende des Jahres abgeschlossen sein. Ebenso wie die Beauftragung neuer Krananlagen. Voraussichtlich im Februar 2023 werden die Bauarbeiten innerhalb des bestehenden Terminals bei laufendem Betrieb beginnen.

Nötig ist die Erweiterung, weil die Kapazitätsgrenze des 2006 in Betrieb genommenen KV-Terminals durch stetigen Zuwachs mittlerweile erreicht ist. 2021 wurden in dem von der TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH betriebenen Anlage 331.214 TEU umgeschlagen. Mit Förderung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) werden deshalb nun unter anderem zwei bisherige Abstellgleise auf dem vorhandenen Grundstück zu Umschlaggleisen umgerüstet. Außerdem wird es im Modul 1 drei neue leistungsfähigere Krananlagen geben. Die Gesamtinvestition in den Ausbau beträgt rund 25 Millionen Euro.

Investor ist die Betreibergesellschaft des bayernhafen Nürnberg, die Hafen Nürnberg-Roth GmbH, an der die Bayernhafen GmbH & Co. KG mit 80 % beteiligt ist. „Unser leistungsfähiges Intermodal-Netzwerk mit Seehäfen und bedeutenden Logistikstandorten



wird stets erweitert, so dass diese Investitionen in zusätzliche Kapazitäten erforderlich sind“, sagt Peter Stäblein, Geschäftsführer der Hafen Nürnberg-Roth GmbH.

Das KV-Terminal Nürnberg ist per Intermodalzug fahrplanmäßig verbunden mit den deutschen Seehäfen, mit Rotterdam, transalp mit Norditalien sowie mit dem chinesischen Chengdu. Unternehmen in der gesamten Metropolregion Nürnberg profitieren vom KV-Terminal im Import wie im Export.

## München wird zur Hafenstadt:

DIALOG

# Neuer Knotenpunkt ermöglicht Verkehrsverlagerung im Maßstab 1:87



Eine besondere Modellbahnanlage ist seit Juli im Deutschen Museum in München zu sehen. Besonders deshalb, weil sie den Fokus nicht auf schöne Landschaften und detaillierte Gebäude richtet, sondern auf einen möglichst plausiblen Fahrbetrieb, eine Gleisführung nach fahrdynamischen Grundsätzen sowie eine präzise Darstellung der Eisenbahnphysik, -technik und -infrastruktur. Ganz bewusst sind die Gebäude und die Landschaft deshalb in neutralem Weiß gehalten, während die technischen Systeme farbig und so realitätsnah wie möglich umgesetzt wurden. Auch der Umschlag von Containern zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wird gezeigt.

Zu sehen ist Wernmünden, ein fiktiver Ort in Unterfranken – Gemünden am Main nachempfunden – mit dem typischen Verkehrsgeschehen ab Mitte der 90er Jahre, alles im Maßstab 1:87. Alte und neue Strukturen werden dabei vermischt. Auf der 44 Quadratmeter

großen, digital gesteuerten Anlage mit einer Schienenlänge von rund 750 Metern und 185 Weichen gibt es kleine Bahnhöfe samt Güterschuppen an Nebenbahnen ebenso wie moderne Hochgeschwindigkeitsstrecken für den ICE-Verkehr. Aber auch Nahverkehrsmittel wie S-Bahnen, Trams und Busse, eine Kehrrmaschine, ein Feuerwehrauto sowie eine Zahnradbahn auf eine Anhöhe sind unterwegs. Und natürlich gibt es einen Hafen!

bayernhafen hat die Modellbahnanlage nicht nur finanziell unterstützt, sondern sich auch inhaltlich eingebracht. „Auch für Nicht-Logistiker wird durch die Modellanlage erlebbar, was an einem Binnenhafen los ist, wie komplex die logistischen Systeme sind und welche Rädchen für einen effizienten und reibungslosen Ablauf ineinandergreifen müssen“, sagt Klaus Hohberger, Mitglied der Geschäftsleitung von bayernhafen, der die Planer im Vorfeld fachlich beraten hat.





## 30 Jahre Main-Donau-Kanal Wasserstraße mit großer Bedeutung

Sein 30-jähriges Jubiläum hat in diesem Jahr der Main-Donau-Kanal gefeiert. Am 25. September 1992 wurde das wasserwirtschaftliche Jahrhundertprojekt, dessen Bau 1960 von Bamberg aus begonnen wurde, fertiggestellt und verbindet seither den Main bei Bamberg mit der Donau bei Kelheim. Damit ist der Kanal Teil des europaweit bedeutsamen Wasserweges zwischen Nordsee und Schwarzem Meer und hat zur erfolgreichen Entwicklung von Bayern als Industrie-, Logistik- und Exportstandort beigetragen.

Die bayerischen Häfen sind heute moderne trimodale Logistik-Drehscheiben und bilden die Basis für komplexe industrienaher Logistikprozesse mit hohem Wertschöpfungsfaktor. Die Transportmöglichkeit von großen und schweren Halbfertig- und Fertigprodukten, wie Silos, Transformatoren, Fertigaragen oder Brückenteilen, über die Wasserstraße ist ein wichtiger Standortfaktor für den Maschinen- und Anlagenbau.

Von Beginn an war es Ziel, den Main-Donau-Kanal so zu bauen, dass Schiffe ihn möglichst zügig passieren können. So hat er zur Überwindung der europäischen Hauptwasserscheide auf einer Höhe von 406 Metern, dem höchsten Punkt im europäischen Wasserstraßennetz überhaupt, nur 16 Schleusen mit besonders großen Hubhöhen von bis zu 25 Metern. Seit 2007 werden die Schleusen von vier Leitzentralen aus fernbedient. Im Jahr 2012 wurde mit der Sendung von Verkehrs-

lagemeldungen – ähnlich dem Verkehrsfunk im Autoradio – durch die Revierzentrale Gösselthal bei Beilngries für den Gesamtbereich der Main-Donau-Wasserstraße von Hanau bis Jochenstein begonnen. Das verbessert seitdem den Verkehrsfluss zusätzlich.

Der Kanal kann mit modernen Großmotorgüterschiffen mit bis zu 135 Metern Länge und 11,45 Metern Breite befahren werden. Im Schiffsverband kann der Kanal mit einer Gesamtlänge von bis zu 190 Metern befahren werden – jeweils mit Abladetiefen bis 2,70 Metern. Die mittlere Transportentfernung der auf dem Kanal verkehrenden Binnenschiffe beträgt rund 1.000 Kilometer.

Neben der Verkehrsfunktion erfüllt der Main-Donau-Kanal auch eine wichtige wasserwirtschaftliche Funktion. Jährlich werden über ihn durchschnittlich etwa 125 Millionen Kubikmeter Wasser aus dem Donauroum in das wasserärmere Franken gepumpt. Dort wird das Flusswasser zur Verbesserung der Grundwasser- und Fließwassersituation sowie zur Deckung des Wasserbedarfs in den Ballungszentren benötigt. Ohne den Kanal käme es in den vermehrt vorkommenden Trockenjahren zu erheblichen Beeinträchtigungen bei der Wasserversorgung. Auch wenn es um Freizeit und Erholung geht, findet der Main-Donau-Kanal hohen Anklang sowohl bei der Bevölkerung als auch bei Urlaubern, sei es bei Fahrradtouren oder bei Flusskreuzfahrten.



Vom Bundestag in den Hafen

## MdB Dr. Jonas Geissler als Praktikant im bayernhafen Bamberg

Die Lage an wirtschaftsgeografisch bedeutenden Knotenpunkten kombiniert mit einer effizienten Verknüpfung der Verkehrsträger Wasser, Schiene und Straße machen bayernhafen zu einem der leistungsstärksten Logistik-Netzwerke in Europa. Um sich von diesem Hafen-Netzwerk selbst ein Bild zu machen, tauschte der Bundestagsabgeordnete Dr. Jonas Geissler (CSU) am 11. August 2022 sein Jackett gegen eine Warnweste und absolvierte ein Praktikum beim bayernhafen Bamberg.

Hier erhielt Dr. Geissler unter anderem Einblicke in die klassischen Umschlagstätigkeiten eines Hafens. Auf dem Programm standen dabei der Container-Umschlag mit einem Reachstacker im KV-Terminal, die Anmeldung und Eichtung eines Binnenschiffs und das Beladen des Frachtraums mit einem Mobilbagger. Auch über die Chancen und Herausforderungen des Hafens sowie über die Zukunftsthemen Energiewende und umweltfreundlichere Güterverkehre wurde gesprochen.

„Das Hafenpraktikum hier in Bamberg war für mich ein absolutes Highlight, weil es unglaublich spannend und vielseitig war“, freute sich Dr. Jonas Geissler über die Möglichkeit zu diesem nicht alltäglichen Perspektivwechsel. „Hier im bayernhafen in Bamberg sieht man, welche großen Frachtmengen wir umweltfreundlich über die Wasserstraße bewegen können. Ich würde mir wünschen, dass wir in Zukunft noch mehr Fracht auf das Wasser, den ältesten aller Infrastrukturwege, bringen können und werde mich dafür einsetzen.“

Das Praktikum fand im Rahmen des Multiplikatorenprogramms des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB) statt, in dem bayernhafen Mitglied ist. Ziel des Formates ist es, die Funktion und Bedeutung der Binnenhäfen für Entscheidungsträger praktisch



erfahrbar zu machen. „Mit dem Hafenpraktikum konnten wir Herrn Dr. Geissler ganz im Wortsinn begreifbar machen, dass der Hafen nicht nur ein Ankerplatz für Schiffe ist, sondern ein wichtiger Knotenpunkt vieler Transportketten, Drehkreuz der Energiewende und Motor für die wirtschaftliche Entwicklung und Beschäftigung in der Region. Das Wissen um die Leistungsfähigkeit und Bedeutung der Binnenhäfen mit ihrer Infrastruktur wollen wir mit intensiven Einblicken wie beim Hafenpraktikum oder bei unseren Hafenfesten noch stärker im öffentlichen Bewusstsein verankern“, so Joachim Zimmermann, bayernhafen-Geschäftsführer und Präsident des BÖB.



bayernhafen fördert soziales Engagement

## Die diesjährigen Siegerprojekte des Spendenwettbewerbs „rückenwind“

Zehn soziale Projekte zugunsten von Kindern und Jugendlichen in den Regionen rund um die bayernhafen-Standorte Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau wurden von bayernhafen mit insgesamt 15.000 Euro gefördert. Mit dem Spendenwettbewerb „rückenwind“, der 2022 bereits zum dritten Mal stattfand, würdigt und unterstützt bayernhafen soziales Engagement in der Region. In diesem Jahr bewarben sich rund 50 Vereine, Organisationen, Einrichtungen und Initiativen um die Förderung in Höhe von jeweils 1.500 Euro.

Die Gewinnerprojekte sind so vielfältig wie die Kinder und Jugendlichen, denen die Projekte zugutekommen: Mit dem Fördergeld werden zum Beispiel die Einrichtung eines „Grünen Klassenzimmers“ in einer Grundschule, inklusive Reitkurse oder die Anschaffung von

programmierbaren Lernrobotern ermöglicht.

„Diese großartigen Projekte und Aktionen bieten Kindern und Jugendlichen einen sicheren Hafen für frohes Miteinander, neue Erfahrungen und eine gute Entwicklung. Dies unterstützen wir gerne mit finanziellem Rückenwind“, sagt Geschäftsführer Joachim Zimmermann.

Ende des Jahres startet der Spendenwettbewerb in eine weitere Runde. Statt Weihnachtsgeschenken für die Kunden fördert bayernhafen erneut soziale Projekte – dieses Mal mit insgesamt 20.000 Euro.

Weitere Informationen finden Sie unter [www.bayernhafen.de/rueckenwind](http://www.bayernhafen.de/rueckenwind).





## Triathlon meets trimodal bayernhafen unterstützt DATEV Challenge Roth

Rund 3.200 Einzelstarter und 650 Staffeln sind am ersten Juliwochenende beim weltweit größten Wettkampf der Triathlon-Langdistanz, der DATEV Challenge Roth, an den Start gegangen. Partner des traditionsreichen Sportevents war in diesem Jahr auch bayernhafen, dessen Umschlagplatz in Roth zudem als Teil der Laufstrecke fungierte.

Die Zusammenarbeit kommt nicht von ungefähr. Bei der großen Anzahl an Teilnehmerinnen und Teilnehmern ist eine ausgefeilte Logistik essenziell. Vor allem in den Wechselzonen ist Effizienz gefragt, um beim Übergang in die nächste Disziplin keine Zeit zu verlieren. Und ganz ähnlich wie beim Triathlon geht es auch im Hafen darum, gewissermaßen drei Disziplinen zu vereinen und deren Übergänge reibungslos zu gestalten. Statt zwischen Schwimmen, Radfahren und Laufen wird zwischen Binnenschiff, Bahn und Lkw gewechselt.

In beiden Fällen kommt es darauf an, dass die Prozesse in der Wechselzone möglichst effizient ablaufen. Dafür braucht es das notwendige Equipment zur richtigen Zeit am richtigen Ort. Für die Wettkämpferinnen und Wettkämpfer sind das beispielsweise Fahrrad und Laufschuhe, für den Güterumschlag im Binnenhafen gehören diverse Umschlagstechnik, Gleisanschlüsse und

ausreichend Lagerflächen dazu. Und hier wie da muss jeder Handgriff sitzen, da im Triathlon die Sportlerinnen und Sportler keine Zeit zu verlieren haben und auch im Binnenhafen die umgeschlagenen Güter am Ziel von der Industrie, dem Handel oder dem Endkunden erwartet werden. Und so wie sich die Helfer bei der Challenge in Roth einsetzen, so engagieren sich auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von bayernhafen gemeinsam mit den Kunden für das Zusammenspiel im Hafen.

„Was die Wechselzonen im Triathlon sind, ist der Binnenhafen im Güterverkehr. So entstand unsere Verbindung mit dem TEAMCHALLENGE, welche nun zur Partnerschaft geworden ist“ sagt bayernhafen-Geschäftsführer Joachim Zimmermann. Logistik sorgt dafür, dass zu einem bestimmten Zeitpunkt genau das vorhanden ist, was gebraucht wird. Und die Infrastruktur ist essenziell, um die „Wechselzonen“ perfekt für ihre jeweilige Aufgabe auszustatten.

Bei beiden in diesem Jahr ins Rennen geschickten bayernhafen-Staffeln haben übrigens alle Wechsel reibungslos funktioniert. Auch im kommenden Jahr wird bayernhafen wieder zwei Teams an den Start schicken.



## Energieträger der Zukunft

# Grüner Wasserstoff im Fokus

Binnenhäfen sind von herausragender Bedeutung für die Versorgungssicherheit im Energiebereich. Das gilt seit dem Angriff Russlands auf die Ukraine umso mehr. Und sie verfügen auch jetzt bereits über die Flexibilität und die Umschlag- und Lagerinfrastruktur, die für die Energieträger der Zukunft gebraucht werden. Statt Kohle und Heizöl lässt sich etwa auch gebundener grüner Wasserstoff mit der LOHC-Technologie (englisch: liquid organic hydrogen carriers, flüssige organische Wasserstoffträger) in großen Mengen per Schiff und Bahn transportieren und in den bereits heute in den Binnenhäfen vorhandenen Tanks lagern (siehe Artikel im Magazin kurs bayernhafen 12-2021). Neben LOHC gibt es natürlich auch andere Technologien wie Ammoniak oder Methanol, die von bayernhafen gleichermaßen beobachtet werden. Mit der Zunahme alternativer Energien könnte der Bedarf noch deutlich steigen.

Grüner Wasserstoff wird als einer der Hoffnungsträger gegen den Klimawandel gehandelt und ist bereits heute ein unverzichtbarer Energieträger für die globalen Volkswirtschaften. Das wurde auch auf der 3. HYDROGEN DIALOGUE Summit & Expo deutlich, die am 21. und 22. September 2022 im Messezentrum Nürnberg stattfand. Der länderübergreifenden Zusammenarbeit zwischen Erzeugern und Anwendern kommt dabei eine Schlüsselrolle zu, lautete eine der zentralen Erkenntnisse der Veranstaltung mit über 1.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmern sowie mehr als 70 hochkarätigen Vorträgen, Talks und Podiumsdiskussionen.

Eine aktuelle Studie der EU-Kommission, die auf der Veranstaltung in Nürnberg vorgestellt wurde, zeigt ein Energie-Potenzial durch Wasserstoff auf, das 15-mal so hoch ist wie der derzeitige



weltweite Energiebedarf. Zudem sorgt das Potenzial für mehr Gerechtigkeit durch Diversifizierung, da die meisten Länder mehr oder weniger Zugang zu erneuerbaren Energien haben. Auch wenn der Markt derzeit noch nicht so weit ist, diese Potenziale zu heben: Die Geschwindigkeit des Wandels hin zu einer Welt, die viel stärker auf Wasserstoff und Strom setzt, wird höher.

„Umso wichtiger ist es heute, bestehende Logistikflächen vor einer Umnutzung zu schützen und die planungsrechtlichen Grundlagen zu schaffen, um den Häfen ihre Flexibilität und den Raum für künftige Entwicklungen – auch im Energiebereich – zu erhalten“, so bayernhafen-Geschäftsführer Joachim Zimmermann, der an der Podiumsdiskussion „Häfen: Schnittstelle für Import, Export, Lagerung und Distribution von Wasserstoff“ teilnahm.

### Impressum

#### Herausgeber:

Bayernhafen GmbH & Co. KG  
Linzer Str. 6  
93055 Regensburg  
Joachim Zimmermann, Geschäftsführer  
Karin Moro (V.i.S.d.P.)  
www.bayernhafen.de

#### Redaktion:

Medienbüro  
am Reichstag GmbH  
Sebastian Ehrlich  
Haus der  
Bundespressekonferenz  
Reinhardtstr. 55  
10117 Berlin  
www.marberlin.com

#### Druckerei:

Frischmann Druck  
und Medien GmbH  
Sulzbacher Str. 93  
92224 Amberg  
www.frischmann-net.de

#### Bildquellen mit Seitennummer:

Michael Ziegler (1, 3, 4, 8, 9, 13, 20),  
Anja Bokeloh (5), Ingo Maschauer  
(7 u., 15 o.), Klaus Hohberger (15 u.),  
Karin Moro (16, 18), Sarah Endras  
(17), Andreas Plank (19)

Das Kundenmagazin ‚kurs bayernhafen‘ kann als Printausgabe per Post kostenlos abonniert werden. Einfach das kurs-Abo-Formular auf [www.bayernhafen.de](http://www.bayernhafen.de) ausfüllen. Über dieses Formular oder per E-Mail an [kurs@bayernhafen.de](mailto:kurs@bayernhafen.de) kann das Kundenmagazin auch jederzeit wieder abbestellt werden.



Gedruckt auf PEFC zertifiziertem Papier, d.h. aus nachhaltiger Waldbewirtschaftung im Hinblick auf ökonomische, ökologische sowie soziale Standards

VORAUSSICHT



## Treffen Sie uns in München

**transport  
logistic**

9.–12. Mai 2023  
Messe München  
Halle B3, Stand 436

Auf der transport logistic München, der weltweiten Leitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management, zeigt bayernhafen sein Portfolio und bietet seinen angesiedelten Unternehmen eine attraktive Plattform mit Synergieeffekten. Vom 9. bis zum 12. Mai 2023 präsentieren Verantwortliche verschiedener Hafen- und Logistikunternehmen ihr Leistungsspektrum dem Fachpublikum - erstmals seit 2019 wieder in Präsenz. Wir freuen uns auf den Dialog mit Ihnen!

## 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](http://www.bayernhafen.de)

Beste Verbindungen.  
Best Connections.

bayernhafen 

Aschaffenburg – Bamberg – Nürnberg – Roth – Regensburg – Passau