

Kundenmagazin 2024

# kurs bayernhafen



Aschaffenburg – Bamberg – Nürnberg – Roth – Regensburg – Passau

## Kombinierter Verkehr muss nächste Stufe zünden

Bei kontinentalen Verkehren gehören Trailer auf die Bahn



### Hafen live erleben

Großes Hafenfest in Regensburg mit Blick hinter die Kulissen

„Das Potenzial von Binnenhäfen haben wir am Beispiel unseres Ganzzugskonzepts erkannt“

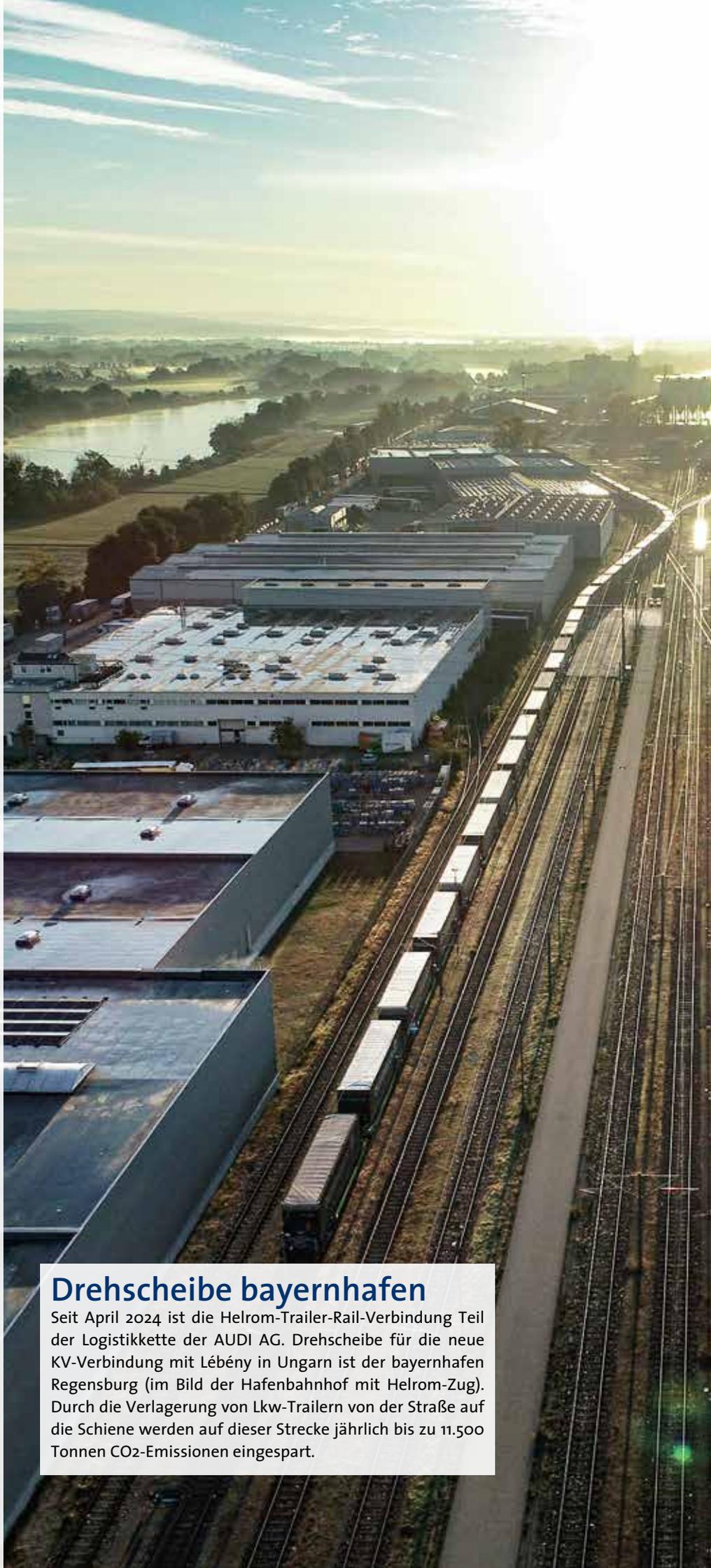
Interview mit Dieter Braun,  
Head of Supply Chain AUDI AG

best-practice-Beispiele  
Schwergutumschlag

Trafos für die Energiewende

# Inhalt

Editorial.....	3
TitelThema.....	4
Kombinierter Verkehr muss nächste Stufe zünden Bei kontinentalen Verkehren gehören Trailer auf die Bahn	
FachMeinung.....	6
„Das Potenzial von Binnenhäfen haben wir am Beispiel unseres Ganzzugskonzepts im bayernhafen Regensburg erkannt“ Interview mit Dieter Braun, Head of Supply Chain AUDI AG	
FachMeinung.....	8
„Ich bin ein großer Freund des Kombinierten Verkehrs“ Im Gespräch mit Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.	
KurzGemeldet.....	10
Förderkunde für den Bau einer Wasserstofftankstelle in Nürnberg Pelletskapazität in Passau verdoppelt	
HafenBeruf.....	11
Eisenbahnbetriebsleiter	
NetzWerk Verbindungsübersicht Kombiniertes Verkehr	
NetzWerk.....	13
Bayern Bahn Bypass - Schienenersatzverkehr auf der Wasserstraße	
Die Generalsanierung der Riedbahn Welche Rolle bayernhafen dabei spielt	
SchwerGut.....	14
best-practice-Beispiele Gemeinsame Sache von Schiff und Bahn Groß und schwer Kranballett mit Donaufähre	
SchwerGut.....	16
best-practice-Beispiel Für die Energiewende	
DiaLog Leinen los für unseren Spendenwettbewerb	
Dialog.....	17
Hafen live erleben in Regensburg Großes Hafenfest mit Blick hinter die Kulissen	
Projekt.....	18
Eine Insel für die Wasserralle & Co. Neubau eines Parallelgerinnes am Osthafen Regensburg stärkt den Natur- und Artenschutz	
Projekt.....	19
Umbau mit Denkmal-Förderpreis ausgezeichnet Von der Kranhalle zum Tagungszentrum in Aschaffenburg	
Impressum	
VorausBlick.....	20
bayernhafen feiert 100-jähriges Jubiläum transport logistic 2025	



## Drehscheibe bayernhafen

Seit April 2024 ist die Helrom-Trailer-Rail-Verbindung Teil der Logistikkette der AUDI AG. Drehscheibe für die neue KV-Verbindung mit Lébény in Ungarn ist der bayernhafen Regensburg (im Bild der Hafenbahnhof mit Helrom-Zug). Durch die Verlagerung von Lkw-Trailern von der Straße auf die Schiene werden auf dieser Strecke jährlich bis zu 11.500 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart.

# Weichenstellung für Infrastruktur – quo vadis 2025?

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

nach dem Ende der Koalition in Berlin steht der Fahrplan für die Neuwahlen. So unbeständig Vorhersagen derzeit erscheinen, so ist doch davon auszugehen, dass unserem Land bis zur Bildung einer neuen, hoffentlich stabileren Regierung Monate mit angezogener Handbremse bevorstehen. Längst überfällige Infrastrukturinvestitionen drohen auf das Abstellgleis geschoben zu werden.

Doch gerade jetzt ist eine klare Weichenstellung für eine verlässliche Infrastruktur unabdingbar. Ein leistungsfähiges Verkehrsnetz mit starken Häfen als Bindegliedern bleibt eine Daueraufgabe. Dafür braucht die Logistik- und Hafenbranche Verlässlichkeit von der Politik, unabhängig von politischen Farbspielen. Langfristige Planungssicherheit, statt laufender „Behelfsreparaturen“.

bayernhafen – und auch ich persönlich in meiner Funktion als Präsident des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen e. V. – werden uns beharrlich weiter dafür einsetzen.

Die Häfen und die angesiedelten Unternehmen leisten einen essenziellen Beitrag als Teil der elementaren Daseinsvorsorge und Grundlage unserer Wirtschaftsstruktur. Auf uns ist Verlass! Das beweist auch die Geschichte der landeseigenen Häfen, für die der Freistaat Bayern vor gut 100 Jahren mit der Gründung der Landeshafenverwaltung die Weichen neu gestellt hat: Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau – *sechs Standorte – ein bayernhafen – gemeinsam.*

Gemeinsam können wir mehr erreichen. So auch im Bereich des Kombinierten Verkehrs. Lesen Sie dazu unser Titelthema und die beiden Interviews mit Dieter Braun, Head of Supply Chain AUDI AG, und Professor Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher beim Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung.



Wir wünschen Ihnen ein gutes Jahresfinale, einen schönen Advent, frohe Festtage und ein erfolgreiches neues Jahr.

Im Namen des gesamten bayernhafen-Teams  
grüßt Sie herzlich

Ihr

Joachim Zimmermann  
Geschäftsführer

# Kombinierter Verkehr muss nächste Stufe zünden

## Bei kontinentalen Verkehren gehören Trailer auf die Bahn



Kranbare und nicht-kranbare Trailer werden im speziell dafür in Regensburg errichteten Terminal, dem Trailerport T2, zwischen Straße und Schiene umgeschlagen.

Im Seehafen-Hinterlandverkehr ist der Kombinierte Verkehr (KV) seit Jahrzehnten Standard: Bahn und Binnenschiff transportieren Container in die Regionen, vom dortigen Containerterminal in den Binnenhäfen geht's per Lkw auf die letzte Meile – Komponenten in die Industrie, Güter in den Handel und Großhandel, Endprodukte zum Kunden. Im Export funktioniert's genau umgekehrt. Weil der Großteil des Transports auf Schiene oder Wasserstraße stattfindet, wird die Straße entlastet und die Umwelt geschont.

Jetzt muss die nächste Stufe des KVs gezündet werden: kontinentale Verkehre, das heißt der Transport von Sattelauflegern (Trailern) und Wechselbrücken auf der Schiene – innerdeutsch, europaweit, alpenquerend.

Das Potenzial der Verkehrsverlagerung bei kontinentalen Verkehren ist riesig: Trailer gibt es über 400.000 allein in Deutschland, die Anzahl von Wechselbrücken wird in Europa auf über 300.000 Stück geschätzt. Diese kontinentalen Verkehre laufen heute noch zu rund 90 Prozent auf der Straße, insbesondere deshalb, weil die meisten Trailer

(noch) nicht kranbar sind. Dabei ist dies keinerlei Hinderungsgrund, denn während die kranbaren Trailer per Reachstacker umgeschlagen werden, gibt es mittlerweile auch für die nicht kranbaren bewährte Verlade-Systeme: von CargoBeamer oder NiKRASA, an dessen Entwicklung bayernhafen maßgeblich beteiligt war, über den begleiteten kombinierten Verkehr per Rollender Landstraße (RoLa-Terminal Regensburg) bis hin zur Helrom-Horizontalverladung, deren Markteintritt in Bayern bayernhafen am Standort Regensburg aktiv mitbegleitet hat.

„Nach dem Container geht es jetzt darum, auch die großen Trailer-Volumen auf den kontinentalen Relationen auf die Schiene zu bekommen“, sagt Joachim Zimmermann, bayernhafen-Geschäftsführer und Präsident des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB), der als eine der wesentlichen Funktionen der Binnenhäfen hervorhebt, Langstrecken-Güterverkehre von der Straße auf Bahn und Binnenschiff zu verlagern. Dadurch werden Treibhausgase eingespart und Straßen entlastet. „Speziell für den Umschlag von

Trailern und Wechselbrücken von der Straße auf die Schiene haben wir in Regensburg ein eigenes Terminal errichtet, den Trailerport T2, den wir auch selbst betreiben.“

Seit der Trailerport-Eröffnung 2019 verbindet ein Intermodalzug von Hellmann Worldwide Logistics Regensburg mit Niedersachsen. Die kranbaren Trailer werden von bayernhafen per Reachstacker auf die Bahn umgeschlagen.

Seit April 2024 fährt der erste exklusive Helrom-Ganzzug zwischen Regensburg und dem ungarischen Lébény. Die neue Verbindung von Helrom Trailer Rail ist Teil der Logistikkette der AUDI AG und verbindet die Materialversorgung für die drei AUDI-Standorte Ingolstadt, Neckarsulm und Győr (siehe auch Interview auf Seite 6-7). In dem Projekt kooperieren AUDI AG, die Logistikgruppe Duenbeck, bayernhafen und Helrom.

Und: Ende Oktober 2024 hat Helrom sein Netz um eine neue Verbindung zwischen Regensburg und Verona über den Brenner erweitert und bietet damit eine nachhaltige Alternative für den Güterverkehr transalp. Diese neue Verbindung reduziert laut Helrom die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 90 Prozent.

Bereits seit 2007 werden im KV-Terminal im bayernhafen Nürnberg durch die TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH kranbare Sattelaufleger und Wechselbrücken auf die Schiene verladen. Operateure wie z.B. Kombiverkehr, Hellmann und DB Cargo bieten verschiedene Verbindungen an.

Über Erfahrungen mit dem Umschlag von kranbaren Trailern auf die Schiene verfügt man auch im bayernhafen Aschaffenburg.

### Stellt sich die Frage: Wo sollen die Kapazitäten auf der Schiene für den Transport von Trailern und Wechselbrücken herkommen?

Auf den Punkt bringt es Heiner Dettmer, Präsidiumsmitglied im Deutschen Verkehrsforum und Geschäftsführer der Dettmer Group, zu deren Portfolio neben Logistikdienstleistungen und Recycling auch eine Reederei gehört: „Die Binnenschifffahrt hat Kapazitäten frei. Vielleicht sollten wir erst mal eine Verlagerung von der Schiene auf die Wasserstraße diskutieren, zum Beispiel Massenguttransporte auf der Rheinschiene. Das könnte die Bahn auch kurzfristig in die Lage versetzen, andere Gütermengen aufzunehmen.“

„Damit würden auf der Schiene Kapazitäten frei, um das große Potenzial an Trailern und Wechselbrücken kontinental zu transportieren“, so Joachim Zimmermann, „jedes verladende Unternehmen und jede Spedition hat die Chance, diese ‚Rochade im Hauptlauf‘ voranzubringen:



Massengüter aufs Binnenschiff, Trailer und Wechselbrücken auf die Bahn. So macht im Konzert der Verkehrsträger jeder das, was er am besten kann.“ Die Straßen werden weniger voll, die Bahn übernimmt auf der Langstrecke den Trailer- und Wechsel-

brücken-Transport, den Vor- und Nachlauf übernimmt der Lkw und die Binnenschifffahrt nutzt ihre freien Kapazitäten für Massengüter aller Art sowie für Projektladungen, vom Trafo bis zu Rotorblättern für Windenergieanlagen.

Hinzu kommt: Bahn und Binnenschiff springen füreinander in die Bresche, wenn das nötig wird: Bei Niedrigwasser steht die Bahn parat, bei Korridor-Sanierungen oder Sturmschäden das Binnenschiff. „So wird aus Wettbewerb Kooperation“, sagt Joachim Zimmermann, „und aus Konkurrenz Arbeitsteilung. Schluss mit der Inselbetrachtung! Bahn, Binnenschiff und Lkw bekommen den Güterverkehr nur gemeinsam hin.“

Im trimodalen KV-Terminal im bayernhafen Nürnberg werden bereits seit 2007 kranbare Sattelaufleger und Wechselbrücken auf die Schiene verladen.

Mit dem weltweit patentierten Helrom-Trailer-Wagen können alle Arten von Lkw-Trailern horizontal verladen werden, also ohne Kran.

„Schluss mit der Inselbetrachtung! Bahn, Binnenschiff und Lkw bekommen den Güterverkehr nur gemeinsam hin.“

Joachim Zimmermann,  
bayernhafen Geschäftsführer  
und Präsident des Bundesverbands  
Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB)



# „Das Potenzial von Binnenhäfen haben wir am Beispiel unseres Ganzzugskonzepts im bayernhafen Regensburg erkannt“

Interview mit Dieter Braun, Head of Supply Chain AUDI AG

**Dekarbonisierung ist Ihr Anspruch für die gesamte Wertschöpfungskette der AUDI AG, Stichwort „Mission:Zero“. Welchen Anteil daran und welche Bedeutung dafür hat die Supply Chain?**

*Dieter Braun:* Bei Audi haben wir uns das Ziel gesetzt, spätestens bis 2050 im gesamten Unternehmen bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral zu sein. Mission:Zero, unser ganzheitliches Umweltprogramm für die Produktion und Logistik, umfasst vier Handlungsfelder: Dekarbonisierung, Ressourceneffizienz, Wassernutzung und Biodiversität.

Die Supply Chain spielt eine immer wichtigere Rolle bei der Dekarbonisierung. Wir planen, an all unseren Produktionsstandorten weltweit bis 2025 bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral zu produzieren. Drei von fünf Standorten haben dieses Ziel bereits erreicht. Daher ist es im nächsten Schritt entscheidend, auch außerhalb der Werkstore die Dekarbonisierung voranzutreiben.

Unsere langfristige Roadmap konzentriert sich darauf, Transporte zum und vom Werk möglichst klimaschonend zu organisieren. Dabei gilt das Grundprinzip: Im ersten Schritt wollen wir Transporte vermeiden. Im zweiten Schritt „weg von der Straße, hin zur Schiene“, wo möglich. Und im letzten Schritt wollen wir die verbleibenden Lkw-Transporte dekarbonisieren mit neuen Transporttechnologien – wie beispielsweise biogene Kraftstoffe oder e-Lkw.

**Mit Ihrem exklusiven Helrom-Ganzzug zwischen Regensburg und Lébény sichern Sie die Materialversorgung Ihrer drei Audi Standorte Ingolstadt, Neckarsulm und Győr. Welche technischen und infrastrukturellen Voraussetzungen haben Sie gemeinsam mit Ihren Partnern geschaffen, um diese Relation möglich zu machen?**

Dieses Konzept ist unsere Antwort auf aktuelle Infrastruktur-Herausforderungen und ein Paradebeispiel für erfolgreiche Zusammenarbeit. Wir bei Audi mussten zunächst die technischen Kapazitäten an allen drei Standorten sowie

bei über 50 unserer Lieferanten sicherstellen, d.h. wir haben die Transportabwicklung auf die Anforderungen des Ganzzugkonzeptes angepasst, z.B. durch Zeitfenster entsprechend Zugabfahrt- und Zugankunftszeiten.

Sorgfältig geplant wurde die Zugauslastung, denn ein Ganzzug ist im Gegensatz zum Einzelwaggonverkehr nur dann wirtschaftlich, wenn er auch konstant ausgelastet ist. Trotz dieses Risikos haben wir die bewusste Entscheidung für Innovation getroffen und damit Mut bewiesen.

Für die tägliche Rundfahrt über 1.000 km musste technisch sichergestellt werden, dass wir den 700 m langen Zug in Deutschland und Ungarn rechtzeitig be- und entladen können. Dies bedeutet, dass die Terminals in der Nähe der Hauptstrecke – wie beispielsweise der bayernhafen Regensburg – für uns entsprechend aufbereitet und zur Verfügung gestellt werden konnte. Zudem war eine schnelle Be- und Entladung der Waggons notwendig. Dies erreichen wir mit der innovativen Umschlagstechnologie von Helrom, die weder Kräne noch kranbare Trailer benötigt. Dies macht uns deutlich flexibler und schneller.

Die bevorstehenden Sanierungen der Bahnstrecken in Deutschland werden jedoch weitere Herausforderungen mit sich bringen, für die wir intelligente Lösungen und Routen benötigen.

**Setzt Audi bei Intermodalverbindungen auf Exklusivität oder sind für Sie auch gemischte Züge mit anderen, ggfs. sogar mit Wettbewerbern, vorstellbar?**

Wir setzen klar auf die Schiene – und dies in verschiedenen Formaten: Einzelwagenverkehr, Ganzzugverkehr oder Kombierter Verkehr (KV). Können wir ausreichend Volumen für einen Ganzzug generieren, bevorzugen wir diesen. Denn Ganzzüge sind leichter zu steuern, robuster und haben weniger Schnittstellen. Letztlich streben wir an, den Schienenanteil insgesamt zu maximieren. Gemischte Züge mit

Wettbewerbern schließen wir nicht aus, wenn die Rahmenbedingungen stimmen.

**Sichern Sie mit dem intermodalen Ganzzug auch Ihre just-in-time- und just-in-sequence-Anforderungen für die Produktion? Oder liefern Sie per Zug überwiegend zeitunkritisches Material?**

In unserer Supply Chain verfolgen wir ein Gesamtoptimum zwischen Material- und Transportsteuerung. Die Sendungslaufzeiten der intermodalen Ganzzugsabwicklung müssen mit den Lkw-Transporten synchronisiert und sehr zuverlässig eingehalten werden. Daher ist das Lagermaterial, das wir für die beiden Standorte Ingolstadt und Győr abwickeln, nicht unbedingt weniger zeitkritisch als die just-in-sequence (JIS)-Transporte.

Aber ja, tatsächlich haben wir für das Werk Neckarsulm durch eine stabilere Fahrzeugreihenfolge auch eine sogenannte „long distance“-JIS-Anlieferung im Einsatz. In diesem Fall nutzen wir den intermodalen Zug auch für JIS-Transporte. Wir kombinieren also unsere Materialflüsse so flexibel, dass wir für jeden Standort die Belieferung nach den jeweils individuellen Anforderungen gestalten können.

**Aktuell investiert Helrom im Braunschweiger Hafen, um VW-Verkehre abzuwickeln. Offensichtlich ist der Hafen für Ihren Konzern von Relevanz. Haben Sie bereits das Potenzial von Binnenhäfen für intermodalen Verkehr auf dem Radar? Und was sollte aus Ihrer Sicht von Hafenseite getan werden, um diese Sichtbarkeit und Bedeutung für die verladende Industrie zu steigern?**

Mit einem Lkw fahren wir heute vom Lieferanten auf direktem Weg punktgenau ins Werk. Mit der Schiene können es gerne mal zwei-, dreihundert Kilometer Umweg sein. Bezogen auf Deutschland muss die Schieneninfrastruktur auf jeden Fall noch weiter verbessert und ausgebaut werden.

Das Potenzial von Binnenhäfen haben wir am Beispiel unseres Ganzzugskonzepts im bayernhafen Regensburg erkannt. Bei den Transportkonzepten trimodaler Häfen sollte auf jeden Fall die Flexibilität hervorgehoben werden, denn intermodale Abwicklungen über Hafenterminals müssen nicht immer die Nutzung von Schiffen beinhalten. Dies muss der Industrie durch Positivbeispiele wie unser Ganzzugkonzept aber erst noch bewusster werden. Kurzum: Binnenhäfen erweitern die Auswahl an Umschlagspunkten und sind für uns in Bezug auf Positionierung und Lage entscheidend.

**Planen Sie mittel- und langfristig weitere Relationen im Kombinierten Verkehr / im Intermodalverkehr?**

Parallel zur Helrom-Verbindung haben wir noch eine weitere KV-Relation auf der Nord-Süd-Achse in Betrieb genommen, allerdings mit konventioneller Terminaltechnik. Aktuell planen wir, dieses Konzept nach Osteuropa zu skalieren. Da ist Helrom auch ein Kandidat. Aber wir werden es wieder am Markt platzieren. Mehr kann ich derzeit nicht sagen.

Wir streben mittel- bis langfristig einen Modalsplit zwischen Straße und Schiene von annähernd 50% in den Inbound-Verkehren an, das heißt in den Materialtransporten zu unseren Werken. Der Kombinierte Verkehr bleibt daher weiterhin klar im Fokus. Wir nutzen die Bahn für lange Strecken, um den Schienenanteil schrittweise zu erhöhen, und setzen im Vor- und Nachlauf auf die Flexibilität von Lkw.

Natürlich werden wir nicht all unsere Verkehre auf die Schiene verlagern können. Der Lkw bleibt unverzichtbar, auch auf längeren Distanzen. Wir beobachten einen Trend zur E-Mobilität, aber die Serienreife ist dort noch nicht erreicht. Daher setzen wir auf biogene Kraftstoffe als wichtige Brückentechnologie, um jetzt zu handeln und zu dekarbonisieren – nicht erst gegen Ende des Jahrzehnts, wenn der e-Lkw voraussichtlich flächendeckend zum Einsatz kommen wird.



**Dieter Braun**

ist seit Oktober 2019 bei der AUDI AG für den Bereich „Supply Chain“ verantwortlich. In dieser Funktion steuert er die werkeübergreifenden Logistikprozesse, wie die Programmplanung, die internationale Logistik, die Vorserienlogistik und die Transportlogistik. Zusätzlich trägt er die Verantwortung für die Supply Chain Planung und die Werklogistikfunktionen.

Nach dem Studium des Wirtschaftsingenieurwesens an der Universität Karlsruhe begann Dieter Braun 1991 seine berufliche Laufbahn bei der AUDI AG am Standort Neckarsulm.

Nach einer Station bei Volkswagen de México in Puebla kehrte er 2005 nach Neckarsulm zurück, wo er u.a. Leiter der Werklogistik war.

2016 wechselte er in die Baureihenorganisation an den Standort Ingolstadt, wo er als Vertreter des Geschäftsbereichs Produktion für alle Audi-Fahrzeuge mit Quermotorisierung zuständig war.

# „Ich bin ein großer Freund des Kombinierten Verkehrs“

Im Gespräch mit Prof. Dr. Dirk Engelhardt,  
Vorstandssprecher des Bundesverbands  
Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

**Der Straßengüterverkehr ist Garant unserer Wirtschaftskraft und unserer Lebensqualität. Welchen Beitrag kann er zur Nachhaltigkeit des Verkehrssektors leisten?**

*Prof. Dr. Dirk Engelhardt:* Einen nennenswerten Beitrag zur Nachhaltigkeit wird der Straßengüterverkehr erst ab Ende der Dekade leisten können, denn für die E-Mobilisierung des Lkw-Verkehrs fehlt es an den drei notwendigen Rahmenbedingungen: an Ladepunkten, E-Fahrzeugen und Stromnetzen.

Heute sind von rund 800.000 Lkw in Deutschland gerade einmal 0,07 Prozent elektrifiziert, das sind ganze 560 Fahrzeuge (Stand Mai 2024). Ladepunkte sind allerdingsten gesät, Megacharger gibt's in ganz Deutschland nicht.

Und um den grünen Strom für den Verkehrssektor zu generieren, bräuchte es z.B. 187.500 zusätzliche Windkraftanlagen. Heute haben wir in Deutschland gerade mal rund 28.000 Windräder. Ein Henne-Ei-Thema par excellence, auch auf europäischer Ebene stagniert die Lkw-E-Mobilität. Da muss also die Politik die Voraussetzungen schaffen.

Im Übrigen gefallen sich alle mit dem Satz: „Batterieelektrisch fahren ist toll“, aber die Zahlen erzählen noch eine andere Wahrheit: 1 l Diesel emittiert 263 g CO<sub>2</sub>, ein entsprechender Strommix emittiert dagegen 435 g CO<sub>2</sub>. Was uns noch einige Jahre lang zur Nachhaltigkeits-Transformation des Güterverkehrs fehlen wird, ist grüner Strom.

**Im Kombinierten Verkehr hat der LKW eine Hauptrolle: für den Vor- und Nachlauf genauso wie im Hauptlauf, als per Bahn transportierte/r Sattelaufleger (Trailer) oder Wechselbrücke sowie im Rahmen der Rollenden Landstraße. Was ist Ihnen zur Stärkung des Kombinierten Verkehrs besonders wichtig?**

Der KV braucht Terminals, attraktiven Zugang auch für kleine und mittelständische Unternehmen und ein besseres Miteinander der Verkehrsträger. Robuste Logistikketten erfordern alle drei Verkehrsträger, die müssen gemeinsam verzahnt arbeiten – die trimodalen See- und Binnenhäfen machen das ja täglich vor.

Wir brauchen integrierte KV-Lösungen für KMUs, die bisher vergleichsweise wenig den KV nutzen. Denn sie haben natürlich Sorge, dass sie ihr Equipment unbeschadet zurückbekommen. Ein integriertes Angebot wäre z.B. eine digitale Buchungsplattform, über die sich Container, Trailer, Kippaufleger und Wechselbrücken mieten lassen; zudem würde darüber der Nachlauf organisiert. Genau so etwas haben BGL und Allianz pro Schiene 2021 / 2022 zusammen entwickelt: Truck2Train. An einer fehlenden Folgeförderung von gerade einmal 100.000 Euro ist das Projekt gescheitert. Aus meiner Sicht ein großer Fehler.

**Die Kranbarkeit von Trailern ist längst keine conditio qua non mehr für ihren Transport auf der Schiene. Lösungen wie NiKraSa, CargoBeamer oder der patentierte Helrom-Trailer-Wagen machen Sattelaufleger „bahnbereit“. Empfehlen Sie Ihren Mitgliedern die Nutzung dieser Möglichkeiten? Und was ist Ihnen dabei besonders wichtig?**

Natürlich sind wir offen für jede Technologie, aber ich bin kein Freund von obligatorischer Kranbarkeit. Das Angebot muss attraktiv sein, darauf kommt's an. Und wenn das Angebot stimmt, kann es nur heißen: „Macht es!“

**Bei interkontinentalen Verkehren ist der Container das Maß der Dinge. Bei kontinentalen Verkehren – sei es innerdeutsch, innereuropäisch oder im eurasischen Raum – kommt niemand am Trailer und an der Wechselbrücke vorbei. Hier liegt ein großes Potential für den Transport auf der Schiene. Der Trailerport im bayernhafen Regensburg ermöglicht es, dieses Potential auf konkrete Schienen-Relationen zu bringen – wie zum Beispiel den regelmäßigen Intermodalzug zwischen Regensburg und Niedersachsen für die Automobil-Zulieferindustrie und, seit April 2024, die neue Helrom Trailer Rail Verbindung zwischen Regensburg und dem ungarischen Lébény, als Teil der Logistikkette der AUDI AG. Was ist aus Ihrer Sicht für Industrie- und Handelsunternehmen entscheidend, damit sich diese bei ihren kontinentalen Verkehren für den Schienentransport entscheiden?**

Ich halte viel vom Trailerport im bayernnahen Regensburg, ich bin ein großer Freund des Kombinierten Verkehrs. Wir setzen uns für einen wirtschaftlichen und nachhaltigen Transport ein. Da gehören kombinierte Lösungen unbedingt dazu.

So haben die großen OEMs wie BMW Group, Audi, VW und andere selbst in Trailer und Wechselbrücken investiert. Unsere Mitglieder organisieren dann entweder nur den Vorlauf oder in Kooperation mit einem unserer ausländischen Schwesterverbände auch den Nachlauf. Den Nachlauf kann natürlich auch der Hauptlauf-Betreiber managen. Wir sind hier wieder beim Punkt der verzahnten Zusammenarbeit, denn erfolgreiche Transportlogistik ist immer auch eine Gemeinschaftsleistung.

**Massengut aufs Binnenschiff, Trailer und Container im Hauptlauf auf die Schiene, Vor- und Nachlauf per Lkw – so trimodal ticken Binnenhäfen. Wo sehen Sie die Schnittmengen zwischen dem Straßengüterverkehr und den Binnenhäfen?**

Ich sehe viele Schnittmengen – das fängt mit der Bulk-Logistik für Massengüter an inkl. Getreideimporten und -exporten, geht weiter über Ro-Ro-Verkehre bis hin zu Projektladungen wie Windflügeln, Trafos oder Generatoren. Ich sehe die Power UND die Sorgen der Binnenschifffahrt. Auch hier braucht es ein stärkeres Miteinander der Verkehrsträger. Wir sind dazu bereit.

**Unternehmen, die Trailer im Hauptlauf mehr und mehr auf die Schiene geben, managen damit auch den Fachkräftemangel bei Lkw-Fahrern. Zudem erhöht sich die Lebensqualität der Fahrer, die häufiger abends zuhause sein können. Wie sehen Ihre Mitglieder diese gewonnene Flexibilität?**

Ja, Kombiniertes Verkehr ist attraktiv für alle: für die Umwelt, für den motorisierten Indi-

vidualverkehr, für Arbeitgeber und für die Lebensqualität der Arbeitnehmer. Allerdings ist das derzeitige KV-Angebot nicht darstellbar für KMUs. Besonders für diese Unternehmen mit 5 bis 20 Mitarbeitern kämpfen wir in Berlin und Brüssel für bessere Rahmenbedingungen: zum Beispiel im Rahmen des EU-Mobilitätspaktes, für zusätzliche 2 h mehr Lenkzeit bei Stau, für die Aufhebung von Fahrverboten an bundesuneinheitlichen Feiertagen oder eine angemessene Ausstattung und Ausgestaltung der Förderprogramme. Die Transportleistung steigt konstant, und entsprechend müssen auch die Förderprogramme proportional mitwachsen.



**Prof. Dr. Dirk Engelhardt**

In der Nähe von Frankfurt aufgewachsen, begann Dirk Engelhardt bereits mit 13 Jahren, beim Vorgänger der Raiffeisen Waren-Zentrale Rhein-Main e.G. (RWZ) im Lager zu arbeiten. Nach Abitur und Bundeswehr studierte er Agrarwissenschaft in Gießen und fuhr „nebenbei“ 40-Tonner, auch Gefahrguttransporte, durch ganz Europa. Nach dem Studium stieg er bei der RWZ – dem hessischen Pendant der BayWa – Vollzeit ein. Eine seiner ersten Aufgaben: die Zentralisierung des Einkaufs aller Mobilien und Logistikaktivitäten. Daraus erwuchs der neue Geschäftsbereich „Logistik / Fuhrpark“, den er von 2003 bis 2016 als Prokurist leitete. Parallel promovierte er und habilitierte sich in Gießen. Nach einigen Jahren als Privatdozent erhielt Prof. Dr. Dirk Engelhardt Anfang 2009 die Professur für Logistikmanagement an der Steinbeis Hochschule Berlin, an der er bis heute lehrt. Zudem ist er Gastprofessor an weiteren Hochschulen.

Anfang 2017 wurde er zum Hauptgeschäftsführer, seit März 2019 zum Vorstandssprecher des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. berufen, der die Interessen von aktuell rund 7.000 Unternehmen vertritt. Der BGL ist zudem Gründungsmitglied der Kombiverkehr und des Transportversicherers KRAVAG und ist bei letzterem seither stets mit einem Aufsichtsratsmandat vertreten.



v.l.n.r.: Michael Deuter und Stefan Raum (Geschäftsleitung Amm Spedition), Stefan Rödl (Geschäftsführer Rödl energie), Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger, Joachim Zimmermann (Geschäftsführer bayernhafen), Sebastian Faißt (Projektleiter Energy Port Nürnberg Rödl energie)

## Förderurkunde für den Bau einer Wasserstofftankstelle Rödl energie plant Energy Port im bayernhafen Nürnberg

Der Bayerische Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger hat im Oktober eine Förderurkunde für den Bau einer Wasserstofftankstelle im bayernhafen Nürnberg an die Firma Rödl energie übergeben. Der Minister betonte bei der Übergabe die Bedeutung von grünem Wasserstoff für die nachhaltige Entwicklung in Bayern. Die Investition ist für Rödl energie ein zentraler Bestandteil seiner Nachhaltigkeitsstrategie.

Als Energy Port Nürnberg soll das zukunftsweisende Projekt eine wichtige Rolle für die nachhaltige Mobilität, insbesondere im Bereich des Güter- und Warenverkehrs, spielen. Vor dem Hintergrund des EU-Green-Deal und den damit verbundenen Verpflichtungen zur Nachhaltigkeit für Unternehmen setzt die Wasserstofftankstelle einen entscheidenden Impuls für den klimafreundlichen Transport in der Region.

Die bayernhafen-Standorte sind leistungsstarke Knotenpunkte und dafür prädestiniert, Drehkreuze für die Energieträger der Zukunft zu sein. Von kurzen Wegen zur Versorgung mit sämtlichen Energieformen profitieren die angesiedelten Unternehmen. Zum Projektstart in Nürnberg meldeten sich erste Interessenten an, die künftig die Wasserstofftankstelle nutzen möchten, darunter die im Hafen ansässige Spedition Amm.

Bei einer Kunden-Veranstaltung im bayernhafen Nürnberg mit weiteren Informationen zu den Planungen erfolgt auch die Präsentation der neuen MAN Lkw-Serie mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor.



© MaierKorduletsch

## Pelletskapazität verdoppelt Maier Korduletsch erweitert in Passau

Mit der Verdopplung der Kapazität von 4.000 auf 8.000 Tonnen Holzpellets leistet das moderne Lager der Firma Maier Korduletsch einen wichtigen Beitrag zur regionalen Versorgungssicherheit. Nach der Erweiterung stehen insgesamt sechs Silos mit einer Höhe von 30 Metern und einem Durchmesser von über zehn Metern zur Verfügung.

Lorenz Maier, Inhaber und Geschäftsführer von Maier Korduletsch, betonte bei der feierlichen Eröffnung im Oktober die strategische Bedeutung des Ausbaus: „Unser Ziel war es, die Pelletversorgung durch eine erweiterte Lagerkapazität langfristig zu sichern und logistisch zu optimieren.“ Johann Berger, ebenfalls Geschäftsführer, fügte hinzu: „Die steigende Nachfrage nach Holzpellets und unser Anspruch unsere Holzpelletskunden stets zuverlässig und nachhaltig mit dem Energieträger Holzpellet versorgen zu können, führten zu der Entscheidung, das Lager um drei weitere Silos zu erweitern.“

Das Pelletslager ist mit modernster Entlade- und Verladetechnik ausgestattet, um eine schonende und staubfreie Verarbeitung zu gewährleisten. Der trimodal angebundene Standort im bayernhafen Passau-Schalding ermöglicht eine flexible Versorgung per Schiff, Straße und Schiene.

Um die Dimension der Türme zu verdeutlichen: So klein wirkt eine bayerische Blaskapelle neben/unter den Silo-Türmen.



# Eisenbahnbetriebsleiter

Die trimodalen bayernhafen-Standorte verfügen über eine umfangreiche Bahninfrastruktur mit rund 120 Kilometer eigenen Gleisen. Hafenanwieser und Verloader profitieren vom Zugang zum Schienennetz. Über 6 Millionen Tonnen Güter werden jährlich per Bahn umgeschlagen. bayernhafen ist ein öffentliches Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen. Die Eisenbahnbetriebsleiterverordnung verlangt deshalb für die Gewährleistung der Sicherheit auf der Infrastruktur einen staatlich geprüften und zugelassenen Betriebsleiter, dem innerhalb des Unternehmens eine starke, unabhängige Stellung zugewiesen ist. Diese Aufgabe hat bei bayernhafen seit 2020 Dr. Carsten Hein als Externer inne.

Der promovierte Bauingenieur ist verantwortlich dafür, dass der Eisenbahnbetrieb sicher funktioniert und die geltenden Rechtsvorschriften und Anweisungen der Aufsichtsbehörde eingehalten werden. So prüft er u.a. die korrekte Arbeitsweise und die Qualifikation des Instandhaltungspersonals, die ihrerseits Spurweite, die Befahrbarkeit der Gleise und Weichen, die Signalanlagen prüfen und instand halten. Auch das sichere Befahren von Eisenbahnbrücken und Kaigleisen, die ihre Last in Kaimauern tragen, liegen in seiner Verantwortung, alle Bauten

eben, die Eisenbahn-Lasten tragen müssen. Bei Baustellen im oder neben dem Gleis koordiniert er die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs neben der Baustelle und des Arbeitsschutzes. Dazu müssen bei elektrifizierten Anlagen häufig Oberleitungsabschnitte ausgeschaltet und geerdet werden.

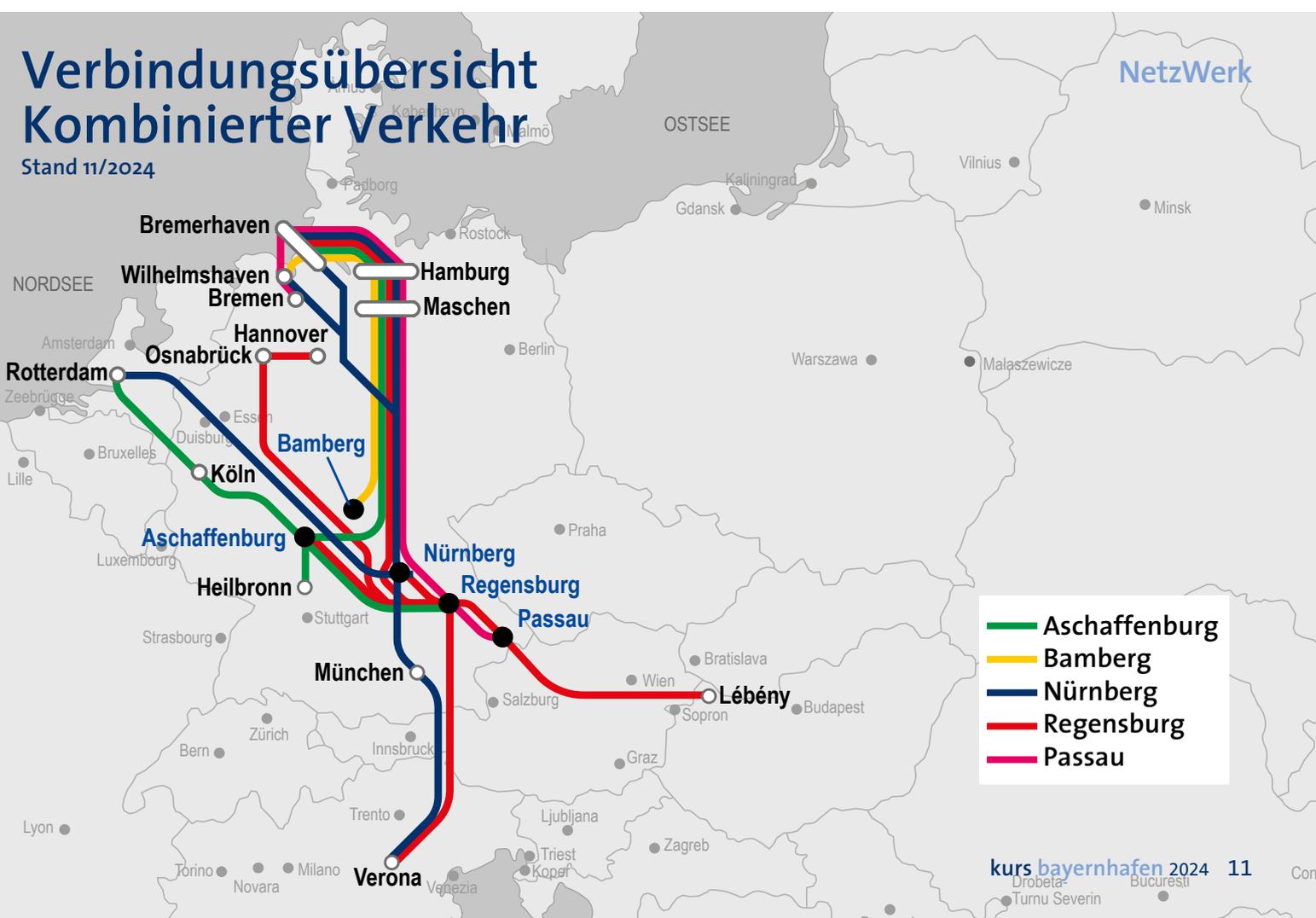
Zu Carsten Heins Aufgaben zählen auch das Sicherheitsmanagement, Vorschläge zur Einführung neuer Techniken und Technologien zur Verbesserung der Sicherheit, die Überprüfung von Planungen, die Führung des Streckenbuchs an den Hafenhäfen für die Betriebsregeln der Eisenbahnverkehrsunternehmen und ein funktionierendes Notfall-Management mit Rufbereitschaften vor Ort und Unfallmeldestelle. Diese ist 24/7 erreichbar und kümmert sich im Falle eines Unfalls um die Erfassung aller Daten und Alarmierung der Rettungsdienste, des Betriebsleiters und der Rufbereitschaft, damit die Fahrzeuge wieder aufgegleist und die Unfallstelle geräumt werden kann.

Bleibt eine Frage: Darf er selber Lok fahren? „Im Prinzip ja“, sagt der erfahrene Eisenbahnbetriebsleiter lächelnd, „wer Lokführer selbst prüft wie bei bayernhafen, muss auch selbst fahren können und alle Regeln dafür kennen.“



## Verbindungsübersicht Kombinierter Verkehr

Stand 11/2024




  
**Geplante Streckensperrungen**  
 Nürnberg - Regensburg  
 (02-07/2026)  
 Regensburg - Passau  
 (06-12/2026)


  
**Mögliche Ausweichstrecken**  
 auf der Schiene


  
**Bypass auf der**  
 Wasserstraße



## Bayern Bahn Bypass - Schienenersatz- verkehr auf der Wasserstraße

### Damit Transporte trotz Generalsanierung weiter fließen

Das Binnenschiff spielt auf der Langstrecke seine Stärken aus: Massengüter sowie übergroße oder -schwere Projektladungen werden sicher und umweltverträglich auf der Wasserstraße transportiert. Während der Generalsanierung der Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau könnte sich das Binnenschiff auch als Problemlöser auf der Kurzstrecke von 88 km bzw. 115 km erweisen. bayernhafen setzt mit dem „Bayern-Bahn-Bypass“ den Impuls für eine Ausweichroute für Gütertransporte auf der Wasserstraße, welche zu einer Entlastung der Ausweichstrecken auf der Schiene beizutragen kann.

Die Generalsanierung von sogenannten Hochleistungskorridoren ist ein Schlüsselprojekt für einen leistungsfähigen Schienenverkehr und die Verkehrswende. Statt vieler einzelner Baustellen, plant die Bahn konzentriert über mehrere Monate hinweg die gesamte Infrastruktur zu überholen, von Gleisen und Weichen über die Oberleitungen, die Signaltechnik bis hin zu Bahnübergängen, Bahnhöfen usw. Nach Abschluss soll durch eine leistungsfähigere und störungsresistentere Infrastruktur, so verspricht die Bahn, eine

höhere Pünktlichkeit und Qualität für die Kunden gewährleistet sein.

Bis dahin sieht die Transportbranche mit vielen Fragen der mehrmonatigen Vollsperrung dieser wichtigen Schienenkorridore entgegen. Der Zeitplan sieht vor, dass die Generalsanierung in Bayern im Jahr 2026 im ersten Halbjahr mit dem Streckenabschnitt Nürnberg–Regensburg startet, gefolgt vom Abschnitt Obertraubling–Passau im zweiten Halbjahr. Beide Strecken sind Bestandteil der transeuropäischen Kernnetze, Schnittstellen der Bahnverkehre zu den Seehäfen und Richtung Österreich und Osteuropa – und natürlich für bayernhafen von besonderer Bedeutung.

Am Umleitungskonzept für die Generalsanierungen in Bayern arbeitet die zuständige DB InfraGo AG noch. Aktuellen Entwürfen zufolge sollen Güterzüge zum Teil über Tschechien und Österreich umgeleitet werden, was einen Umweg von bis zu 320 Kilometern und entsprechende Mehrkosten bedeuten würde. Wirtschaftsvertreter aus Deutschland und Österreich befürchten, dass täglich bis zu 40 Güterzüge ausfallen müssten, weil die Ausweichrouten schon heute stark belastet seien und die zusätzlichen Verkehre nicht aufnehmen könnten. Da jeder Güterzug bis zu 70 LKWs ersetzt, bedeutete dies 2.800 LKW-Fahrten auf den ohnehin ausgelasteten Straßen wie der A3.

Genau an dieser Stelle soll der Bayern Bahn Bypass ansetzen, den bayernhafen derzeit prüft

Im bayernhafen Regensburg Container-Umschlag ins Binnenschiff im trimodalen KV-Terminal, das von der CTR Container Terminal Regensburg GmbH betrieben wird.





## Die Generalsanierung der Riedbahn

### Welche Rolle bayernhafen dabei spielt

und initiiert, um den Unternehmen im Hafen und der Region eine weitere leistungsfähige Alternativroute für ihre Gütertransporte auf der Wasserstraße zu bieten. RoRo- oder Schubleichter Verkehre auf Main-Donau und Donau ermöglichen planbare Laufzeiten und hohe Kapazitäten:

**Nürnberg <-> Regensburg / Laufzeit ca. 24 h**  
**Regensburg <-> Passau / Laufzeit ca. 7 h**

bayernhafen bietet die drei Standorte Nürnberg, Regensburg und Passau aus einer Hand. Dadurch wird eine zuverlässige und leistungsfähige Verschaltung der Schiffs-Pendelverkehre auf den betroffenen Streckenabschnitten mit bestehenden Zug- und LKW-Verbindungen durch effiziente Umschlagsleistungen gewährleistet.

Im engen Dialog mit Ansiedlern und Partnern ermittelt bayernhafen das Potenzial, die Umsetzung und die Ausgestaltung des Bayern Bahn Bypasses. Interessierte Unternehmen sind herzlich eingeladen, sich an dem Projekt zu beteiligen. Auch Fördermöglichkeiten werden gegenwärtig geprüft.

Was möglich ist und welche Potenziale in den Schiffsverbindungen bestehen, zeigen Beispiele von Umschlägen aufs Binnenschiff in den trimodalen KV-Terminals im bayernhafen Nürnberg und Regensburg sowie im bayernhafen Passau.

Wenn auch Sie teilhaben wollen, sprechen Sie uns an, um Ihren Bedarf zu ermitteln und Ihre individuelle Lösung zu erarbeiten.

Auf dem Weg zum Hochleistungsnetz ist für die Deutsche Bahn die Generalsanierung der Riedbahn DAS Pilotprojekt. Die Infrastruktur auf der Strecke zwischen Frankfurt am Main und Mannheim, einer der am stärksten genutzten Eisenbahn-Korridore in Deutschland, ist überaltert und störanfällig. Bei dem Großprojekt im Eiltempo – von Mitte Juli bis Mitte Dezember 2024 – arbeitet die DB mit Partnerunternehmen aus der Bauindustrie eng zusammen. Mit an Bord bei diesem Projekt sind auch zwei Unternehmen aus dem bayernhafen Aschaffenburg. Der Hafen selbst konnte mit seiner Infrastruktur punkten und mit passenden Flächen für Umschlag und Zwischenlagerung von Material zum Erfolg beitragen.

Insgesamt rund 60.000 Tonnen Gleisschotter hat die Blasius Schuster GmbH & Co. KG übernommen. Der Spezialist für Kreislaufwirtschaft setzt in der Logistik Schiff und Bahn ein und hat eigens für das Riedbahn-Projekt temporär eine zusätzliche Fläche im Hafen angemietet. Täglich wurden rund 2.000 Tonnen Gleisschotter und Böden in speziellen Containern per Bahn angeliefert, die von bayernhafen per Reachstacker umgeschlagen wurden.

Über 100.000 neue Betonschwellen wurden von der Railone GmbH für diese Baumaßnahme geliefert. Im Gegenzug kamen etwa 35.000 ausgebaute Altschwellen zur Aufbereitung bzw. zu Recyclingzwecken zurück nach Aschaffenburg. 2018 investierte die Unternehmensgruppe in ein neues Werk im Aschaffener Hafen. Das Werk, in dem Betonschwellen für den schienengebundenen Fern- und Nahverkehr produziert werden, verfügt über einen Bahnanschluss mit zwei ganzzugfähigen Verladegleisen.

Nach Abschluss der Generalsanierung der Riedbahn werden laut DB der Personen- und Güterverkehr von mehr Pünktlichkeit und weniger Baustellen in der Zukunft profitieren.



## SchwerGut

Für nachhaltige Großraum- und Schwerlasttransporte auch von anspruchsvollen Gütern ist das Binnenschiff ideal geeignet. Wie der reibungslose Wechsel zwischen den Verkehrsträgern gelingt, zeigen nachfolgende best-practice-Beispiele. Die passende Infrastruktur ist an allen sechs bayernhafen-Standorten vorhanden.



## Gemeinsame Sache v

Ein Mega-Trafo wurde im Osthafen Regensburg vom Binnenschiff auf einen Spezialwagen für Schwertransporte auf der Schiene umgeladen. Der Umschlag des rund 285 Tonnen schweren Trafos erfolgte auf dem Schwerlastkai durch Autokräne der BKL Baukran Logistik GmbH und der im Regensburger Hafen ansässigen Firma Schmidbauer. Für die Planung, Organisation und Durchführung dieses multimodalen Schwerlasttransports war die Firma Kübler Spedition zuständig. Wie der Trafo im Vorjahr stammte auch dieser von der Firma Hitachi Energy Germany AG und wurde vom

## Groß und schwer

Mit rund 28,5 Metern Länge, 5,8 Metern Breite und 5,6 Metern Höhe hatte der Tank eine beachtliche Größe. Zudem war der per Binnenschiff zum bayernhafen Passau transportierte Tank über 100 Tonnen schwer. Der Umschlag von Schiff auf Land gelang gut abgestimmt. Zum Einsatz kamen dafür der bayernhafen-eigene Hafenmobilkran gemeinsam mit einem weiteren Kran der Firma Saller. Der Weitertransport nach Burghausen erfolgte dann auf der Straße.



## von Schiff und Bahn

Transformatorenwerk in Bad Honnef per Schiff nach Mannheim zur Spedition Kübler GmbH gebracht, dort umgeschlagen und nach Regensburg transportiert. Nach der Verladung in einen 32-achsigen Eisenbahntragschnabelwagen ging es dann auf der Schiene nach Pirach im Landkreis Altötting. Der letzte Kilometer zum Umspannwerk erfolgte als rund 70 Meter langer Schwertransport auf der Straße. Die neuen Trafos sind laut Netzbetreiber TenneT für die Modernisierung des Umspannwerks und ein wichtiger Baustein im Versorgungsnetz Südbayern.



## Kranballett mit Donaufähre

Sonn- und feiertags verbindet die bei Ausflüglern beliebte Donaufähre den Regensburger Stadtteil Großprüfening mit der Gemeinde Sinzing. Für die regelmäßig erforderliche Überprüfung des Rumpfes musste die 27 Meter lange und 8,5 Meter breite Fähre im Oktober aus dem Wasser gehoben werden. Dafür fuhr die Fähre, die wie ein Fahrgastschiff auch im Längsverkehr fahren darf, zum Westhafen Regensburg. Hier wurde die 39 Tonnen schwere Fähre von den beiden Hafenkranen, die zusammen Lasten bis zu 80 Tonnen umschlagen können, an Land gehoben.

Die besondere Herausforderung für das Team war bei dem Umschlag das synchrone Drehen um 90 Grad der an vier Stahlseilen hängenden Fähre in der Luft und das punktgenaue Abstellen auf die vorbereiteten Abstellböcke am Nordkai. Umschlagunternehmen war die im bayernhafen Regensburg ansässige DTU Donau-Transport- und Umschlagsgesellschaft mbH.





## Für die Energiewende

Am Schwergut-Umschlagplatz im bayernhafen Nürnberg können Anlagen per Schiff und Bahn umgeschlagen werden. Lasten bis zu 600 Tonnen werden von den Schwerlastexperten Züst & Bachmeier Project GmbH mit dem Litzenhubsystem verladen. Wie wichtig auch geeignete Flächen neben der Infrastruktur sind, zeigt das aktuelle Beispiel aus dem November mit 14 Trafos. Zwei Trafos sind bereits ins Binnenschiff verladen und weitere zwölf Trafos sind noch „zwischengelagert“ bevor sie ihre Reise starten.

Die jeweils zwischen 200 und 300 Tonnen schweren Trafos wurden alle von Siemens Energy im Transformatorenwerk Nürnberg hergestellt. Die Nähe zum Nürnberger Hafen ist dabei ein wichtiger Standortfaktor. So können über den Main-Donau-Kanal die Trafos zu den Nordseehäfen und zu Kunden weltweit transportiert werden oder wie es in diesem Jahr häufig der Fall ist zu Umspannwerken in Deutschland für die Energiewende hierzulande.

Für die Station Wolmirstedt wurden bereits im Juni drei Trafos von Siemens Energy ins Binnenschiff verladen (kleines Foto) und nach Magdeburg transportiert. Der Weitertransport zur Baustelle erfolgte dann per Bahn

und Schwertransport auf der Straße. Die Trafos sind für das Projekt SüdOstLink bestimmt. Nach Fertigstellung soll Strom aus Windenergie aus dem Norden Deutschlands in den Süden transportiert werden.



## Dialog

# Leinen los für unseren Spendenwettbewerb



Statt Weihnachtsgeschenken für Kunden unterstützt bayernhafen jedes Jahr soziale Projekte zugunsten von Kindern und Jugendlichen an den bayernhafen-Standorten mit insgesamt 20.000 Euro.

Jetzt geht der bayernhafen-Spendenwettbewerb „rückenwind“ in die nächste Runde: Bis Ende März 2025 können sich wieder bayerische Vereine, Organisationen, Einrichtungen und Initiativen direkt bei bayernhafen mit ihren Vorhaben bewerben. Die rückenwind-Jury wählt zehn Projekte aus, die dann wieder jeweils 2.000 Euro „finanziellen Rückenwind“ erhalten. 2024 wurden beispielsweise ein visueller Parcours für ein Blindeninstitut, neue Spielgeräte und die Umgestaltung von Kita-Außengeländen, Workshops im Mint-Lab oder Wassertage für Schulkassen unterstützt.

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



# Hafen live erleben in Regensburg

## Großes Hafenfest mit Blick hinter die Kulissen

Wie vielfältig und spannend die Welt der Logistik ist, zeigte der bayernhafen Regensburg gemeinsam mit Hafenkunden und Partnern beim großen Hafenfest. Trotz kühler Temperaturen kamen am 15. September Tausende, um ihren Heimathafen live zu erleben und sich aus erster Hand bei einem Blick hinter die Kulissen zu informieren. Familien mit Kindern und Technikinteressierte nutzten die vielen unterhaltsamen Möglichkeiten, die das Festprogramm bot - ob zu Lande, zu Wasser oder in luftiger Höhe.

Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter zeigte sich bei seinem Besuch beeindruckt und betonte die Bedeutung des Hafens als Tor zur Welt und als wichtigen Baustein für die Logistik in Bayern. Die Oberbürgermeisterin der Stadt Regensburg, Gertrud Maltz-Schwarzfischer, freute sich, dass sich der für Stadt und Region wichtige Hafen, der seit mehr als 100 Jahren besteht, zukunftsstark aufstellt.

Ein Film zeigt emotionale Impressionen vom Hafenfest und vor Ort aufgenommene Statements von Vertretern aus Politik und Wirtschaft.



[#Regensburg2024  
www.bayernhafen.de/filme](https://www.bayernhafen.de/filme)





## Eine Insel für die Wasserralle & Co.

### Neubau eines Parallelgerinnes am Osthafen Regensburg stärkt den Natur- und Artenschutz

Auf dem im September 2024 aufgenommenen Luftbild wird die Größe des Naturschutz-Projektes an der Donau mit einer Länge von 840 Metern im Verhältnis zum Osthafenbecken deutlich.

Als Standortarchitekt setzt bayernhafen auf ein nachhaltiges Flächenmanagement mit Flächenrecycling statt Flächenverbrauch. Hafen ist aber nicht nur Wirtschaftsraum, sondern auch Naturraum. Natur- und Artenschutz finden im Hafen besondere Bedingungen vor, dazu gehören zum Beispiel Ökokonto-Flächen, auentypische Biotope, Retentionsflächen und Blühwiesen. Ein beeindruckendes Projekt für den Naturschutz wird aktuell in Regensburg umgesetzt: Die Donau-Vorlandflächen auf Höhe Osthafen werden naturschutzfachlich entwickelt und ein Parallelgerinne neu gebaut. Die Flächen dafür sind größtenteils im Eigentum von Bayernhafen.

Die bereits bestehende Flutmulde hatte bayernhafen im Zuge eines Neubaus einer Logistikhalle vor rund 15 Jahren realisiert. Aufgrund der Lage im Überschwemmungsbereich der Donauaue weist diese Fläche ein sehr hohes ökologisches Aufwertungspotenzial auf. Mitte 2023 wurde mit der Entwicklung eines auentypischen und strukturreichen dauerhaft durchflossenen Altwassers begonnen.

Verbunden damit ist die Aufwertung des Biotopverbundes der bestehenden Auwaldbestände mit den sich neu entwickelnden Lebensräumen. Ein störungsarmer Insel- und Halbinsellebensraum wird geschaffen. Es entstehen Flächen mit Schilf, Feuchtgebüsch oder anderen auentypischen Biotopen. Dadurch werden wertvolle Lebensräume für gewässergebundene Vogelarten wie zum Beispiel die scheue Wasserralle und für Libellen, Amphibien sowie andere Arten ermöglicht.

Die Fertigstellung ist je nach Witterung für Anfang 2025 geplant. Umgesetzt wird das Projekt auf einer 6,2 Hektar großen Fläche durch die Firma Lago A3 im Rahmen des naturschutzfachlichen Ausgleichs für ein eigenes Bauprojekt. Neben Bayernhafen werden auch vom Freistaat Bayern (Wasserwirtschaftsamt Regensburg) und der Bundesrepublik Deutschland (Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt) Flächen für dieses Naturschutz-Projekt zur Verfügung gestellt.



# Umbau mit Denkmal-Förderpreis ausgezeichnet

## Von der Kranhalle zum Tagungszentrum in Aschaffenburg

Über 100 Jahre wurde die zusammen mit dem Aschaffener Hafen errichtete Kranhalle als Werkstatt für die Hafenbahn genutzt. 2022 wurde die denkmalgeschützte Kranhalle aufwändig saniert und in den Neubau eines Verwaltungsgebäudes für den bayernhafen Aschaffenburg integriert. Heute ist die „Alte Kranhalle“ ein modern ausgestattetes Tagungszentrum.

Die alte Substanz wird bis ins Detail erlebbar und verleiht dem Raum eine besondere Atmosphäre. Bei der Sanierung der historischen Elemente sind die kleinteiligen Stahlfenster und das Einfahrtstor, die Schmiede sowie die offene Tragekonstruktion aus Stahlfachwerk erhalten geblieben und der funktionsfähige Hallenkran in die Raumgestaltung eingebunden worden.

Für diesen erfolgreichen Umbau hat bayernhafen im Oktober den Förderpreis der Kulturstiftung des Bezirk Unterfranken zur Erhaltung historischer Bausubstanz erhalten. Bei der Laudatio betonte Bezirkstagspräsident Stefan Funk, dass die einstige Kranhalle „ein bedeutendes, aussagekräftiges Zeugnis der Transport- und Industriegeschichte am Bayerischen Untermain“ sei. Die Jury stellte besonders das gelungene Zusammenspiel von ursprünglicher und zukunftsweisender Nutzung heraus.



Die „Alte Kranhalle“ ist ein inspirierender Ort für Tagungen, Konferenzen, Workshops etc.

### Impressum

#### Herausgeber:

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

#### Druck 11/2024

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

#### Redaktion:

Artikel Seite 4-5  
Andreas J. Schneider  
Kommunikations-Beratung,  
PR, Public Affairs  
Cimbernstraße 98  
81377 München  
www.wordinx.de

Bayernhafen GmbH & Co.KG  
Karin Moro, Verena Riehl  
presse@bayernhafen.de

#### Bildquellen mit Seiten:

Christian Lietzmann (3)  
Michael Ziegler (1, 2, 4, 5,  
11, 12, 13 o., 14, 15, 16, 17, 18, 19),  
Elke Wechsler (10, 16),  
Uwe Moosburger/altfoto (17)  
Andreas Schmitt (13)

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



## bayernhafen feiert 100-jähriges Jubiläum

Vor fast 100 Jahren wurden in Bayern die Weichen für die Erfolgsgeschichte der landeseigenen Häfen neu gestellt. Am 27. August 1925 wurden die Hafenämter in Aschaffenburg, Regensburg und Passau sowie Ludwigshafen (vormals bayerisch) eingerichtet und unter dem Dach der „Bayerischen Landeshafenverwaltung“ zusammengefasst. 1958 folgte die Hafenverwaltung in Bamberg. Am 11. November 1966 unterzeichnete der Freistaat den Hafenvertrag mit der Stadt für den Bau des Nürnberger Hafens, in dessen Betrieb der Hafen Roth später integriert wurde.

Die Bayerische Landeshafenverwaltung wurde am 1. Juni 2005 aufgrund eines Kabinettsbeschlusses schließlich zur privat-rechtlich organisierten Bayernhafen GmbH & Co. KG mit dem Freistaat Bayern als alleinigem Gesellschafter.

Heute sorgen die sechs bayernhafen-Standorte mit ihren über 400 ansässigen Unternehmen als Logistikkreisläufe für eine zuverlässige Versorgung von Gesellschaft und Industrie und sind für heimische Produkte das Tor zur Welt. Mit ihrer besonderen Schnittstellenfunktion gewährleisten sie eine effiziente Verknüpfung von Schiff, Bahn und Lkw und ermöglichen so nachhaltige Logistikketten. Langfristige und kontinuierliche Investitionen in die trimodale Hafeninfrastruktur und in Logistikflächen sind die Basis dafür. Die Kombination aus Flächen - rund 800 Hektar gehören zu bayernhafen - und Infrastruktur macht die Standorte zu einem starken Ankerpunkt für Unternehmen, die mit ihren Investitionen die hohe Standortattraktivität unterstreichen.

Den 100sten Geburtstag plant bayernhafen 2025 mit einer zentralen Veranstaltung in München sowie mit mehreren regionalen Events in den bayernhafen-Standorten zu feiern.

## transport logistic 2025 – Wir sind dabei!

Mit zwei zusätzlichen Hallen und 150.000 Quadratmetern Gesamtfläche verspricht die transport logistic 2025 erneut DER Treffpunkt der Logistikbranche zu werden. Vom 2. bis 5. Juni 2025 öffnen sich die Tore der weltweiten Leitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management in München. Auch bayernhafen präsentiert sich einmal mehr und bietet angesiedelten Unternehmen eine attraktive Plattform für den Messeauftritt.

Besuchen Sie uns und treffen Sie Verantwortliche aus den Hafen- und Logistikunternehmen. Wir freuen uns auf den Dialog mit Ihnen!

**2. bis 5. Juni 2025**  
**Messe München**  
**Halle B3, Stand 436**

