



CONTRAILO-INTERVIEW: Joachim Zimmermann

Internationales
Netzwerk
ausbauen:
*Der Geschäftsführer
der bayernhafen-
Gruppe im
ConTraiLo-Interview.*

Fotos: bayernhafen

Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau: Mit sechs Häfen entlang des Main, Main-Donau-Kanals und der Donau sind die bayerischen Häfen Bindeglied zwischen Ost und West. Mit der EU-Osterweiterung und dem Beitritt Bulgariens und Rumäniens hat sich diese Bedeutung noch verstärkt, was sich am Umschlagwachstum der bayernhafen-Gruppe zeigt.

BINNENHÄFEN Intermodales Netzwerk geknüpft

Die bayernhafen-Gruppe betreibt nicht nur sechs Häfen. Sie versteht sich auch als Dienstleister für die im Hafenbereich angesiedelten Unternehmen. Und das mit großem Erfolg, wie sich an zahlreichen Beispielen belegen lässt. Was sind die Gründe für diesen Erfolg? Die ConTraiLo-Redaktion sprach mit dem Geschäftsführer der bayernhafen-Gruppe, Joachim Zimmermann, über aktuelle Entwicklungen und logistische Herausforderungen.

Sechs Häfen innerhalb einer Region sind eigentlich immer auch sechs Wettbewerber. Trotzdem arbeiten alle unter dem gemeinsamen Dach der bayernhafen-Gruppe. Wie funktioniert das?

Joachim Zimmermann: Bei der bayernhafen-Gruppe handelt es sich um ein Unternehmen, das innerhalb einer Region sechs Mal vertreten ist, um eine flächendeckende logistische Versorgung sicherzustellen. Jeder Hafenkunde – von Aschaffenburg bis Passau – kann somit auf ein umfassendes Infrastruktur- und Leistungspaket zurückgreifen. Von Wettbewerb kann also hier nicht die Rede sein.

Mit der Erweiterung der Europäischen Union haben sich für die Logistik-Branche neue Märkte eröffnet. In den Transportketten haben die bayerischen Häfen aufgrund ihrer geografischen Lage eine besondere Bedeutung. Wie werden sie dieser Bedeutung gerecht?

Joachim Zimmermann: Unser Ziel ist es, uns als Schnittstelle für den Gütertausch zwischen West- und Südosteuropa zu etablieren. Die geografische Lage allein reicht dafür allerdings nicht aus. Erst die trimodale Ausrichtung und internationale Vernetzung der Häfen schaffen die Voraussetzungen für nachhaltiges Wachstum. Dazu haben wir in Europa ein dichtes Netz intermodaler Transportketten geknüpft: Über die Donau sind die Standorte mit dem Schwarzen Meer verbunden. Über den Rhein sind wir mit Duisburg, den Seehäfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen sowie rheinaufwärts mit Straßburg und Basel verknüpft. Darüber hinaus ermöglichen der Zugang zu den Fernstraßen und der Anschluss an die transeuropäischen Schienennetze den schnellen Umschlag der Güter per Lkw und Bahn. Per Schiene werden regelmäßig Hamburg und Bremer-

haven, aber auch Trento und Verona in Italien und Graz in Österreich erreicht.

Die bayernhafen-Gruppe vertritt eine Philosophie, in der die drei Verkehrsträger, Schiff, Bahn und Lkw, gleichberechtigt nebeneinander stehen. Ist das nicht aus Sicht eines Binnenhafenbetreibers immer noch ungewöhnlich?

Joachim Zimmermann: Das mag für den einen oder anderen Binnenhafen in Deutschland durchaus noch zutreffen. Für die bayernhafen-Gruppe war jedoch schon frühzeitig deutlich, dass ein Wandel des klassischen Binnenhafens zu modernen Logistik-Drehscheiben nur mit Investitionen in den Ausbau der trimodalen Infrastrukturen möglich ist. Bestes Beispiel ist das im Sommer 2006 in Betrieb genommene KV-Terminal im bayernhafen Nürnberg mit einem Investitionsvolumen von über 26 Mio. Euro. Wasserseitig können hier bis zu 35.000 Ladeeinheiten und schienenseitig bis zu 155.000 Ladeeinheiten pro Jahr umgeschlagen werden. Auch in die Schieneninfrastruktur wurde investiert, um Eisenbahnverkehrsunternehmen einen diskriminierungsfreien Zugang zu