



Wachsender Umschlag: Die bayernhafen-Gruppe setzt auch weiterhin auf zunehmende Warenströme.



Bahn umschlagen zu können, wurde im vorigen Jahr ein bimodales Terminal gebaut, in dem bis zu 45.000 Ladeeinheiten pro Jahr umgeschlagen werden können. Betreiber ist die Container Depot Nürnberg GmbH. Ein Weitertransport der Boxen über die Donau bis nach Ungarn ist denkbar, wenn die Anlage, wie geplant, trimodal ausgebaut wird.

Für die Rollende Landstraße (RoLa) betreibt der bayernhafen Regensburg seit zwei Jahren ein RoLa-Terminal. Rund 3,6 Mio. Euro hat die österreichische Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG mbH) in den Terminalbau investiert. Zu der täglichen Verbindung nach Graz in Österreich kam in diesem Jahr auch die Relation ins italienische Trento hinzu. Auf dieser Strecke werden von der österreichischen Ökombi derzeit täglich zwei Zugpaare eingesetzt. Potenzial für die Rollende Landstraße sehe ich in Richtung Südosteuropa. 80 Prozent der Fahrten im Donaauraum werden mit Sattelauflegern durchgeführt.

Der Großteil der Sattelaufleger in diesem Korridor ist nicht kranbar und muss horizontal umgeschlagen werden; sie eignen sich daher nicht für den konventio-

nellen Kombinierten Verkehr, wie wir ihn in Deutschland kennen.

Eine „Schwimmende Landstraße“ betreibt die Spedition Willi Betz zwischen dem bayernhafen Passau und dem bulgarischen Hafen Vidin. Hier werden per Donaukatamaran Sattelaufleger, landwirtschaftliche Fahrzeuge sowie Neuwagen von Dacia, Mercedes und BMW transportiert. Von Vidin aus wird ein Teil der Fracht über das Schwarze Meer nach Zentralasien transportiert.

In den Startlöchern steht auch das Projekt für eine Schwimmende Landstraße zwischen Passau und dem rumänischen Orsova. Wo liegen die Vorteile einer solchen Verbindung?

Joachim Zimmermann: Geplant ist der Aufbau eines weiteren neutralen Donau-Liniendienstes nach Orsova (Rumänien) in Zusammenarbeit mit der Projektentwicklungsgesellschaft Danube Line Operator (DLO), Wien. Das schafft zusätzliche Frachtkapazitäten, insbesondere für Sattelaufleger, von denen bis zu 44 Einheiten auf ein Schiff passen, ist sicher und spart Transportkosten. Der Betrieb soll

2008 mit zunächst einer Abfahrt pro Woche aufgenommen werden.

Vor welchen Herausforderungen sehen Sie die bayernhafen-Gruppe in den nächsten Jahren?

Joachim Zimmermann: Die Standorte der bayernhafen-Gruppe zählen mit rund 450 Unternehmen und mehr als 13.000 Beschäftigten zu den bedeutenden Wirtschaftsmotoren der Region. Diese Position wollen wir auch in den nächsten Jahren weiter ausbauen. Dazu gehört ein langfristig angelegtes Grundstücks-Management, um attraktive Flächen für Unternehmen und potenzielle Neukunden bereit zu stellen. Mit neuen Verbindungen wollen wir das internationale Netzwerk ausweiten. Die Infrastrukturen werden wir weiter optimieren und rechtzeitig an das künftige Wachstum anpassen. Ein Schwerpunkt unserer Investitionen ist derzeit der östlichste Standort der bayernhafen-Gruppe. Den Hafen in Passau-Schalding werden wir zu einer trimodalen Schnittstelle im internationalen Güterverkehr ausbauen. Mit dem Bau einer neuen Kaianlage beginnen wir noch in diesem Jahr.