



POTENZIAL: *Alexander Ochs, Prokurist und KV-Verantwortlicher der bayernhafen-Gruppe, äußert sich zu den Möglichkeiten der Binnenhäfen.*

Fotos: bayernhafen-Gruppe, Hafen Nürnberg Roth



SCHIFF-SCHIENE: *Der bayernhafen Aschaffenburg kombiniert beispielsweise Schiene und Schiffsverkehr.*



ROLA: *Die rollende Landstraße zwischen Regensburg und Trento als eine intermodale Verbindung.*

strukturvorhaben nicht allein an der maximalen Höhe von möglichen Fördermitteln auszurichten. Die Verantwortlichen in der bayernhafen-Gruppe betrachten dabei auch immer die Folgekosten über den kompletten Lebenszyklus hinweg. Das Hafen-Management versteht sich hier als Standortarchitekt, denn mit wechselnden Anforderungen der Kunden muss es die Leistungen des Hafens quasi als „atmende Infrastruktur“ flexibel gestalten können.

Beispiel bayernhafen

In der Praxis heißt das beispielsweise im bayernhafen Nürnberg, Süddeutschlands größtem GVZ, dass mit dem vor drei Jahren fertiggestellten trimodalen Terminal für den Kombinierten Verkehr (KV) und dem Bau des dritten Hafenbeckens Wasser, Schiene und Straße noch effizienter zusammengeführt wurden. Diese Vorteile will auch die Deutsche Bahn nutzen, die hier zum Fahrplanwechsel 2009/2010 das zweite Modul der KV-Umschlaganlage fertig stellt und das zurzeit für rund 32 Mio. Euro von der DB Netz gebaut wird.

Mit der TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH gibt es für beide Einheiten aber nur einen Betreiber. Auch das spricht für hohe Effizienz ohne Reibungsverluste beim Umschlag von bis zu 300.000 möglichen Ladeeinheiten im Jahr. Neben dem Umschlag von Containern, Wechselbehältern und Sattelauflegern kommen zusätzliche Dienstleistungen hinzu wie z. B. Zollabfertigung, Organisation von Vor- und Nachläufen, Kühlversorgung von Containern etc. Gleichzeitig werden in modernen Logistik-Zentren Waren kommissioniert und veredelt.

Nationale und internationale Verbindungen

In ihrer Funktion als Moderator müssen Binnenhäfen heute neue Relationen stimulieren, um Kunden weitere Möglichkeiten zu eröffnen, den Hafen zu nutzen, aber auch, um die Attraktivität des Standortes Hafen generell zu steigern. Das betrifft nicht nur nationale, sondern zunehmend auch internationale Verbindungen. Dazu hat die bayernhafen-Gruppe ein dichtes Netz intermodaler Transportketten geknüpft. Über die Schiene werden zum Beispiel regelmäßig Hamburg und Bremerhaven, aber auch Trento, Verona und Bologna in Italien bedient. Über den Rhein-Main-Donau-Wasserweg sind die Standorte mit den Seehäfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen wie auch dem Schwarzen Meer verbunden. Auch die jüngst abgeschlossene Kooperation zwischen der bayernhafen-Gruppe und Interporto Bologna hat zum Ziel, künftig vor allem die intermodalen Verkehre auszubauen.