

Text Siegfried Zelnhefer · Fotos Kurt Fuchs

OPTIMAL VERFRACHTET

Neues Container-Terminal und ehrgeizige Strategien: Hafen auf Wachstumskurs

Der Ferrari setzt sich nur langsam in Bewegung. Schwerfällig rollt er in seine Position. Mehr als Schrittgeschwindigkeit ist anscheinend nicht drin. Doch hier geht's auch nicht um die Pole Position oder Punkte in der Formel 1. Auf einer Rennstrecke wäre der „Reach Stacker“ auch eine glatte Fehlbesetzung. Dieser Ferrari 381 BH wiegt immerhin 89 Tonnen. Seine Heimat ist das Güterverkehrszentrum (GVZ) bayernhafen Nürnberg, genauer: die neue Umschlaganlage für Container.

Hier werden die drei Verkehrsträger Wasser, Straße und Schiene optimal verknüpft. Neben dem Terminal entstand ein 116 Meter langes und 25 Meter breites Hafenbecken für zwei Containerschiffe. Der blaue Ferrari kann mit seinem langen Teleskoparm bis zu 41 Tonnen schwere Container umladen. Das Hauptgeschäft besorgen in dem trimodalen Container-Bahnhof zwei Portalkräne mit einem Eigengewicht von je 305 Tonnen. Nur drei Minuten vergehen, bis ein Container vom Lkw auf den Zug verladen ist. Ein kompletter Zug ist in zweieinhalb Stunden leergeräumt. Der Container-Umschlag ist im rasanten Wachstum. 1999 wurden im Hafen 17 000 Einheiten umgeladen, 2005 waren es 112 350.





Container im Griff: Der Riesenstapler mit langem Teleskoparm (in der Branche „Reach Stacker“ genannt) sorgt für schnelles Umladen.

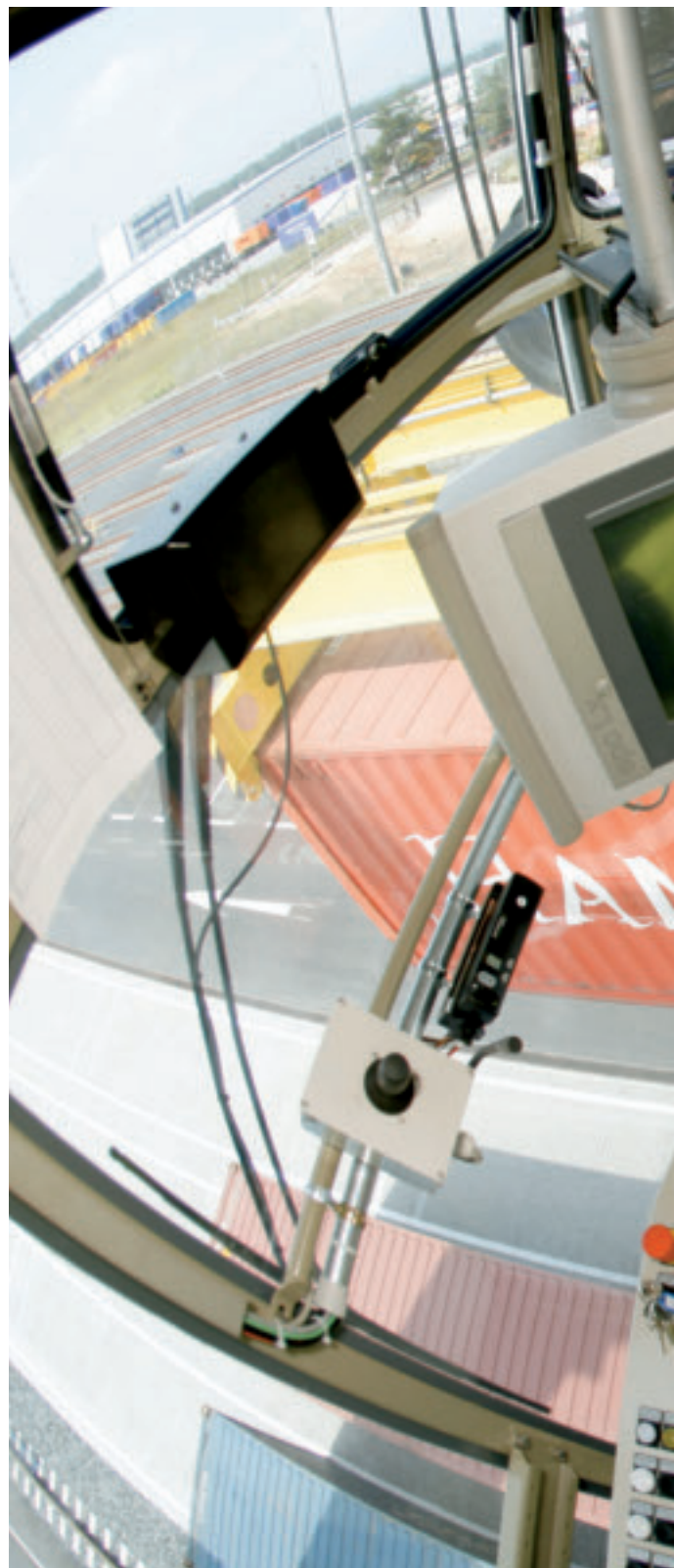
„Der Nürnberger Hafen ist mittlerweile das größte Dienstleistungs- und Logistikzentrum Süddeutschlands“, stellte Bayerns Verkehrsminister Erwin Huber bei der Eröffnung der supermodernen Verladestation als neuem Herzstück des Areals am 11. Juli 2006 fest. Lange wurde darauf hingearbeitet. Lange ließ sich die Deutsche Bahn AG auch Zeit. Die ersten Anläufe wurden bereits vor 15 Jahren gemacht. Bis der Hafen die Investition schließlich selbst anging und für 31 Millionen Euro – 26 Millionen Euro kamen vom Bund – in nur 20 Monaten die Anlage an der Hamburger Straße errichtete. Auf 85 000 Quadratmetern entstanden vier 700 Meter lange Lade- und zwei ebenso lange Abstellgleise.

Zusage der Bahn

Betrieben wird die Vorzeiganlage von der TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH. Vier Gesellschafter aus der Logistik-Branche halten je 25 Prozent Anteile – die Container Depot Nürnberg GmbH (CDN), Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH, die Hafen Nürnberg-Roth GmbH sowie die Kombiverkehr – Deutsche Gesellschaft für Kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG. Bis zu 155 000 Ladeeinheiten sollen pro Jahr im Schienen-Straßen-Umschlag abgewickelt werden. 35 000 Container zwischen Lkw und Binnenschiff kommen hinzu. Die Anlage ist so gebaut, dass sie gleich daneben ein zweites Mal entstehen kann. Dafür hat die Deutsche Bahn AG Zusagen gemacht. Sie will in einem zweiten Ausbauschnitt bis 2008 auf 75 000 Quadratmetern einen gleich großen bimodalen (Schiene-Straße) Container-Umschlagplatz mit einer maximalen Kapazität von 175 000 Ladeeinheiten schaffen.

Danach soll das alte Container-Terminal der DB Netz AG an der Austraße – unmittelbar neben Wohngebieten mitten in der Stadt – geräumt werden. Schon lange hat die Stadt dieses verkehrspolitische Ziel im Visier. Nun scheint es bald erreicht, wenn die Bahn nicht wieder für Verzögerung sorgen sollte. Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee jedenfalls hat bei einem Besuch im Sommer das Güterverkehrszentrum im Nürnberger Hafen mit der „idealen Verknüpfung“ von Schiene, Wasser und Straße als bundesweites Modellprojekt eingestuft. Sobald das Container-Terminal aus der Innenstadt verlagert ist, gibt es täglich 1 200 Lkw-Fahrten im Zentrum weniger. Einen ähnlich positiven Effekt hat bereits die Verlagerung des Zollamts vom Kohlenhof in einen 2,7 Millionen Euro teuren Neubau unmittelbar neben dem neuen Umschlagbahnhof. Die Innenstadt wird jährlich um 35 000 Lastwagen entlastet, die nun im Hafen zoll- und steuerrechtlich abgefertigt werden.

Schon jetzt werden pro Jahr über 10,2 Millionen Tonnen Güter im GVZ bayernhafen Nürnberg umgeschlagen. Bis zum Jahr 2009 soll der Nürnberger Hafen zu einem der zehn leistungsstärksten





Arbeitsplatz in luftiger Höhe: Blick in die Steuerkanzel eines Portalkrans des neuen Container-Terminals.

Umschlagplätze für den kombinierten Verkehr im europäischen Binnenland ausgebaut werden. Der Hafen ist auf Wachstumskurs. Und längst geht es nicht mehr nur um die Wasseranbindung allein. Auf einer Gesamtfläche von 337 Hektar – das ist um einiges größer als die Nürnberger Altstadt – sind über 260 Unternehmen mit mehr als 5 300 Arbeitsplätzen ansässig. Die Logistikunternehmen mit den „global playern“ wie DHL, Dachser, Schenker oder UPS an der Spitze haben hier Drehscheiben eingerichtet. Unmittelbarer Autobahnanschluss, Container-Terminal mit schneller Abwicklung und gemeinsame Servicestationen sind nur einige Faktoren, die für die Ansiedlung sorg(t)en. Lagereien, Produktions- und Baustoffbetriebe, Großhändler, Tanklager, Recycling-Betriebe und Reedereien haben sich hier niedergelassen. In der engeren Region sind bei Subunternehmern und Dienstleistern weitere 8 300 Stellen in erster Linie vom Nürnberger Hafen abhängig.

Es ist viel passiert, seit der Generalbebauungsplan von 1926 erstmals zwischen Südfriedhof und Eibach/Reichelsorf eine Fläche für einen Handelshafen ausgewiesen hat. Eröffnet wurde der Hafen Nürnberg als gemeinsame Einrichtung von Staat und Stadt schließlich am 23. September 1972. 1989 trat die Stadt Roth dem Organisationsverbund bei. Heute sind die (aus der staatlichen Landeshafenverwaltung hervorgegangene) Bayernhafen GmbH & Co. KG (80 Prozent), die Stadt Nürnberg (19 Prozent) und die Stadt Roth (ein Prozent) die Gesellschafter der Hafen Nürnberg-Roth GmbH. 1992 wurde der 171 Kilometer lange Main-Donau-Kanal eröffnet. So liegt Nürnberg an der 3 500 Kilometer schiffbaren Wasserstraße von der Nordsee zum Schwarzen Meer.

Die Standortvorteile des GVZ bayernhafen Nürnberg sind offenkundig: mitten in Europa und im Schnittpunkt der Transeuropäischen Netze für Straße-Schiene-Wasser gelegen, Tor für Südosteuropa und zentraler Verteilort in Süddeutschland (mit etwa 27 Millionen Menschen im Umkreis von 200 Kilometern). 1995 wurde der Hafen privatisiert. Seit 1. Dezember 2001 fungiert Harald Leupold als Geschäftsführer der Hafen Nürnberg-Roth GmbH. Der Vollprofi mit 25 Berufsjahren in der Logistikbranche richtet seither den Hafen Nürnberg zu einem „markt- und kundenorientierten Dienstleistungsunternehmen“ aus, wie er sagt. Und weil der Name „Hafen Nürnberg-Roth“ bei der Kundschaft gern zu Irritationen führt, wirbt das Unternehmen selbstbewusst in der internationalen Kommunikation mit dem Slogan „Port of logistic – Part of future“.

Leupold vermarktet mit seinen 55 Mitarbeitern alle Grundstücksflächen, betreibt den Hafen selbst, unterhält auf dem Gelände eine 40 Kilometer lange Eisenbahninfrastruktur und ist mit Werkstätten und weiteren Serviceeinrichtungen als Dienstleister tätig. Mit dem Hafen verfügt Nürnberg über den wichtigen Standortfaktor Logistik. Hier, am Stadtrand werden die Versorgungs- und Entsorgungsver-





kehre optimal gebündelt. Über den Wasserweg kommen auch immer mehr Touristen nach Nürnberg. An der Anlegestelle für Kabinenschiffe an der Hafenstraße werden jährlich über 400 Schiffe registriert. „Flusskreuzfahrten“ werden immer beliebter. Um den Anforderungen gerecht zu werden, rechnet die Stadt in den nächsten Jahren mit einer Investition von rund drei Millionen Euro für den Ausbau der Anlegestelle. Der Hafen Nürnberg-Roth hat sein Interesse erklärt, den Betrieb zu übernehmen.

Containerzug nach China

Das GVZ bayernhafen Nürnberg setzt in Zukunft auf engmaschige Netze mit den wichtigsten europäischen Seehäfen (von Rotterdam über Hamburg und Rostock bis Koper/Slowenien und Triest/Italien) und Logistikstandorten wie Budapest/Ungarn, Graz/Österreich oder Verona/Italien. Führende europäische Operateure sollen das Terminal Nürnberg im Zentrum Europas nutzen. Und nicht nur sie. Noch vor dem 31. Dezember 2009, so Leupolds Ziel, wird der erste Containerzug auf dem 10 700 Kilometer langen Landweg („ChinaLandbridge“) Nürnberg mit dem chinesischen Beijing/Changping verbinden.

Der Hafen Nürnberg versucht alles, um seine Potenziale auszuschöpfen. „Wir wollen ‚Entry Port to Europe‘ werden“, sagt Leupold. Und er wird auch nicht müde, vor allem seine Partner in Südosteuropa darauf hinzuweisen, dass Nürnberg auch „der westlichste Donauhafen“ ist. Noch sind im Hafensareal etwa 55 Hektar Ansiedlungsfläche frei. Doch die Nachfrage steigt, Expeditionen wollen sich erweitern. Leupold ist überzeugt davon, dass „am Ende dieses Jahrzehnts das bisher genutzte Areal nahezu voll ist“. Ausbaumöglichkeiten sind indes südlich der Wiener Straße im „Hafen-industriegebiet Süd“ vorgesehen. Dort ist vielleicht auch Platz für einen zweiten Ferrari. Und es muss nicht der von Michael Schumacher sein. ■

Kräne bestimmen am Hafenbecken und im Container-Terminal das Bild im Güterverkehrszentrum. Foto links und rechts oben
Auf dem Luftbild wird die Größe des gesamten Hafens deutlich. Foto Mitte

Die optimale Verknüpfung von Schiene und Straße sowie Wasser-Schiene-Straße zeichnet den bayernhafen Nürnberg als idealen Umschlagplatz aus. Foto links und rechts unten