



„Infrastruktur braucht Optimismus“

... in Planung, Entwicklung und Betrieb



**Nonstop von Passau an die Nordsee
und von Regensburg nach Verona**

Neue KV-Verbindungen sind gestartet

**100 Jahre bayernhafen
Aschaffenburg**

Bündeln und verknüpfen –
heute wie vor 100 Jahren

**Trafos für Bayerns
Grünstrom-Drehkreuz**

Via bayernhafen Bamberg zum
TenneT-Umspannwerk Würgau

INHALT

| | |
|--|----|
| EDITORIAL | 3 |
| KURZGEMELDET | 4 |
| Von allen Standorten | |
| NETZWERK | 5 |
| Neue KV-Verbindungen gestartet | |
| TITELTHEMA | 6 |
| „Infrastruktur braucht Optimismus“ ... in Planung, Entwicklung und Betrieb | |
| SCHWERGUT | 9 |
| Trafos für Bayerns Grünstrom-Drehkreuz Via bayernhafen Bamberg zum TenneT- Umspannwerk Würgau | |
| JUBILÄUM | 10 |
| Bündeln und verknüpfen – heute wie vor 100 Jahren 100 Jahre bayernhafen Aschaffenburg | |
| GÜTERWEGE | 14 |
| Auf kurzem Wege Die Lage gab den Ausschlag für neues Logistik- und Technologiezentrum der Geis Gruppe | |
| HAFENBERUFE | 15 |
| Akustiker/in Schwerpunkt Schallimmissionsschutz | |
| ERFOLGSGESCHICHTE | 16 |
| „Qualität und Wachstum sind unsere Treiber“ Amm Spedition wächst auch in der Kontraktlogistik | |
| SYNERGIE | 17 |
| NIKRASA macht Sattelaufleger kranbar | |
| VORAUSBLICK | 18 |
| Neues Logistikzentrum für Bosch von Firma Herbst Konversion mit Weitblick im bayernhafen Bamberg | |
| DIALOG | 19 |
| „Mut machen in herausfordernder Zeit“ Spendenwettbewerb rückenwind 2021 | |
| Impressum | |
| DIALOG | 20 |
| „Rheingold“ Open-Air-Oper | |



Schweres Gerät ...

... beim Umschlag im bayernhafen Bamberg vom Binnenschiff auf ein Spezialfahrzeug zum TenneT-Umspannwerk in Würgau. Welche Rolle dabei der bayernhafen Bamberg spielte, erfahren Sie im Artikel **SchwerGut** auf der Seite 9.

Infrastruktur – ein besonders langlebiges Wirtschaftsgut

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

2021 wird der Hafen Aschaffenburg 100 Jahre alt. Anlässlich des Jubiläums forschte ich nach, was die Gründerväter damals bewegt hat. Ich übertrug diese Motivlage dann auf die Gegenwart und fragte mich: Was motiviert uns eigentlich heute, wenn wir Infrastrukturprojekte angehen?

Herausgekommen ist dabei eine ganz einfache Erkenntnis: Infrastruktur braucht Optimismus – in der Planung, in der Entwicklung und im laufenden Betrieb. „Infrastruktur braucht Optimismus“ haben wir daher zum Titelthema der aktuellen kurs bayernhafen gemacht. Denn Investitionen in Infrastruktur sind immer langfristiger Natur – und damit sie sich auf Dauer auszahlen, braucht es Optimismus als permanenten Treiber.

Freuen Sie sich in dieser kurs bayernhafen zudem auf Unternehmensgeschichten von den bayernhafen-Standorten, die diesen Optimismus ausstrahlen – zum Beispiel das neue Logistikzentrum der Fa. Herbst für Bosch im bayernhafen Bamberg, das neue Logistik- und Technologiezentrum der Geis-Gruppe im bayernhafen Nürnberg, die neuen Verbindungen im Kombinierten Verkehr vom bayernhafen Passau an die Nordsee und vom bayernhafen Regensburg transalp nach Verona sowie die Erfolgsgeschichte der Amm Spedition.

Im Namen aller bayernhafen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wünsche ich Ihnen eine inspirierende Lektüre – und allerbeste Kondition für die nächste Langstrecke.



Ihr

Joachim Zimmermann
Geschäftsführer



BIOSYNTEC ERÖFFNET TANKLAGER FÜR BIO-DIESEL

Die Biosyntec GmbH, die an ihrem Hauptsitz im bayernhafen Regensburg Biodiesel produziert, eröffnet im bayernhafen Bamberg ein Tanklager für den Handel mit Biodiesel. Der Biodiesel kommt seit Ende April 2021 mit dem Zug in Tankwägen aus Osteuropa zum Biosyntec-eigenen Gleisanschluss, wird abgepumpt, im Tanklager zwischengelagert und auf Abruf per Lkw an die Kunden geliefert.



CDN CONTAINER DEPOT NÜRNBERG ENTLASTET DIE MARITIME SUPPLY CHAIN

Die inhabergeführte CDN Container Depot Nürnberg GmbH, ein Unternehmen der IGS Logistics Group, erweitert ihr Depot im bayernhafen Nürnberg um fast 40% und leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Transportketten. Mit den zusätzlichen rund 30.000 m² Depotfläche stehen den Kunden der CDN im bayernhafen Nürnberg nun insgesamt über 80.000 m² zur Verfügung. Die Stellplatz-Kapazität erhöht sich von rund 6.500 TEU auf rund 9.000 TEU.



© CDN

LNG-TANKSTELLE NIMMT 2. ZAPFSÄULE IN BETRIEB

Seit 1. Juli 2020 ist die LNG-Tankstelle im bayernhafen Nürnberg in Betrieb – und die Akzeptanz war von Anfang an hoch, so hoch wie in kaum einer anderen LNG-Tankstelle in Deutschland. Jetzt nahmen die beiden Betreiber, der Neumarkter Energielieferant Rödl energie und die Münchener BayWa Mobility Solutions GmbH, eine zweite Zapfsäule für Flüssigerdgas (LNG = liquefied natural gas) in Betrieb. Das dauerhaft hohe Interesse am umweltfreundlichen Kraftstoff LNG im bayernhafen Nürnberg kann dadurch noch besser gemanagt werden, die Wartezeiten verkürzen sich.



FILM AB FÜR PAPIERLOGISTIK IN BEEINDRUCKENDER PRÄZISION

Papier ist geduldig? Diesen Anschein hat man bei der Firma Johann Sperber ganz und gar nicht. Seit über 20 Jahren nutzt Sperber im bayernhafen Nürnberg die hervorragende Anbindung an alle Verkehrsträger für seine Papierlogistik. Dort werden tonnenschwere Papierrollen aus Bahnwagons ins Lager oder direkt zur Auslieferung in Lkws verladen. Das alles mit einer beeindruckenden Präzision und einer rasenden Geschwindigkeit. Was dahinter steckt, erzählt in einem Kurzfilm Christian Fleischmann, er leitet bei Sperber die Papierlogistik und sorgt am Ende sogar dafür, dass das Altpapier wieder entsorgt und aufbereitet wird.



SYNERGIE

DIREKTER DRAHT ZWISCHEN EVUS UND HAFENBAHNHÖFEN

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) und Hafenhäfen kommunizieren in Zukunft noch einfacher miteinander. So hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV eine neue IT-Schnittstelle entwickelt, um den Datenaustausch zwischen Güterbahnen und den Eisenbahnen öffentlicher Häfen bei Vormeldungen von Zügen und Rangierfahrten in/aus See- und Binnenhäfen zu vereinfachen. Der Name der Schnittstelle ist EIS. Die neue EIS verfolgt das Ziel, das Kapazitäts-

management durch die standardisierte Bereitstellung von operativen Betriebsdaten durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu optimieren. Mit EIS soll vermieden werden, dass EVUs für jeden Hafen eine unterschiedliche Schnittstellendefinition bedienen müssen. Initiiert wurde EIS von Harald Kreft, Geschäftsleiter der Hamburger Hafenbahn, bayernhafen unterstützte die Entwicklung der neuen IT-Schnittstelle in der VDV-Arbeitsgruppe.

Neue KV-Verbindungen gestartet

VON PASSAU AN DIE NORDSEE

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und die Bayerische Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr, Kerstin Schreyer, loben die partnerschaftliche Logistikkoope- ration in der Region.

Die Initiative ergriffen niederbayerische Unter- nehmer zusammen mit bayernhafen im Fachaus- schuss für Verkehr, Logistik und Infrastrukt- ur der IHK Niederbayern – und das Ergebnis kann sich se- hen lassen: Seit Februar 2021 ist der bayernhafen Passau täglich auf der klimafreundlichen Schiene mit den deutschen Seehäfen Hamburg, Bremer- haven, Bremen und Wilhelmshaven verbunden, natürlich in beiden Richtungen. Gewinner sind import- wie exportorientierte Unternehmen in Niederbayern. Die Güterzug-Verbindung im Kombi- nierten Verkehr kommt ohne Fördermittel aus. Betrieben wird der AlbatrosExpress von der DB- Cargo-Tochter TFG Transfracht, seit mehr als 50 Jahren Marktführer im Seehafen-Hinterlandver- kehr mit Containern. Dreh- und Umschlagpunkt ist der bayernhafen Passau. Aus dem Norden kommen vorrangig Container mit Automotive- Komponenten sowie Handlungsgüter nach Nieder- bayern. Im Export werden Güter aus der nieder- bayerischen Wirtschaft nach Norden gefahren, unter anderem aus den Bereichen Automotive, regenerative Technik und Landwirtschaft. Den Containerumschlag führt bayernhafen mit ei- nem Reachstacker und dem Hafenmobilkran aus, der seit Anfang 2019 im Einsatz ist. Zudem bieten DB Cargo, TFG Transfracht und bayernhafen den zusätzlichen Service des Einzelwagenverkehrs an. Damit sind jetzt alle fünf trimodalen bayern- hafen Standorte Aschaffenburg, Bamberg, Nürn- berg, Regensburg und Passau fahrplanmäßig mit den deutschen Seehäfen verbunden.



Im Kurzfilm zur neuen, klimafreundlichen Ver- bindung äußern sich u.a. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, die Bayerische Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr, Kerstin Schreyer, Passaus Oberbürgermeister Jürgen Dupper und Dr. Sigrid Nikutta, DB-Konzernvorstand für Güterverkehr.

REGENSBURG-VERONA NONSTOP: BEITRAG ZUR TRANSITENTLASTUNG DER BRENNERACHSE

Eine weitere Stärkung für den Kombinierten Ver- kehr transalp – am 6. Juni 2021 startete der erste Intermodalzug vom Trailerport im bayernhafen Regensburg (Bild unten) zum Terminal in Som- macampagna-Sona bei Verona. Den Zug mit drei Rundläufen pro Woche betreibt die österrei- chische ÖBB Rail Cargo Group (RCG) als attraktive „Nachtsprung“-Verbindung. Die RCG, einer der führenden Bahnlogistiker Europas, baut damit ihr Angebot über den Brenner weiter aus und reduziert die Belastungen in Tirol durch den Lkw- Transit. Bis Ende 2021 soll der Zug sechs Rundläufe pro Woche fahren. Der neue TransFER ermöglicht die weitere Verkehrsverlagerung auf die Schiene entlang der Brennerachse. Durch diese umwelt- freundliche Transportlösung können 10.000, mit der Erhöhung der Rundläufe 2022 sogar 20.000 Lkw-Fahrten jährlich vermieden werden. Die neue intermodale Zugverbindung leistet damit auch einen entscheidenden Beitrag zum Klimaschutz. Auch Güter wie Holz, Schrott und Getreide, die derzeit vom sektoralen Fahrverbot betroffen sind, können so entlang des Brenners umweltfreund- lich auf der Schiene transportiert werden. Die Verbindung startete mit den Kunden Nothegger Transport Logistik GmbH und Reicheneder Trans- port GmbH, aber auch noch weiteren Kunden bie- tet die ÖBB Rail Cargo Group den nachhaltigen sowie effizienten Transport zwischen den beiden Destinationen.



Beim KV-Start im bayernhafen Passau waren dabei (v.l.n.r.): Frank Erschkat, Sprecher der Ge- schäftsführung TFG Transfracht GmbH, Dr. Sigrid Nikutta, Vor- stand Güterverkehr DB AG und Vorstandsvorsitzende DB Cargo AG, Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, Joachim Zimmermann, bayernhafen Geschäftsführer, Jürgen Pfeil, Spediteur und Vorsitzender des IHK-Fachausschusses 'Ver- kehr, Logistik und Infrastruktur', Christian Süß, Leiter Regional- bereich Süd TFG Transfracht



„Infrastruktur braucht Optimismus“

... in Planung, Entwicklung und Betrieb

Wer Hafen-Infrastruktur plant, entwickelt, realisiert und betreibt, braucht vor allem zwei Dinge: unternehmerisches Denken und Optimismus. Nur in dieser Kombination kommt Hafen-Infrastruktur überhaupt ins Laufen, nur in dieser Kombination zeigt Hafen-Infrastruktur im laufenden Betrieb, was sie kann.

Infrastruktur geht, bevor sie überhaupt einsatzfähig ist, lange Wege. Ganz lange Wege. Das war und ist so bei der Erweiterung des Schienennetzes, zum Beispiel nach der deutschen Wiedervereinigung oder zur Verbindung mit dem zukünftigen Brenner-Basistunnel, das war so zur Eröffnung des Main-Donau-Kanals, und das war und ist so bei jedem neuen Autobahn-Kilometer. Nicht anders das Bild, wenn es um neue Stromtrassen oder den Glasfaserausbau geht – und auch und gerade die Entwicklung von Hafen-Infrastruktur ist auf der Langstrecke unterwegs. Denn vor der Infrastruktur liegen viele, viele Jahre der Planung, Genehmigung und Realisierung.

„Weil der Weg zur Infrastruktur lang ist, braucht es über die gesamte ‚Strecke‘ vor allem eines: Optimismus“, sagt bayernhafen-Geschäftsführer Joachim Zimmermann, „denn wer die gesamtgesellschaftliche Bedeutung von Infrastruktur erkennt, muss Großes wollen und Großes für möglich halten. Dieser positive Impetus steht am Anfang und über die gesamte, oft jahrzehntelange Wegstrecke bis zur Inbetriebnahme neuer Infrastruktur.“ Genau dies war der Fall, als vor 100 Jahren der Hafen Aschaffenburg seine Arbeit aufnahm und vor 49 Jahren der Hafen Nürnberg startete.

Vor genau 100 Jahren ...

... wurde der neue Handels- und Industriehafen Aschaffenburg eröffnet – nur drei Jahre nach dem Ende des 1. Weltkriegs, als Europa darniederlag und vieles, ganz vieles kaputt war (siehe Artikel Seite 10). „Wer bitte braucht jetzt einen Hafen? hätte die Haltung der Menschen sein können“, sagt Joachim Zimmermann, „war sie aber nicht.“

Und er fährt fort: „Ganz im Gegenteil. Die Gründerväter des Aschaffener Hafens waren überzeugt davon: ‚Hafen ist Verbindung, Güterverkehr, Aufbruch und Fortschritt. Wir wollen und wir brauchen diesen Hafen.‘ Das war in der damaligen Zeit Optimismus pur. Wer Infrastruktur baut, investiert in langlebige Wirtschaftsgüter, die sich nicht in wenigen Jahren amortisieren. Schon allein deshalb ist Optimismus und Vertrauen in die zukünftige Entwicklung gefordert.“

©Bavaria Luftbild Verlags GmbH



2022 hat ein weiterer bayernhafen-Standort Jubiläum: Der bayernhafen Nürnberg wird 50 Jahre alt. 1972 wurde er eröffnet, als Teil der transeuropäischen Wasserstraße zwischen Nordsee und Schwarzem Meer. Eine Jahrhundert-Idee, die in Nürnberg mit Weitsicht angepackt und realisiert wurde. Der Freistaat Bayern und die Stadt Nürnberg legten mit der Unterzeichnung des Hafenvertrags am 11. November 1966 den Grundstein dafür. Über 330 ha Hafensfläche, das war nicht Klein-Klein, das war der große Wurf, von Anfang an. Die Haltung der Menschen war auch hier: ‚Wir wollen und wir brauchen diesen Hafen.‘ Nur deshalb konnte sich der bayernhafen Nürnberg zu einem der wichtigsten Güterverkehrs- und Logistikzentren Europas entwickeln. Nur deshalb konnten sich auf der bereitgestellten Fläche Logistik-Unternehmen in großer Zahl ansiedeln. Vom trimodalen Containerterminal profitieren Unternehmen in der gesamten Metropolregion Nürnberg im Import wie im Export.

Investition in Infrastruktur braucht Weitsicht, Optimismus und langen Atem.
 bayernhafen-Geschäftsführer Joachim Zimmermann

bayernhafen bietet in Passau als zertifiziertes Umschlagunternehmen selbst den Güterumschlag an: Dieses Angebot steht allen Kunden offen.

Auch die jüngste Neuverknüpfung ist nur aufgrund der trimodalen Anbindung möglich: Seit 1. Februar 2021 ist Passau täglich per Containerzug mit den

deutschen Seehäfen verbunden (Artikel s. Seite 5). Die Verknüpfung der drei Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und Lkw ist so nur im Hafen möglich. Er leistet somit einen aktiven Beitrag dazu, dass Deutschland seine Klimaziele erreicht.

Der bayernhafen Nürnberg ist eines der wichtigsten Güterverkehrs- und Logistikzentren Europas. Auf über 330 ha haben sich hier Logistik-Unternehmen in großer Zahl angesiedelt. Vom trimodalen Containerterminal profitieren Unternehmen in der gesamten Metropolregion Nürnberg im Import wie im Export.

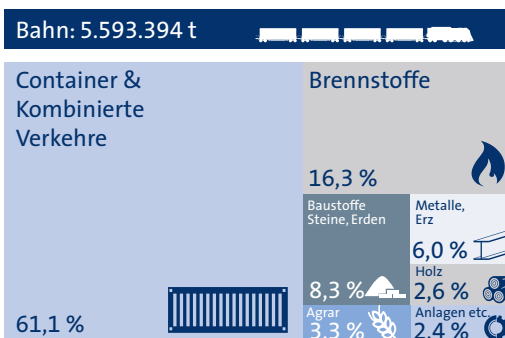
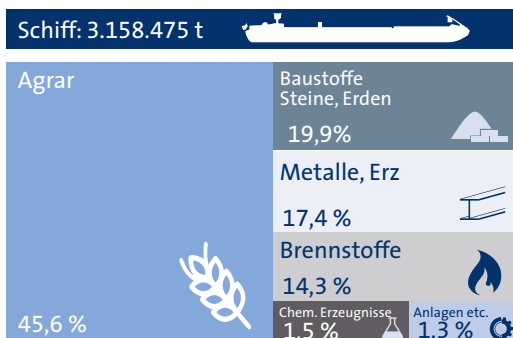
Mehr zum „Mutmacher-Hafen“ im Video des Sparkassen-Zukunftsdialogs.



Optimismus im Betrieb von Infrastruktur
 Nach der Inbetriebnahme von Infrastruktur geht die Langstrecke weiter. Denn Infrastruktur ist von Dauer und für Dauerhaftigkeit gebaut. Und ja, auch und gerade im Betrieb gibt es immer wieder neue Herausforderungen. So brachte die

„Mutmacher-Hafen“

Mitte der 2.000er-Jahre entschied bayernhafen, den Standort Passau-Schalding auszubauen. „Unser Mutmacher-Hafen ist der bayernhafen Passau-Schalding“, bekannte Joachim Zimmermann vor kurzem im Rahmen des Sparkassen-Zukunftsdialogs. Denn auch der Ausbau des Standorts Schalding war seinerzeit geplant mit optimistischen Erwartungen. Die Eröffnung 2008 fiel dann mitten in die Finanzkrise. Doch die positive Entwicklung seitdem kann sich sehen lassen.



Die Vielfalt der Güter hat an allen bayernhafen Standorten zugenommen. So werden beispielsweise auf der Schiene so verschiedene Güter transportiert wie Lebensmittel, Mineralöl, Dünger und Zement sowie im Kombinierten Verkehr Container und Sattelaufleger.



An den bayernhafen-Standorten werden die drei Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und Lkw verknüpft; dies trägt zur Verlagerung der Langstreckenverkehre bei. Im Bild der Hafenhof Regensburg.

Fertigstellung des Main-Donau-Kanals 1992 dem Hafen Regensburg den größten Einschnitt seines Bestehens in Bezug auf die Verkehrsgeographie und die Hinterlandverbindungen. Denn Regensburg verlor die bisherige Kopfhafenfunktion, und der Transportmarkt richtete sich völlig neu aus.

bayernhafen blieb seiner Linie trimodaler Standorte treu und hielt am Westhafen Regensburg und an der Bahninfrastruktur fest, auch wenn es erstmal eine Delle im Bahnumschlag gab. Durch den Main-Donau-Kanal eröffneten sich für Regensburg neue Perspektiven: So wurden direkte Verkehrsbeziehungen nach Westeuropa und zu den Nordsee-Häfen wie Rotterdam möglich. Heute ist der bayernhafen Regensburg der vom Schiffsumschlag her größte bayerische Hafen und der Bahngüterumschlag gleichauf, hieran hat der Westhafen einen ganz erheblichen Anteil.

„Infrastruktur ist immer zukunftsgerichtet.“
 bayernhafen-Geschäftsführer Joachim Zimmermann

Standorten zugenommen hat. Infrastruktur muss diese Vielfalt ermöglichen – sie muss da sein, wenn sie gebraucht wird.

Anbindung ans internationale Bahnnetz

Ein weiteres Beispiel ist die aktuelle Diskussion in Bamberg: Durch die neue ICE-Strecke braucht es den Neubau eines Hafennordgleises, um den bayernhafen Bamberg auch weiterhin leistungsfähig ans internationale Bahnnetz anzuschließen. „Wir vertrauen auf die Politik, dass die Verkehrsverlagerung ernst gemeint ist“, sagt Joachim Zimmermann, „als Infrastrukturbetreiber erwarten wir eine deutliche Zunahme beim Bahnverkehr, dafür müssen die Strukturen passen. Wenn der bisherige Anschluss entfallen muss, braucht es an anderer Stelle einen Ersatz. Die Entscheidung, wo die beste Anbindung ist, trifft die DB Netz.“

Hafen-Infrastruktur erfordert planungsrechtliche Absicherung

Vor 110 Jahren entstand der Westhafen Regensburg an der Donau, das Thema Infrastruktur war gesetzt und die Bedeutung des Hafens für die Stadt allseits anerkannt. Heute wird Hafen von manchen als Eingriff und Belästigung empfunden. Doch Hafen ist absolut notwendig, damit Güter und Waren zuverlässig in die Stadt und Region kommen und hier produzierte Güter zuverlässig wieder zu Kunden weltweit auf die Reise gehen. Heute ist die Verknüpfung der Verkehrsträger genauso essentiell für unsere Versorgungssicherheit und die Lieferwege unserer Unternehmen wie damals.

Zur rechtlichen Absicherung braucht es heute das Instrument des Bebauungsplans, um Hafen- und Wohngebiete im Sinne einer verträglichen Nachbarschaft klar voneinander abzugrenzen. Damit kann in Regensburg aus der historisch gewachsenen Gemengelage Rechts- und Planungssicherheit erreicht werden – für die Hafenkunden wie auch für die Nachbarn. Nach den bayernhafen-Standorten Nürnberg und Bamberg wird jetzt auch in Regensburg der Weg über einen Bebauungsplan eingeschlagen und so planerische Sicherheit für die Zukunft geschaffen.

Joachim Zimmermann: „Infrastruktur ist immer zukunftsgerichtet. Wir machen keine App, mit der man in zwei Monaten Millionär werden kann. Wir investieren in Infrastruktur, die es in 30 Jahren noch braucht – in anderer Form vielleicht, für Dinge, die wir uns heute noch gar nicht vorstellen können. Auch bei bester Analyse und Abwägung gibt es keine 100%ige Sicherheit – wir brauchen daher immer den Mut, Entscheidungen zu treffen.“

bayernhafen

20.000 m
Kailänge

120.000 m
Gleislänge

1.120
Fußballfelder
800 ha
Hafenfläche

> 400
Unternehmen

Auch die Vielfalt der Verbindungen und insbesondere der transportierten Güter auf der Schiene hat stark zugenommen: So werden Lebensmittel aus Italien, Mineralöl, Dünger und Zement genauso umgeschlagen wie – im Kombinierten Verkehr – Container im Seehafenhinterlandverkehr von und nach Hamburg, Trailer von und nach Niedersachsen sowie alpenquerend nach Verona. Der Bahngüterverkehr in Regensburg zeigt beispielhaft, dass die Vielfalt der Güter an allen bayernhafen



Trafos für Bayerns Grünstrom-Drehkreuz

Via bayernhafen Bamberg zum TenneT-Umspannwerk Würgau

Die Energiewende von fossilen zu regenerativen Energiequellen erfordert das richtige Equipment am richtigen Ort. So braucht das vom Bayreuther Netzbetreiber TenneT betriebene Umspannwerk in Würgau / Landkreis Bamberg vier sogenannte Phasenschiebertransformatoren, die jeweils 940 Tonnen Betriebsgewicht auf die Waage bringen.

Diese Mega-Schwergewichte geben TenneT die Möglichkeit, zwei bestehende Nord-Süd-Stromkreise zwischen den Umspannwerken Redwitz im Landkreis Lichtenfels und Würgau sowie Raitersaich im Landkreis Fürth bestmöglich zu nutzen.

Wie kamen diese Schwergewichte nun nach Würgau? Die Antwort ist: multimodal. Den ersten Teil – zwei Phasenschiebertransformatoren, bestehend aus jeweils zwei bis zu 326 Tonnen schweren Trafokesseln – managten die Transportspezialisten der Firma Kahl und Jansen GmbH, International Logistics and Engineering, aus Moers.

Etappe 1 vom Hersteller Siemens Energy und dessen Werk im österreichischen Weiz zum Donauhafen Linz übernahm die Bahn. Für Etappe 2 zum bayernhafen Bamberg kamen zwei Binnenschiffe von Rhenus Logistics zum Einsatz, die die rund 450 Flusskilometer auf Donau und Main-Donau-Kanal in weniger als einer Woche absolvierten. Die Fa. Kahl und Jansen übernahm dann auch den Umschlag per Raupenkran in Bamberg vom Schiff aufs Spezialfahrzeug für Phase 3, den Straßen-transport. Das Team im bayernhafen Bamberg bereitete die benötigte Fläche am Kai extra für den Schwergutumschlag vor, inklusive der Fläche für die Zwischenlagerung und für den Aufbau des Raupenkran.

Etappe 3 wurde dann richtig aufwändig: Denn jetzt ging's rund 25 km auf der Straße über den anspruchsvollen Würgau Berg zum Umspannwerk. Aufgrund der Größe besteht jeder Trafo aus zwei

Trafokesseln, die einzeln ein Transportgewicht von bis zu 326 Tonnen aufweisen. Für jeden dieser Kessel wurde ein separater zweitägiger Schwerlasttransport durchgeführt. Im ersten Teilstück fährt ein 112,5 Meter (!) langer Transportzug mittels sogenannter Seitenträgerbrücke einen Kessel bis zum Scheßlitzer Stadtteil Straßgiech: Die 757 Tonnen Gesamtzuggewicht sind dabei auf 66 (!) Achsen verteilt. Fürs zweite Teilstück wurde dann auf einen selbstfahrenden, das heißt vom Fahrer ferngesteuerten Tieflader, umgeladen – dieser war nur noch 37 Meter lang, um die Serpentina des Würgau Bergs zu knacken. Das Gesamtgewicht von 444 Tonnen verteilte sich jetzt auf 22 Achsen. Jeder der Schwertransporte war zwei Nächte unterwegs, inklusive Autobahn- und Straßen-Sperrungen, Kreis-Überführung und Begleitung durch Polizei und Sperrfahrzeugen. Ein Vorausteam montierte die Ampelanlagen ab, nahm Straßenschilder und Pfosten heraus und baute anschließend alles wieder zurück.

„Wasser trägt mit Leichtigkeit auch schwerste Lasten“, sagt bayernhafen Geschäftsführer Joachim Zimmermann, „was fürs Binnenschiff ein Leichtes war, war eine große Herausforderung für den Straßentransport. Auf der Schwergut-Langstrecke ist das Binnenschiff allen anderen Verkehrsträgern überlegen. Einen reibungslosen Wechsel zwischen den Verkehrsträgern ermöglichen wir in unseren Binnenhäfen mit der passenden Infrastruktur – auch bei anspruchsvollen Gütern. Durch dieses Zusammenspiel entstehen ökonomisch wie ökologisch gelungene Logistikketten.“

Die zweiten vier Trafokessel werden von den Schwerlastexperten der Firma Kübler im Juli und August per Binnenschiff zum bayernhafen Nürnberg transportiert und von dort per Bahn nach Lichtenfels. Hier erfolgt der Straßentransport dann über das westliche Obermainische Hügelland nach Würgau. Also auch wieder multimodal!

Hier geht's zum Video inklusive Umschlag und Straßentransport:



www.bayernhafen.de/filme



© Bavaria Luftbild Verlags GmbH 2020

Bündeln und verknüpfen – heute wie vor 100 Jahren

100 Jahre bayernhafen Aschaffenburg

Wird ein Mensch 100 Jahre alt, sagen die Gratulanten oft: „Unglaublich, was sich in dieser Zeit alles verändert hat.“ Wird ein Hafen 100 Jahre alt – wie 2021 der bayernhafen Aschaffenburg, der zusammen mit den Binnenhafen-Standorten in Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau zu bayernhafen gehört – gilt ganz im Gegenteil: Der Hafen ist heute dafür da, wofür er auch im Jahr seiner Gründung da war: Güter zu bündeln, Binnenschiff, Bahn und Lkw zu verknüpfen und so sicherzustellen, dass Güter verlässlich ihr Ziel erreichen. Hafen 2021 ist wie Hafen 1921 Umschlagplatz, Drehscheibe, Ausgangs- und Zielpunkt logistischer Ketten und Garant unserer Versorgungssicherheit.

Die Historie

Bis zum Bau der Eisenbahn hatten die Wasserstraßen den unvergleichlichen Vorteil der gerin-

gen Transportkosten, der Schnelligkeit und der Möglichkeit große Gütermengen zu befördern. Der Ausbau der Mainkanalisierung von Hanau bis Aschaffenburg ließ in Aschaffenburg das Bedürfnis nach der Errichtung geeigneter Hafenanlagen für den gestiegenen Verkehr immer dringlicher werden, denn der Floßhafen reichte schon seit langem nicht mehr aus.

Am 3. November 1921 konnte der neue Handels- und Industriehafen feierlich eingeweiht werden. Als Endhafen der ausgebauten Mainstrecke versorgte der Hafen zunächst in erster Linie die

Bayerische Staatsbahn mit Kohle, zudem private Haushalte mit Brennstoffen in Nord- und Ostbayern. Der Hafen fungierte auch als Drehscheibe zwischen den Zentren Nordwestdeutschlands und den Verbrauchs- und Verarbeitungsstätten in



Bayern. Schon damals war der Hafen Aschaffenburg das „Gateway“ der Rheinschiene nach Osten und das Tor Bayerns nach Westen und zur Nordsee – dies ist bis heute so.

1952 wurde im Hafen Aschaffenburg ein Kohlekraftwerk der Bayernwerke AG errichtet. Das Kraftwerk versorgte bis zu 440.000 Haushalte mit elektrischer Energie.

In den 1960er Jahren ging die Bedeutung von Kohle als Brennstoff zurück, gleichzeitig nahm der Mineralölumschlag zu. 1972 wurde der Hafen erweitert und die Umschlagstelle Stockstadt in Betrieb genommen.

Seit der Inbetriebnahme des Main-Donau-Kanals 1992 liegt Aschaffenburg an der durchgehenden Wasserstraße von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer.

Im Jahre 2000 dann der nächste Meilenstein: Der Energiekonzern E.ON gab den Kraftwerksstandort im bayernhafen Aschaffenburg auf. Was dann folgte, ist eine der erfolgreichsten Konversionen von Kraftwerks- in Industrieflächen in Bayern – dafür einige Beispiele:

„Hafen ist nie fertig und immer Spiegelbild wirtschaftlicher Entwicklung“

Nach der Aufgabe des Kraftwerksstandorts stand bayernhafen vor der Frage: Welche Rahmenbedingungen müssen wir schaffen, um im Hafen Industrieunternehmen anzusiedeln?

„Wir haben die trimodale Anbindung an Binnenschiff, Bahn und Lkw ausgebaut, den Rückbau der Kraftwerksflächen begleitet und neue, flexibel teilbare Flächen mit Wasser-, Gleis- und Straßenanschluss geschaffen“, sagt bayernhafen Geschäftsführer Joachim Zimmermann, „parallel haben wir gezielt Branchen und Unternehmen angesprochen. Heute sind 400.000 m², welche vormals im Hafen für die Energieerzeugung mit Kohle vorgesehen waren, an Industrieunternehmen neu vergeben. Eine in dieser Form einzigartige Erfolgsgeschichte. Klar sind wir lange Wege gegangen, aber sie haben sich gelohnt. Hafen ist nie fertig und immer Spiegelbild wirtschaftlicher Entwicklung.“

Ansiedler der ersten Stunde nach der Kraftwerksabsiedlung ...

... waren die bereits im Hafen ansässigen Recycling-Unternehmen Westarp KG und Helmut Westarp. Unter dem Namen „Ökopark“ rund um das ehemalige Turbinenhaus betreiben sie heute eine Rohstoffgewinnungsanlage zur Aufbereitung und Verarbeitung von Metallen, Papier und Kunststoffen, unter ökologischen Gesichtspunkten.

©Foto Affen GmbH



Ein weiterer im Hafen bereits ansässiger Ansiedler, war die Klaus Schäfer Holding. Auch hier wurde das Potential früh erkannt, den eigenen Logistikstandort zukunftsfähig auszubauen.

Pollmeier – vom Buchenstamm zum fertigen Brett

Die nächste Ansiedlung auf einem Teil der Konversionsfläche war Pollmeier Massivholz. Mit Produktionsbeginn in Aschaffenburg am dritten Pollmeier Sägewerkstandort im Jahr 2007 wurde Pollmeier zu einem der größten Laubholzsägewerke weltweit. Das Unternehmen findet für seinen Produktionsstandort nach wie vor beste

Kohle gehörte bis zur Schließung des E.ON-Kraftwerks im Jahre 2000 zu den wichtigsten Gütern im bayernhafen Aschaffenburg. Im Blick der Kai 1 mit dem Kohlelager Anfang der 1980er Jahre, im Hintergrund das Kohlekraftwerk.



Der Hafen Aschaffenburg wurde am 3. November 1921 eröffnet und versorgte zunächst in erster Linie die Bayerische Staatsbahn, aber auch private Haushalte, mit Kohle und Koks. Die Postkarte der Hafeneröffnung 1921 vermittelt einen guten Eindruck davon, welche Bedeutung dem neuen Hafen Aschaffenburg von Anfang an zugemessen wurde.



bayernhafen passt kontinuierlich seine Hafen-Infrastruktur an die Anforderungen seiner Ansiedler an. So starteten 2021 die Arbeiten zur Modernisierung des Hafenbahnhofs, zu dem wird der als Handelskai konzipierte Kai 1 an heutige Anforderungen angepasst.

Bedingungen vor. So erfolgt zum einen die Versorgung mit Buchenrundholz überwiegend per Binnenschiff und Bahn. Zum anderen werden mit Buchenschnittholz beladene Container im Kombinierten Verkehr nach Asien und in die USA verschifft.

Letzter Abschnitt Umspannwerk

Mit Rückgabe von 10 ha des ehemaligen Umspannwerks im Jahr 2015 wurde mit der letzten Phase der Konversion begonnen. Die Ansiedlung von RAIL.ONE auf 35.000 m² legte den Grundstein der städtebaulichen Entwicklung und wie bayernhafen diesen Teil des Hafens für Unternehmen bereitstellen möchte. Im April 2018 eröffnete das Werk zur Produktion von Betonschwellen und versorgt seitdem von hier aus die Bahnbaustellen Süddeutschlands. Der bayernhafen Aschaffenburg überzeugte RAIL.ONE mit seiner Lage, der trimodalen Anbindung sowie der großen Lagerkapazität.

Ebenfalls auf Konversionsflächen wächst das Unternehmen Teamlog seit Jahren stetig. Die Logistikleistungen von Teamlog gehen weit über das klassische Lagern und Transportieren von Gütern hinaus. Im Mai 2019 eröffnete Teamlog im bayernhafen Aschaffenburg ein weiteres Logistikzentrum für das weltweite Ersatzteilgeschäft des Achsenbauers SAF-Holland.

In seiner Funktion als Standort-Architekt entwickelt bayernhafen den Wirtschaftsstandort Aschaffenburg immer weiter und sorgt für einen optimalen Branchenmix – Multimodalität und Vielfalt ist der Leitgedanke. So wurde mit Blasius Schuster ein Spezialist für die Entsorgung und Aufbereitung mineralischer Rohstoffe gefunden. Das Grundprinzip effizienter Logistik ist „keine Leerfahrten“. Genau dieses Prinzip wird

von Schuster angewendet und holt Materialströme von der Straße auf die Wasserstraße und die Schiene. Per Ganzzug kommt wöchentlich Naturmaterial aus dem Sandtagebau in Thüringen und Sachsen zum bayernhafen Aschaffenburg. In Gegenrichtung nimmt der Zug aufbereiteten Boden zurück, der zur Rekultivierung von Tagebauflächen eingesetzt wird.

Ende 2020 wurde mit der Sanierung des früheren Handelskai an der Werftstraße begonnen. Bereits im Frühjahr 2021 konnte die OWA Odenwald Faserplattenwerk GmbH eine neue Halle für ihr Perlitlager zur Werksversorgung in Betrieb nehmen. Perlit ist Hauptzuschlagsstoff in der Produktion der Faserplatten im OWA-Werk Amorbach. bayernhafen schlägt das Umschlaggut vom Schiff direkt in die neue Halle um und bewirtschaftet als Hafendienstleister das Lager.

bayernhafen setzt auf Flächenrecycling statt Flächenverbrauch. Flächen werden bei Bedarf durch intelligentes Flächenmanagement immer wieder neu nutzbar gemacht.

„Hafen ist immer im Wandel“, sagt Alexander Zeiger, Leitung Immobilienwirtschaft im bayernhafen Aschaffenburg, „als Standort-Architekt haben wir die Konversionsfläche Schritt für Schritt entwickelt. Heute haben hier erfolgreiche Industrieunternehmen ihre Heimat, die Binnenschiff und Bahn für ihre Logistik einsetzen. Der Erfolgsfaktor ist, dass im Gegensatz zu klassischen Industrie- und Gewerbegebieten bayernhafen Eigentümer aller Flächen ist. Aufgrund dieser einheitlichen Struktur haben wir immer das Ganze im Blick: mit dem Anspruch, mehrdimensional zu denken und zu handeln mit Blick auf die Infrastruktur und die Nutzer sowie auf den Bedarf der Wirtschaft in der Region. Diese Konstellation hat bei jeder Ansiedlung gezeigt, wie gut sie funktioniert – eine Blaupause für Transformationen dieser Art.“

Anpassung der Hafen-Infrastruktur

An einem leistungsstarken Standort muss die Infrastruktur stimmen: Kaianlagen, Gleise, Straßen und Umschlagstechnik passt bayernhafen daher kontinuierlich an die Anforderungen seiner Ansiedler an. So starteten 2021 die Arbeiten zur Modernisierung des Hafenbahnhofs: Weichen und Gleisanlagen werden saniert, die Stellwerkstechnik modernisiert; zudem wird der als Handelskai konzipierte Kai 1 an heutige Anforderungen angepasst. „Wir machen den Hafen zukunftsfähig“, sagt Anja Bokeloh, Leiterin Technik und Betrieb im bayernhafen Aschaffenburg, „so steht Kapazität zur Verfügung, wenn sie gebraucht wird.“ Bereits 2019 formulierte bayernhafen Geschäftsführer Joachim Zimmermann die Forderung, dass ein flächendeckender Breitbandausbau des

Hafengeländes innerhalb der nächsten zwei Jahre notwendig sei. Denn um die Digitalisierung von Logistikprozessen und Infrastruktur voranzutreiben, braucht es ein leistungsstarkes Glasfasernetz. Durch die Kooperation mit ENTEGA kann pünktlich im Jubiläumsjahr 2021 der Glasfasernetzausbau im bayernhafen Aschaffenburg beginnen.

Überzeugt mit Schnittstellen-Kompetenz auch Unternehmen außerhalb des Hafens

Im bayernhafen Aschaffenburg werden die drei Verkehrsträger effizient verknüpft. Daher entscheiden sich Unternehmen dafür, Bahn und Binnenschiff auf der Langstrecke als Alternative zum Lkw einzusetzen. „Hafen ist für alle Unternehmen interessant, die Anschluss an internationale Transportnetze suchen“, sagt Anja Bokeloh, „sei es im Import oder Export, seien es maritime oder kontinentale, klassische oder Kombinierte Verkehre. Dafür brauchen Unternehmen keinen eigenen Bahnanschluss, müssen also gar nicht im Hafen ansiedeln, sie nutzen einfach unsere Umschlagsleistungen.“

Auch der Kombinierte Verkehr (KV) trägt zur Verkehrsverlagerung bei: Bereits 1999 ging im bayernhafen Aschaffenburg das Containerterminal in Betrieb. Jüngste Entwicklung ist eine neue KV-Verbindung transalp: Seit Oktober 2020 ist Aschaffenburg mehrmals wöchentlich per Intermodalzug mit dem norditalienischen Novara verbunden. Mit seiner Schnittstellen-Kompetenz trägt bayernhafen dazu bei, dass Verkehrsträger nach ihren Stärken eingesetzt werden. Dies entlastet die Straßen und spart CO₂ ein. Der bayernhafen Aschaffenburg leistet damit einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz. Mit einem „Habitatverbund-Konzept“ praktiziert der bayernhafen Aschaffenburg zudem gelebten Artenschutz und gestaltet den Naturraum des Hafens.

Jobmotor

Die angesiedelten Unternehmen schaffen Arbeitsplätze: Im bayernhafen Aschaffenburg selbst arbeiten rund 2.800 Mitarbeiter in etwa 60 Unternehmen – in der Region Bayerisch Rhein-Main sind es noch einmal weitere rund 5.000 Arbeitsplätze, die direkt oder indirekt vom funktionierenden Wirtschaftsstandort bayernhafen Aschaffenburg abhängig sind. Anja Bokeloh: „Das Leistungsportfolio des bayernhafens Aschaffenburg stimmt, die Anbindung und die Lage. Bei uns fühlen sich mittelständische Familienunternehmen so wohl wie global player.“

„Wir danken allen Unternehmen im bayernhafen Aschaffenburg für ihren Beitrag, unseren Heimathafen zu einem wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort auszubauen, und für die Sicherung von Wachstum und Beschäftigung“ so Anja Bokeloh und Alexander Zeiger.



Die bayernhafen Produktpalette am Standort Aschaffenburg umfasst die Geschäftsbereiche Infrastruktur, Immobilienservice, Umschlag & Logistik, Intermodal und Cruise Services.

Kurzum: Der bayernhafen Aschaffenburg ist in seinem 100sten Jahr vielfältig unterwegs und DIE Güter-Drehscheibe in und für Bayerisch Rhein-Main. Joachim Zimmermann: „Der bayernhafen Aschaffenburg zeigt jeden Tag: Infrastruktur ist versorgungsrelevant. Binnenhäfen sind DIE Knotenpunkte der drei Verkehrsträger Schiff, Bahn und Lkw.“

Jubiläums-Aktivitäten

Statt eines großen Hafenfestes sind im Jubiläumsjahr verschiedene kleinere Aktionen geplant. Ein großes Hafenfest für die Öffentlichkeit soll dann nachgeholt werden, wenn die Umstände dies wieder zulassen.

Das Containerterminal im bayernhafen Aschaffenburg trägt im Kombinierten Verkehr (KV) zur Verkehrsverlagerung bei. Jüngste Entwicklung ist eine neue KV-Verbindung transalp mit dem norditalienischen Novara.



Die Gütervielfalt im bayernhafen Aschaffenburg hat zugenommen. So werden per Schiff und Bahn neben Brennstoffen auch zum Beispiel Bahnschwellen, Holz, Metalle und Baustoffe sowie Industriegüter wie Maschinen und Schaltschränke umgeschlagen. Rund 1,2 Mio. t Güter waren es 2020 per Schiff und Bahn.



Auf kurzem Wege

Die Lage gab den Ausschlag für neues Logistik- und Technologiezentrum der Geis Gruppe

Als die weltweit tätige Geis Gruppe ein neues Logistik- und Technologiezentrum für Kunden wie Beko Grundig, uvex group und weitere plante, war klar: Da muss alles stimmen, insbesondere der Standort im bayernhafen Nürnberg mit der Nähe zum KV-Terminal.

Und so schlug die Stunde von Standort-Architekt bayernhafen: Denn die dafür benötigte Fläche lag nicht als grüne Wiese vor, sondern musste durch Konversion erstmal vorbereitet werden. So waren Altverträge zu überführen und Flächen passend zusammenzulegen. Auf dem dadurch entstandenen Grundstück nahe dem KV-Terminal kann Geis in Zukunft seine Logistik- und Speditionsleistungen optimal kombinieren.

Das neue Logistik- und Technologiezentrum der Geis Gruppe besteht aus zwei separaten Anlagen mit jeweils rund 15.000 m² Logistikfläche und jeweils rund 1.000 m² Bürofläche. Die erste Anlage eröffnete Geis im April 2021, die zweite ist derzeit im Bau und geht Anfang 2022 in Betrieb. Rund 25 Mio. Euro investiert Geis in die Neubauten und schafft allein in der ersten Anlage rund 80 Arbeitsplätze. Die Ausstattung ist auch in ökologischer Hinsicht hochmodern: So werden beide Gebäude für Photovoltaikanlagen vorgerüstet und komplett mit energiesparender LED-Beleuchtung sowie Dach- und Fassadenlichtbändern ausgestattet, um das Tageslicht optimal zu nutzen. Hinzu kommen Ladestationen für Elektro-Pkw.

Kundenprojekte für Beko Grundig und uvex group in der Multi-User-Anlage

Rund 11.000 m² des bereits fertiggestellten Gebäudes nutzt Geis als Zentrallager für Beko Grundig Deutschland. Der Anbieter von Haushaltsgeräten und Unterhaltungselektronik ist der erste Kunde in der neuen Anlage. Sukzessive werden weitere Kundenprojekte in die Multi-User-Anlage integriert, zum Beispiel für die uvex group. Für den Hersteller von Schutzprodukten übernimmt Geis die Logistik rund um den neuen uvex-Onlineshop. „In Nürnberg sind wir seit fast 60 Jahren aktiv. Die Metropolregion ist ein sehr wichtiger Standort unseres europaweiten Netzwerks“, sagen die geschäftsführenden Gesellschafter Hans-Georg Geis und Wolfgang Geis, „mit dem neuen Logistik- und Technologiezentrum stärken wir unsere

©Geis Gruppe



Position als Full-Service- Logistikdienstleister in Mittelfranken.“

Seit fast sieben Jahren bietet die Geis Gruppe der auf Home Electronics spezialisierten Beko Grundig Deutschland GmbH eine logistische Komplettlösung: lagern, verpacken und distribuieren. Jetzt zog das Zentrallager vom bisherigen Standort Erlangen-Frauenaurach in den bayernhafen Nürnberg um. Beko Grundig Deutschland erhält einen großen Teil seiner Artikel aus Ostasien. Diese kommen in aller Regel in 20- bzw. 40 Fuß-Containern per Seeschiff zu den Seehäfen an der Nordseeküste. Von dort gehen rund 70 Prozent der Container per Intermodalzug ins KV-Terminal im bayernhafen Nürnberg, das betrieben wird von der TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH. Die restlichen Container, deren Waren zum Beispiel für Sonderaktionen bestimmt sind, werden von den Seehäfen direkt an die Geis Gruppe geliefert.

©Geis Gruppe



„Ausschlaggebend für den Umzug war die unmittelbare Nähe zum Hafen“, erklärt Dr. Johannes Söllner, Geschäftsführer der Geis Holding, „alle Waren, die am Containerterminal im bayernhafen Nürnberg ankommen, können auf kurzem Wege

am Lager bereitgestellt werden. Hier nehmen wir sie in Empfang, schlagen sie um oder lagern sie ein. Auch bei der deutschland- und europaweiten Distribution punktet der Standort. Dafür sorgt unser Team von Geis Eurocargo vom benachbarten Umschlagterminal aus.“

Akustiker/in mit Schwerpunkt Schallimmissionsschutz

In Gewerbe- und Industriebetrieben, bei der Be- und Entladung von Verkehrsträgern und auf Straßen und Schienenwegen wird Schall emittiert. Überall dort gelten klare Vorgaben, welche Grenzwerte jeweils einzuhalten sind: unter anderem die DIN 18005 für eine angemessene Berücksichtigung des Schallschutzes in der städtebaulichen Planung inklusive schalltechnischer Orientierungswerte, die Geräuschkontingentierung nach DIN 45691, die Verwaltungsvorschriften der TA Lärm und die Verkehrslärmschutzverordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

Experte in all diesen Aspekten ist der / die Akustiker /in mit Schwerpunkt Schallimmissionen. Akustiker – eine Spezialisierung im Berufsfeld Bauphysik – wissen genau, wie man Schall misst, welche Vorgaben einzuhalten sind und wie Neuansiedlungen oder Erweiterungen von Gewerbegebieten schalltechnisch am besten zu konzipieren sind. Auch in Binnenhäfen haben Akustiker eine wichtige Rolle, denn mit ihrer Arbeit tragen sie in enger Abstimmung mit der jeweiligen Kommune dazu

bei, den Gewerbestandort als solchen und damit auch der dort angesiedelten Betriebe zu sichern und gleichzeitig in der Wohnnachbarschaft verträgliche Geräuschimmissionen zu gewährleisten.

Dafür bewerten Fachbüros wie die IBAS Ingenieurgesellschaft mbH aus Bayreuth die schalltechnische Situation im Hinblick auf Lärmemissionen, erarbeiten zusammen mit dem Umweltamt Schallkontingente und weisen diese den Flächen im Hafengebiet zu: Zum Rand des Hafens hin sind dabei weniger Schallemissionen möglich, nach innen hin mehr. Eine solche Schallkontingentierung gilt zum Beispiel an den bayernhafen Standorten Bamberg und Nürnberg.

Akustiker arbeiten an exakt definierten Messstellen mit geeichtem Schallanalyse-Equipment – auf dieser Basis erstellen sie Fachgutachten im Rahmen von Bebauungsplan- und Baugenehmigungsverfahren. Kurzum: Akustiker/innen mit Schwerpunkt Schallimmissionen sorgen dafür, dass Schallschutz funktioniert.

©IBAS



HAFENBERUF



„Qualität und Wachstum sind unsere Treiber“

Amm Spedition wächst auch in der Kontraktlogistik

Die Spedition Amm nutzt intensiv den Kombinierten Verkehr. Im Bild oben die Abholung eines Containers im KV-Terminal im bayernhafen Nürnberg.

Der Mittelstand schreibt die stärksten Geschichten. Die Amm GmbH & Co KG ist dafür ein besonders treffliches Beispiel. Denn als Fritz Amm 1966 in Schwaig die Amm Spedition gründete, war nicht annähernd absehbar, wie sich das Unternehmen entwickeln würde.

Seit 1995 ist die Amm-Spedition Gesellschafter der CargoLine GmbH, eines der größten Stückgut-Netzwerke Europas. 1996 trat mit Ralf Amm die zweite Generation in die Geschäftsführung ein, und seitdem ging es durch bewegte Zeiten kontinuierlich nach oben. Seit 2006 ist die Amm-Spedition im bayernhafen Nürnberg heimisch. Immer wuchs die Spedition Amm organisch – unter anderem in Konradsreuth. Amm holt die Ladungen an den Seehäfen ab und fährt sie im Kombinierten Verkehr auf der Schiene zum KV-Terminal im bayernhafen Nürnberg, das betrieben wird von der TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH. In Gegenrichtung funktioniert das genauso. Zudem wuchs das Unternehmen Amm um das Geschäftsfeld Kontraktlogistik, ganzheitliche Logistik-Dienstleistungen für Dritte. So beschäftigt die Fa. Amm heute über alle Standorte 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und gehört im bayernhafen Nürnberg zu den Unternehmen, die gleichzeitig Speditions- und umfassende Kontraktlogistik-Dienstleistungen anbieten. „Die Verknüpfung von Spedition und Kontraktlogistik ist unser USP“, sagt Stefan Raum, neben den Geschäftsführern Ralf Amm und Alexander Richter

Mitglied der Geschäftsleitung und Geschäftsführer der kürzlich von Amm erworbenen Stöhr-Spedition GmbH & Co. KG, „wir steigen nach und nach immer stärker in die Supply Chain unserer Kunden ein. Damit schaffen wir nachhaltige Wertschöpfung für unsere Kunden, zum Beispiel im so wichtigen Logistikbereich Einzelhandel.“

Stefan Raum, selbst Banker und Betriebswirt mit vielen Jahren Führungserfahrung in international tätigen Konzernen, ist seit 1 ½ Jahren an Bord. „Ralf Amm und ich kennen uns lange“, sagt Stefan Raum, „wir haben entschieden, jetzt auch zusammen zu arbeiten. Man kann sagen, Konzern trifft Mittelstand.“ Zu den Stärken des inhabergeführten Unternehmens – kurze Entscheidungswege, Investitionsbereitschaft, die Extrameile gehen, hohe Loyalität und Motivation der Mitarbeiter und Kunden – bringt Stefan Raum die externe Sichtweise ins Unternehmen ein. „Ich weiß, wie man Strategien implementiert, so haben wir bereits über Kennzahlen ein Projektmanagement-Tool eingeführt. Wir kombinieren das Beste aus zwei Welten und suchen immer nach Lösungen.“

Wachstums-Treiber Digitalisierung

„Die Digitalisierung spielt für die Zukunft des Unternehmens eine entscheidende Rolle“, sagt Stefan Raum. So arbeitet Amm mit der Uni Nürnberg zusammen. „Gemeinsam mit den Wissenschaftlern gehen wir der Frage nach: Wo entstehen Daten? Und wie werden sie weitergegeben? Es geht uns darum, Prozesse zu visualisieren und Dokumente

zu katalogisieren.“ So hat Amm in der Leitzentrale große Monitore installiert, über die die Informationen von den Gates sofort verfügbar sind; ein personenloses Gate für die rund 500 Einfuhren pro Tag ist in Entwicklung. Amm ist auch als Investor beim Unternehmen Cargo Digital World (CDW) an Bord, gegründet Anfang 2021 von CargoLine. Ziel von CDW ist es, technologiebasierte Logistiklösungen anzubieten, die neue Standards setzen in Kundenzentrierung, Effizienz, Transparenz und Nachhaltigkeit. Stefan Raum: „Die Digitalisierung gibt uns noch mehr Qualität und Geschwindigkeit.“

Auch im Kerngeschäft ist Amm vorne dran. Der eigene Lkw-Fuhrpark umfasst 160 Zugmaschinen, 450 Sattelaufleger und 350 Wechselbrücken. „Unser Fuhrpark ist unser Brand“, sagt Stefan Raum, „wir arbeiten mit und für regionale, mittelständische Unternehmen. Da haben unsere Fahrer den Erstkontakt zum Kunden – natürlich statten wir sie

©Matthias Meitz ©Stefan Raum



dafür mit allem aus, was Qualität vermittelt. Hinzu kommt unser Fit for Life-Programm, heute teilweise bereits über Apps. Auch im Recruiting gehen wir neue Wege.“ Amm wurde bereits ausgezeichnet als eines der Unternehmen „Bayerns Best 50“, die neue Chancen für Wachstum und Beschäftigung aufspüren und diese konsequent nutzen.

Auf den nächsten Wachstumsschritt von Amm darf man gespannt sein.

v.l.n.r.: Ralf Amm, Geschäftsführer, Alexander Richter, Geschäftsführer, Stefan Raum, Mitglied der Geschäftsleitung



NIKRASA macht Sattelaufleger kranbar

Intermodale Verkehre bringen auf der Langstrecke Güter weg von der Straße auf die deutlich umweltfreundlichere Schiene: Den Lkw braucht es dabei nur für den Vor- und Nachlauf des Containers, der Wechselbrücke oder des Sattelauflegers zum Terminal bzw. vom Terminal zum Kunden. Im Hauptlauf – das heißt auf der langen Strecke – übernimmt die Bahn. Damit ist klar: Sattelaufleger, die im Ausgangsterminal per Kran auf den Zug und am Zielterminal vom Zug geladen werden können, sind für intermodale Verkehre geeignet, nicht kranbare Sattelaufleger sind nicht geeignet.

Ein limitierender Faktor, an dem seit vielen Jahren mit unterschiedlichsten Techniken gearbeitet wird. Denn in Deutschland sind heute noch rund 85% aller Sattelaufleger nicht kranbar – diese rund 300.000 Sattelaufleger entfallen also bisher für den Kombinierten Verkehr. In der gesamten EU sind sogar mehr als 800.000 nicht kranbare Trailer unterwegs – auf der Straße und nur auf der Straße.

bayernhafen initiierte dazu bereits 2013 das System NIKRASA, um Nicht KANbare Sattelaufleger kranbar zu machen. bayernhafen hatte

frühzeitig erkannt, welche Bedeutung kranbare Sattelaufleger für die Verkehrsverlagerung haben, hatte unter anderem das europaweit tätige Schienengüterverkehrs-Unternehmen TX Logistik an Bord geholt und dann gemeinsam mit Partnern das neue Verladungssystem entwickelt. NIKRASA war vom ersten Tag an ein System vom Markt für den Markt – und trug als Impetus wesentlich dazu bei, dass andere Unternehmen in eigene Lösungen zum Kranbarmachen von Sattelauflegern investierten.

Zum Jahresanfang 2021, da NIKRASA als bewährtes System am Markt etabliert ist, übertrug bayernhafen alle Rechte an NIKRASA an TX Logistik, die sich bereits seit Jahren um die Vermarktung des Systems kümmern. „Wir hatten uns seinerzeit zum Ziel gesetzt, ein marktfähiges System zu entwickeln, um Sattelaufleger kranbar zu machen“, sagt bayernhafens Geschäftsführer Joachim Zimmermann, „das ist uns gelungen. Wir haben NIKRASA initiiert, haben dafür die richtigen Partner gefunden und die Entwicklung und Vermarktung des Systems angestoßen.“

Neues Logistikzentrum für Bosch von Firma Herbst

Konversion mit Weitblick im bayernhafenen Bamberg



Der bayernhafenen Bamberg wird um eine hochmoderne Logistikimmobilie reicher: Das Bosch-Logistikzentrum entsteht auf dem Gelände des bayernhafenen Bamberg.

Die für das Logistikzentrum mit insgesamt knapp 20.000 m² erforderliche Fläche stellte Grundstückseigentümer bayernhafen zur Verfügung, der dafür drei zuvor einzelne Ansiedlungspartellen zusammenfasste. Dies ermöglichte eine Konversion, die exakt auf die Bedürfnisse des künftigen Logistikzentrums abgestimmt ist.

Das von Bosch voraussichtlich ab 2022 betriebene Logistikzentrum errichtet das für Technologie- und Dienstleistungsunternehmen erfahrene Bamberger Unternehmen Herbst Logistik GmbH. Herbst Logistik ist ein Familienunternehmen in der 5. Generation, das bereits seit zwölf Jahren mit mittlerweile drei Standorten im bayernhafenen Bamberg vertreten ist.

Das Logistikzentrum wird von Herbst Logistik gebaut und mit Eröffnung 2022 langfristig an Bosch vermietet. Hier soll eine nutzbare Hallenfläche von rund 10.000 m² sowie Büro- und Sozialflächen entstehen. Erste bauvorbereitende Maßnahmen haben bereits begonnen. Das neue Logistikzentrum wird über ein hochmodernes Palettenregallager mit 9.000 Stellplätzen verfügen. Dabei setzt Bosch neuste IT-Systemlösungen ein, um Logistikprozesse zukunfts- und wettbewerbsfähig aufzustellen. „Die Lieferketten des Werks von Lieferanten zu Kunden und im internationalen Bosch-Fertigungsverbund werden zukünftig vom bayernhafenen Bamberg aus optimiert“, erklärt Bosch-Logistikleiter Uwe Fischer. Dabei würden auch die Ziele von Bosch zur CO₂-Reduzierung bereits beim Bau von Herbst Logistik berücksichtigt.

Mit strategischem Flächen-Management die Weichen gestellt

Die Basis dafür legte bayernhafen durch eine mehrstufige Flächen-Konversion: So erwarb Herbst Logistik von Vornutzern nicht mehr benötigte Erbbaurechte, zudem wurden Lagerhallen rückgebaut, ein 68 Meter hoher Siloturm wird ebenfalls noch weichen. Insgesamt legte bayernhafen drei Flächen zu einer Grundstücksfläche von 2,7 Hektar zusammen und unterstützte im Genehmigungsprozess mit der Stadt Bamberg. „Wir verstehen uns als Standort-Architekt, und so agieren wir auch im Sinne unserer Ansiedler und deren Kunden“, sagt bayernhafenen Geschäftsführer Joachim Zimmermann.

Die Fläche übergab bayernhafen am 1. April 2021. „bayernhafen hat mit seiner Liegenschaftskompetenz die Weichen für das Projekt gestellt“, sagt Frank Herbst, Geschäftsführender Gesellschafter von Herbst Logistik, „so haben wir genau die Fläche bekommen, auf der wir die Anforderungen von Bosch für das neue Logistikzentrum perfekt umsetzen können.“

Die enge Zusammenarbeit zwischen Herbst Logistik und bayernhafen ist auch für Bosch ein wichtiger Erfolgsfaktor für das Projekt. „Vor allem die gute Unterstützung und enge Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung der Stadt Bamberg, des bayernhafenen und Herbst Logistik zeigt, dass wir für den Ausbau unserer Logistik einen idealen Standort gefunden haben“, sagt Dr. Martin Schultz Bosch-Werkleiter Bamberg. „Gleichzeitig erfüllt er den größeren Platzbedarf, der sich künftig durch die Fertigung stationärer Brennstoffzellen ergibt.“

Im selben Sinne äußert sich Bambergs Oberbürgermeister Andreas Starke: „Das ist eine sehr gute Nachricht für die Beschäftigten von Bosch, die Zulieferer und die gesamte Region.“ Und Bambergs Wirtschaftsreferent Dr. Stefan Goller ergänzt: „Es ist ein klares Signal dafür, dass der Standort Bamberg bei der Gestaltung des Transformationsprozesses in der Automobilindustrie eine bedeutende Rolle spielt.“

„Als Grundstückseigentümer haben wir die Möglichkeit, im Rahmen der verfügbaren Flächen Grundstücke für unsere Kunden passend zu machen“, sagt bayernhafenen Geschäftsführer Joachim Zimmermann, „damit bieten wir als Standort-Architekt innovativen Unternehmen genau den Raum, um in zukunftsfähige Geschäftsmodelle zu wachsen.“



„Mut machen in herausfordernder Zeit“

Der Spendenwettbewerb ‚rückenwind‘ ging bereits in die zweite Runde. Erneut fördert bayernhafen zehn soziale Projekte für Kinder und Jugendliche in der Region mit jeweils 1.500 Euro. Vereine, Organisationen, Einrichtungen und Initiativen konnten sich mit ihren Vorhaben bewerben. Auch heuer wurden über 50 Projekte und Ideen eingereicht. „Die bayernhafen-Standorte leisten einen wesentlichen Beitrag zur wirtschaftlichen und nach-

haltigen Entwicklung der Region“, sagt Geschäftsführer Joachim Zimmermann, „mit dem Spendenwettbewerb machen wir Mut in herausfordernder Zeit. Gerade Kinder und Jugendliche freuen sich über Unterstützung und kreatives Miteinander. Wir freuen uns, diese großartigen Projekte und Aktionen für Kinder und Jugendliche zu unterstützen und wünschen allen gutes Gelingen für die Umsetzung.“

Diese zehn Projekte wählte die rückenwind-Jury aus:

(v.l.n.r., Bildquelle Organisationen wie genannt)

- Kath. Kinderhaus St. Konrad, Aschaffenburg - Ausstattung für neue Übergangsgruppe
- Ambulanter Kinder- und Jugendhospizdienst Aschaffenburg - Behindertengerechte Umrüstung eines Kleinbusses (ohne Foto)
- Kita St. Martin / Haus Don Bosco Straße, Bamberg - Ausbau und Gestaltung eines Wasser-Sand-Spielplatzes
- Grund- und Mittelschule Bamberg-Gaustadt - Begehbare Europakarte

- Mesale e.V. - Kindertagesstätte Sternenhimmel Hasstraße, Nürnberg - Bewegungsschiff für die Gestaltung des Außenspielbereichs
- Lilith e.V., Nürnberg - Renovierung des Lilith-Kinderzimmers
- Kath. Kinderhaus St. Raphael, Mintraching - "Wasserstraße" für den Garten
- Elternbeirat des Bischof-Wittmann-Zentrum, Regensburg - Trinkwasserspender fürs Cafe Titanic
- Grund- und Mittelschule Salzweg - Ausstattung für Waldklassen
- Sportmittelschule Hauzenberg – Mountainbike-Parcours

Impressum

Herausgeber:

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

Redaktion:

Kommunikationsberatung,
PR, Public Affairs
Andreas J. Schneider
Sperberstraße 14
81827 München
www.wordinx.de

Druckerei:

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

Bildquelle mit Seitennummer:

Michael Ziegler (S. 1, 2, 5, 8, 9, 12, 13, 18, 20),
Patrick Reinig (s. 3), Elke Wechsler (s. 4, 9, 16)

Das Kundenmagazin ‚kurs bayernhafen‘ erscheint zweimal jährlich und kann als Printausgabe per Post kostenlos abonniert werden. Einfach das kurs-Abo-Formular auf www.bayernhafen.de ausfüllen. Über dieses Formular oder per E-Mail an 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



„Rheingold“ Open-Air-Oper

Nach „Der Fliegende Holländer“ und „Tosca“ führte das Theater Regensburg bereits zum dritten Mal eine Open-Air-Oper im Westhafen des bayernhafens Regensburg auf. Diesmal stand am 3. Juli 2021 Richard Wagners „Rheingold“ an. Wie schon bei den ersten beiden Aufführungen nahmen die Zuschauer auch diesmal auf der gegenüberliegenden Seite des Hafenbeckens Platz. Die Vorführung war mit den erlaubten 1.290 Zuschauern ausverkauft, die ebenfalls geplante Sonntagsvorstellung musste witterungsbedingt ausfallen. Das Philharmonische Orchester Regensburg und die Gesangssolisten zeigten wieder einmal, was diese Open-air-Bühne so außergewöhnlich macht. Auf einem riesengroßen roten Sofa, hervorgehoben auf dem Schubleichter, nahmen

unter anderem die Götter Wotan, Erda und Freia Platz. Beeindruckend war auch die eindrucksvolle Großprojektion auf das Stadtlagerhaus. Und: Das Rheingold wurde in einem goldfarbenen lackierten Container transportiert.

Gerne unterstützen bayernhafen und die am Westhafen angesiedelten Firmen dieses einzigartige Event. „Es ist uns ein Anliegen zu zeigen, dass dieser Hafen ein wesentlicher Teil der Stadt ist“, sagt bayernhafen Geschäftsführer Joachim Zimmermann, „Kultur und Industrie gehören zusammen. Mit einer Opernaufführung im Hafen lassen sich Kultur und Industrie auf grandiose Weise verbinden – das hat die Rheingold-Inszenierung des Theaters Regensburg eindrucksvoll belegt.“



Mehr Fotos auf
www.bayernhafen.de

Schwer?gut!

Der Blauwal wird bis zu 33 Meter lang und bis zu 200 Tonnen schwer – das schwerste Tier, das jemals gelebt hat, fühlt sich in allen Ozeanen pudelwohl. Dem Blauwal macht's das Schwergut nach: So vertrauen deutsche Maschinen- und Anlagenbauer ihre Trafos, Turbinen, Tanks, Kessel und Windflügel dem Binnenschiff an, wenn's zu Kunden weltweit geht.

Denn das ist sicherer, einfacher und umweltfreundlicher als auf der Straße. Start oder Ziel ist bei bayernhafen.

Rundum-Service für Ihr Schwergut – wir freuen uns auf den Dialog mit Ihnen.



Beste Verbindungen.
Best Connections.

bayernhafen



Aschaffenburg – Bamberg – Nürnberg – Roth – Regensburg – Passau