

Kundenmagazin 07 - 2018

kurs bayernhafen



Aschaffenburg – Bamberg – Nürnberg – Roth – Regensburg – Passau

Binnenschiff und Bahn nach vorn!

Durch eine faire Arbeitsteilung
der Verkehrsträger



Erfolgreiche Konversion

Bahnschwellen-Werk
in Aschaffenburg eröffnet

„Wir können in eine neue Ära des Binnenschiffs starten“

Grußwort von Andreas Scheuer, MdB,
Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Dicke Brocken lieben Binnenschiffe

Die bayernhafen
Schwergut-Kompetenz

INHALT

EDITORIAL	3
KURZGEMELDET	4
Von allen Standorten	
TITELTHEMA	6
Binnenschiff und Bahn nach vorn! Durch eine faire Arbeitsteilung der Verkehrsträger	
HAFENBERUFE	11
Speditonskaufmann/-kauffrau	
FORMENSPIEL Stahl als Rohrpost	
FACHMEINUNG	12
„Wir können in eine neue Ära des Binnenschiffs starten“ Grüßwort von Andreas Scheuer, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur	
ERFOLGSGESCHICHTE	14
Ein Familienunternehmen voller Energie Die Adolf Roth GmbH & Co. KG mit Sitz im bayernhafen Aschaffenburg	
SYNERGIE	15
RAIL.ONE eröffnet Bahnschwellen-Werk im bayernhafen Aschaffenburg Meilenstein der Konversion des alten Umspannwerks-Geländes	
GÜTERWEGE	16
Dicke Brocken lieben Binnenschiffe bayernhafen trägt mit seiner Schwergut- Kompetenz wesentlich zur Standort- sicherung des Anlagenbaus in Bayern bei.	
ERFOLGSGESCHICHTE	18
Hydraulik ist Bewegung Das Familienunternehmen Suffel im bayernhafen Aschaffenburg	
POLITIKSTREIFZUG	19
„Planung und Genehmigung brauchen mehr Tempo“ Konsens beim Parlamentarischen Abend	
Impressum	
VORAUSBLICK	20
„FutureSpace“ – unterwegs zur neuen bayernhafen Website	

NOCH LIEGEN SIE AUF DEM ZUG ...

Bald, wenn sie deutschlandweit an Bahnstrecken verlegt sein werden, liegen sie *unter* dem Zug: Denn das sind nagelneue Bahnschwellen, die hier per Zug aus dem bayernhafen Aschaffenburg auslaufen. Hergestellt hat sie die Neumarkter Unternehmensgruppe RAIL.ONE in ihrem neuen Werk im bayernhafen Aschaffenburg. Was ein bisschen aussieht wie Dominosteine, wird also bald den Schienenverkehr in Deutschland stärken. Gut so!



Binnenhäfen sind Experten in Verkehrsverlagerung

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

im Gütertransport sind Binnenschiff und Bahn die konditionsstarken Langstreckenläufer - prädestiniert für Massen- und Schwergut sowie den Kombinierten Verkehr. Gegenüber dem Lkw, der auf der Kurzstrecke unverzichtbar ist und bleibt, haben sie freie Kapazitäten, verursachen keinen Stau und sind umweltschonender unterwegs.

Um Binnenschiff und Bahn zu stärken, haben Binnenhäfen eine Schlüsselrolle: Denn sie sind die Schnittstellen, die die Verkehrsträger verknüpfen und für den effizienten Warenumsatz sorgen. Verkehrsverlagerung braucht Binnenhäfen.

So haben wir die aktuelle Kurs bayernhafen unter das Motto gestellt: „Binnenschiff und Bahn nach vorn - durch eine faire Arbeitsteilung der Verkehrsträger“. Wir zeigen darin, was wir heute bereits an den bayernhafen-Standorten tun, um Binnenschiff und Bahn für Verlagerer und Logistikunternehmen attraktiv zu machen. Und warum es entscheidend wichtig ist, Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt ganzheitlich in den Blick zu nehmen. Worauf es dabei in der Binnenschifffahrt ankommt, stellt Andreas Scheuer, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, in seinem Grußwort heraus.

Zudem erwartet Sie u.a. ein Einblick in die Familienunternehmen Roth und Suffel, ein Bericht darüber, warum sich Schwergut an bayernhafen-Standorten besonders wohl fühlt, und ein Artikel über das neue Bahnschwellen-Werk von Rail.One im bayernhafen Aschaffenburg.

Im Namen aller bayernhafen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wünsche ich Ihnen eine spannende Lektüre und einen guten Sommer.



Ihr

Joachim Zimmermann
Geschäftsführer



WIR SIND BAYERNHAFEN

Kurz, klar, verständlich – so macht ein Unternehmensname Sinn, in geschriebener und gesprochener Sprache. Für unsere Kunden und Dienstleister sind wir schon lange „bayernhafen“. Diesem Sprachgebrauch passen wir uns jetzt auch in der offiziellen Kommunikation an: Ab sofort ersetzen wir „bayernhafen Gruppe“ durch „bayernhafen“ und meinen damit das EINE Unternehmen mit den sechs Hafen-Standorten

in Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau.

Die Rechtsform des Unternehmens ist wie bisher Bayernhafen GmbH & Co.KG. Auch in der Standort-Kommunikation bleibt alles wie gehabt – hier heißt es nach wie vor bayernhafen Aschaffenburg, bayernhafen Bamberg etc., gemeint ist damit immer der Standort als solcher. Auf eine gute weitere Zusammenarbeit!



ENERGIE AUS DEM HAFEN WÄRMT SCHLOSS, MUSEUM UND THEATER

Fernwärme aus dem Biomasse-Heizkraftwerk der Aschaffener Versorgungs-GmbH (AVG) im bayernhafen Aschaffenburg versorgt in Zukunft das Schloss und alle öffentlichen Gebäude in der Oberstadt. Aktuell errichtet die AVG die neue Wärmeleitung für die Oberstadt. Ab Herbst 2018 versorgt die regenerative Heizenergie dann Stadthalle, Stadtbibliothek, Theater und Kunsthalle, Rathaus, Jesuiten- und Christuskirche, das zukünftige Christian-Schad-Museum sowie das Umwelt-, Hoch- und Tiefbauamt mit Ökowärme. Die alten

©wikipedia.de/Creative Commons



Erdgaskessel werden dann abmontiert - dies spart rund 1.000 Tonnen CO₂-Ausstoß pro Jahr.



EIN SCHIFF GEHT AUF DIE STRASSE

Wie kommt ein Schiff von der Mosel zur Saale? Entweder übers Wasser per Riesen-Runde über Mosel, Rhein, Wesel-Datteln-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal, Mittellandkanal und Elbe bis zur Saale. Oder deutlich direkter und damit

kürzer per Schiff UND über Land. Die zweite Variante nahm jetzt das Personenschiff „Bernkastel“ auf seiner Reise von Bernkastel in Rheinland-Pfalz nach Saalburg in Thüringen: Nach der mehr als einwöchigen „Wasser-Anreise“ über Mosel, Rhein, Main und Main-Donau-Kanal erfolgte der Umschlag vom Wasser auf die Straße an Kai 3 im bayernhafen Bamberg. Dort wurde die 28 m lange und 56 t schwere „Bernkastel“ mit zwei Schwergutkränen aus dem Hafenbecken auf den Lkw-Schwertransport gehoben. Mit Polizeibegleitung rollte dieser dann nachts über die A 70 nach Saalburg. Dort ergänzt die „Bernkastel“ die Flotte der „Saaletal-Kabinen-Schiffahrt“ - und kommt damit auch wieder im Wasser zum Einsatz.



GREENFIELD: 2. BAUABSCHNITT BEZOGEN

Die Bauarbeiten für den 2. Bauabschnitt des Multi-User Industrie- und Logistikparks von greenfield development im bayernhafen Nürnberg starteten Anfang September 2017. Im ersten Halbjahr 2018 zogen bereits die Mieter ein: Hellmann Worldwide Logistics in Halle 4, Roman Mayer in Halle 5 und Johnson Outdoors in Halle 6. Insgesamt sind damit jetzt die 20.000 m² Logistik-, Industrie- und Produktionsfläche sowie Büro- und Sozialflächen voll vermietet.

©greenfield development GmbH



SPEDITION AMM VERGRÖßERT SICH

Die Spedition Amm erweitert ihre Präsenz im bayernhafen Nürnberg und bezieht in Untermiete beim Ansiedler Logikor vier Hallen mit einer Gesamtfläche von über 14.700 m². Dort werden

je nach Bedarf zehn bis 80 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Umschlag, Lagerung und Kommissionierung tätig sein.



©shutterstock.com/ChiccoDodici

ANSCHLUSS ANS GLASFASER OSTBAYERN NETZ

Schnelles Internet ist Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit von Unternehmen. Die Versorgung mit Glasfaser-Breitbandnetzen ist daher bayernhafen an seinen Standorten ein wichtiges Anliegen. Für den Ausbau der Kommunikationsinfrastruktur im bayernhafen Regensburg konnte die R-KOM gewonnen werden. Das Regensburger Telekommunikations-Unternehmen wird eigenwirtschaftlich insgesamt rund 30 Firmen in der Äußeren Wiener-, Budapester- und Linzer Straße an das Glasfaser Ostbayern Netz anschließen. Der Ausbau soll noch 2018 abgeschlossen werden. Danach werden Internetgeschwindigkeiten von bis zu 1 Gbit pro Sekunde möglich sein – eine Datenautobahn in Lichtgeschwindigkeit.

NEUES BÜROGEBÄUDE ZUR VERMIETUNG

Erst Rückbau, dann Neubau: In der Linzer Straße im bayernhafen Regensburg, nahe am Hafenbecken, baute bayernhafen ein Gebäude zurück und errichtet dort jetzt ein neues dreistöckiges Bürogebäude mit rund 1.900 m². Die Fertigstellung des zur Vermietung bestimmten Gebäudes ist für Ende 2018 geplant, und mit der DTU Donau-Transport- und Umschlagsgesellschaft mbH und Kühne + Nagel Euroshipping sind auch schon die ersten Mieter an Bord. Ein weiteres Beispiel für die bayernhafen-Strategie „Flächenrecycling statt Flächenverbrauch“.

©Visualisierung bayernhafen



Die Zukunft in den Blick nehmen

#BINNENHAEFENNEXTGENERATION

Unter diesem Motto lädt der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) am 11. und 12. September 2018 zu seiner öffentlichen Jahrestagung nach Braunschweig ein. Ziel ist es, junge Menschen für die Logistik zu begeistern und dazu in einen offenen Dialog zu gehen: über spannende Entwicklungen, unterschiedliche Erwartungen und Erfahrungen und die Veränderungen, die die Digitalisierung für das Arbeitsleben bedeutet. Binnenhäfen und Logistik sind prädestiniert für diesen Dialog – denn sie stehen für weltweiten Austausch, funktionierende Schnittstellen und die Verknüpfung der Verkehrsträger. Der BÖB freut sich auf den Einblick in die Welt der Generation Y. Als Hauptrednerin spricht Dr. Steffi Burkhart zum Thema »Die spinnen, die Jungen!? - Die Generation Y und die Transformation zur digitalen Unternehmenskultur«. Es folgen eine Podiumsdiskussion und ein Festabend im Eintrachtstadion. Am 12. September gibt's zudem einen Besuch in der

Physikalisch-Technischen Bundesanstalt. Auf nach Braunschweig!

MS WISSENSCHAFT TOURT ZU ‚ARBEITSWELTEN DER ZUKUNFT‘

Die MS Wissenschaft ist auch 2018 wieder auf Tour – diesmal mit der spannenden Ausstellung ‚Arbeitswelten der Zukunft‘. Da gibt's zum Beispiel Teamwork-Tetris, einen Cyberkicker, bei dem man selbst mal einen Cyberangriff starten oder verteidigen kann, eine bunte Auswahl an Berufen mit Zukunft sowie die Station ‚alles paletti‘, bei der Besucherinnen und Besucher mit der Datenbrille eine Palette beladen. Das schwimmende Science-Center, eine Initiative des Bundesministeriums für Bildung und Forschung, ist bis Anfang Oktober unterwegs. Vom 27. bis 30. September legt die MS Wissenschaft in Bamberg an, vom 4. bis 5. Oktober in Roth und vom 6. bis 9. Oktober in Nürnberg. Infos zu den weiteren Stationen: www.ms.wissenschaft.de

©Iija Hendl/WID



Binnenschiff und Bahn nach vorn!

Durch eine faire Arbeitsteilung der Verkehrsträger

Wer beim Bäcker Semmeln holt, geht zu Fuß oder fährt mit dem Rad, zum Großeinkauf nehmen wir das Auto, und steht ein Umzug an, wird gern auch mal ein Sprinter gemietet. Die Wahl des passenden Transportmittels ist Teil unseres Lebens. Nicht anders sieht's im Transport von Gütern aus. Auch da stehen Industrie- und Handelsunternehmen und deren Logistik-Dienstleister täglich vor der Frage: Welchen Verkehrsträger nehmen wir für welche Güter und welche Strecken? Sieht man einmal ab von Kurierfahrrädern und -Mopeds in der City-Logistik und vom Frachtflugzeug für besonders zeitkritische, grenzüberschreitende Güter, stehen für Landverkehre drei Verkehrsträger zur Wahl: Binnenschiff, Bahn und Lkw. Alle drei haben

ihre Stärken. Alle drei sind notwendig. Doch trotz der seit Jahren geäußerten Ziele aus Politik und Wirtschaft, Langstreckenverkehre von der Straße weg auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn zu verlagern, nimmt der Lkw-Verkehr stetig zu. Die Folge sind immer mehr Staus, die die Volkswirtschaft, die Umwelt und unser aller Nerven belasten. Müssen wir das einfach als gegeben hinnehmen? Nein. Denn es gibt Möglichkeiten, Binnenschiff und Bahn nachhaltig zu stärken: Die Binnenhäfen als Experten für die Verknüpfung der Verkehrsträger bieten dazu beste Bedingungen. Ein Portrait über ein Potenzial, das noch lange nicht ausgeschöpft ist.

Würde man Logistiker fragen, ob sie für eine Strecke von 150 km den Bahntransport in Erwägung ziehen würden, wäre die Antwort vermutlich: „150 km - da braucht der Lkw ja kaum zwei Stunden. Warum sollte ich da die Bahn nehmen?“

Mitfahrgelegenheit genutzt

Doch genau diese Entscheidung für die Bahn hat jetzt das Unternehmen Berger Beton getroffen. Bisher transportierte Berger, der auch Standorte im bayernhafen Nürnberg und im bayernhafen Regensburg hat, seinen Zement vom Heidelberg-Cement-Werk in Burglengenfeld nördlich von Regensburg per Lkw zu Baustellen nach Niederbayern. Mitte Mai 2018 ist Berger Beton mit werktäglich vier Waggonen auf die Bahn gewechselt – das entspricht acht LKW-Ladungen. Berger Beton stellt dazu werktäglich die vier Waggonen auf dem Heidelberg-Cement-eigenen Gleisanschluss in Burglengenfeld bereit; von dort holt sich DB Cargo die Waggonen und fährt sie als Teil eines gemischten Güterzugs fahrplanmäßig im sogenannten „Einzelwagenverkehr“ zum bayernhafen Passau. Dort wird der Zement per Druckluft in die bereitstehenden Lkw gepumpt, die dann nur noch vergleichsweise kurze Wegstrecken zu den Baustellen haben. Vier leere Waggonen stehen dann für die Rückfahrt am bayernhafen Passau bereit – so entsteht werktäglich ein verlässlicher Pendelverkehr.

„Es ist eine strategische Entscheidung von uns, auf der Strecke Burglengenfeld-Passau auf die Bahn zu wechseln“, sagt Helmut Gaspar, Abteilungsleiter Materialwirtschaft bei der Berger Beton SE, „mehrere Gründe kommen da zusammen: Das beginnt mit dem Thema qualifizierter Lkw-Fahrer; gleichzeitig steigen die Kosten der Lkw-Transporte, insbesondere aufgrund neuer Technik in den Fahrzeugen und der Lkw-Maut auf Bundesstraßen seit 1. Juli. Dann wird die Autobahn A3 durch die Ausbaurbeiten um Regensburg immer mehr zum Staurisiko: Eine Stunde Stau hat aber fatale Folgen für die Zement-Belieferung der Baustellen – denn wenn nicht regelmäßig ein neuer Lkw Zement bringt, steht die Mischanlage und damit die ganze Baustelle.“

Berger Beton hat daher entschieden, das Nadelöhr Regensburg per Bahn zu umfahren und den bayernhafen Passau als Anlieferungs- und Verteilungspunkt zu nutzen. Helmut Gaspar: „Der bayernhafen Passau bietet uns mit seinem Gleisanschluss eine optimale Infrastruktur: Gleich neben dem Gleis ist eine Fläche für unsere Lkw, die nach der Beladung sofort zu den Baustellen starten können. Dies ist eine sichere, planbare logistische Kette. Natürlich ist auch noch Potenzial für eine Ausweitung

©shutterstock.com/Bildagentur Zoomar GmbH



des Zugsystems – z.B. bezüglich weiterer Waggonen oder der Nutzung für Dritte. Zudem haben wir im bayernhafen Passau die Chance, für größere Transporte das Binnenschiff zu nutzen. Und: Wir planen eigene Silos im bayernhafen Passau, die unsere Flexibilität noch einmal erhöhen.“

Der von DB Cargo angebotene Einzelwagenverkehr ist ideal für Nutzer, die nicht genügend Volumen für einen Ganzzug haben. Und für die von Berger Beton geplanten Silos im bayernhafen Passau gibt es ja bereits ein Vorbild im bayernhafen Regensburg.

Multitalent Binnenschiff

Auch das Binnenschiff punktet mit seiner Vielseitigkeit – dazu noch mal in den bayernhafen Passau: Da übernimmt das Binnenschiff High-Tech-Schergewichte z.B. von der LINDE Group für die Reise über Donau, Main-Donau-Kanal, Main und Rhein zu den Seehäfen ebenso wie Windkraftflügel für die Stromerzeugung in Südosteuropa. Von der Roll-on-Roll-off-Anlage transportieren Binnenschiffe z.B. Kastenwagen, Traktoren und Mähdrescher donauabwärts bis nach Ungarn und Bulgarien, aber genauso in Gegenrichtung. Und beim Abtransport des Sturmholzes, das Gewittersturm Kalle im August 2017 im Bayerischen Wald hinterließ, teilten sich Binnenschiff und Bahn im bayernhafen Passau die Arbeit – so konnten Sägewerke in Deutschland, Österreich und Rumänien das Holz zeitnah verarbeiten.

Wegen der Unwägbarkeit des Wasserstandes auf dem Donauabschnitt Straubing-Vilshofen bietet bayernhafen in Passau und in Regensburg den Schifffahrtstreibenden zudem die wichtige Funktion des Leichterns an, was diesen Unternehmen Kosten spart.

2017 gab es in Deutschland 723.000 Staus – etwa 4 Prozent mehr als 2016. Die Staukilometer stiegen um 5 Prozent auf 1.448.000 km. Im Schnitt bildete sich damit jeden Tag eine Blechlawine von knapp 4.000 km. Die Zeit, die Verkehrsteilnehmer im Stau verbrachten, stieg auf 457.000 Stunden, 9 Prozent mehr als 2016. Bayern liegt mit 283.000 Staukilometern auf Platz 2, nur in NRW gibt's noch mehr Stau. (Quelle: ADAC Staubilanz 2017)

„Der bayernhafen Passau bietet uns eine optimale Infrastruktur.“

Helmut Gaspar,
Abteilungsleiter Materialwirtschaft bei der Berger Beton SE



Eine eingespielte logistische Kette: Im bayernhafen Regensburg werden Rohstoffe für die Industrie per Binnenschiff angeliefert und dann per Lkw zum jeweiligen Werk transportiert.

Die Wettbewerbsfähigkeit von Bahn und Binnenschiff steigern

All diese Beispiele zeigen: Bahn und Binnenschiff liefern! Sie bringen unterschiedlichste Güter sicher und verlässlich zu ihrem Ziel, ermöglichen regelmäßige Verkehre und stehen parat, wenn sie gebraucht werden. Grundvoraussetzung dafür ist die eingespielte Verknüpfungs- und Umschlags-Leistung an den bayernhafen Standorten. „Die Häfen haben hier eine Sonderstellung“, sagt Joachim Zimmermann, „denn was hilft es, wenn man Binnenschiff und Bahn stärkt, aber es an den Knotenpunkten klemmt. Wir benötigen daher vereinfachte Planungsverfahren bei Erweiterungen der schienen- und wasserseitigen Hafeninfrastruktur, in jedem Fall aber für die Anpassung und Modernisierung von Bestandsanlagen. Nur so können wir wettbewerbsfähig bleiben. Auch Einschränkungen bei Hafenplanungen, die durch

„ Es braucht einen ganzheitlichen Blick auf die beiden Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff.

Joachim Zimmermann,
Geschäftsführer der Bayernhafen GmbH & Co. KG

die neue Gebietskategorie ‚urbane Gebiete‘ zusätzlich hervorgerufen werden können, müssen ausgeschlossen werden: Wohnen am Wasser statt Hafennutzung passt mit der Stärkung von Binnenschiff und Bahn nicht zusammen.“

Joachim Zimmermann plädiert zudem für einen ganzheitlichen Blick auf die beiden Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff: „Die beiden Masterpläne Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt gehören zusammen – und eine wesentliche Rolle darin spielen die Binnenhäfen als Schnittstelle für die Verknüpfung der Verkehrsträger.“ Das gemeinsame Ziel der Verantwortlichen in Wirtschaft und Politik müsse es sein, die Wettbewerbsfähigkeit von Bahn und Binnenschiff deutlich zu steigern. Die Senkung der Trassenpreise und die Abschaffung der Schifffahrtsgebühren seien hier ein wichtiges Signal, „doch der Weg muss weitergehen. Wir bei bayernhafen stehen bereit, Bahn und Binnenschiff in der Akzeptanz am Markt weiter nach vorn zu bringen - durch effiziente Infrastruktur und Dienstleistungen.“

Rollende Landstraße über den Brenner

Den Verkehrsträger Bahn hat bayernhafen über Jahre auch mit der Rollenden Landstraße (RoLa) vom bayernhafen Regensburg nach Trento gestärkt – diese Verbindung war ja zum 30. Juni 2016 durch die italienische Staatsbahn eingestellt worden. Aktuell wird intensiv über die Brenner-Route diskutiert, insbesondere auch wegen der gravierenden Autobahn-Rückstaus auf deutscher Seite aufgrund der Lkw-Blockabfertigungen in Tirol. Bayerns Verkehrsministerin Ilse Aigner sagte dazu: „Die Warenfreiheit ist ein tragender Grundsatz der Europäischen Union.“ Es müsse darum gehen, mehr Güter auf der Schiene

Masterplan Schienengüterverkehr – bayernhafen investiert selbst

Der im Juni 2017 vom damaligen Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt vorgestellte Masterplan Schienengüterverkehr verfolgt das Ziel, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern und den Marktanteil des Sektors zu steigern. Der Bund senkt dazu die Trassenpreise für den Schienengüterverkehr, investiert in den Ausbau der Schienen-Infrastruktur, etwa in das 740-Meter-Netz für längere Züge, und treibt die Digitalisierung und Automatisierung von Transport- und Verladeprozessen voran. bayernhafen seinerseits investiert bereits in ganzzuglange Hafengleise – so werden beispielsweise beim Neubau des Hafenbahnhofs im bayernhafen Aschaffenburg die Gleisanlagen im Layout neu geordnet und modernisiert: Ganzzuglange Gleise re-

duzieren dabei die Rangierbewegungen je Zug deutlich. Auch im bayernhafen Regensburg werden 2018 zu dem bereits bestehenden 740-Meter-Gleis zwei weitere ganzzuglange Gleise errichtet – damit wird dem steigenden Kombinierten Verkehr Rechnung getragen. 2019 ist zudem die Elektrifizierung zweier Gleise geplant, was das Rangieren noch einmal erleichtert. Zu dem Gesamtinvestment von 3,5 Mio. Euro kommen 1,1 Mio. Euro aus Brüssel, im Rahmen des Finanzierungs-Instruments ‚Connecting Europe Facility‘ (CEF): Denn der bayernhafen Regensburg gehört neben dem bayernhafen Nürnberg als einer von zwei Binnenhäfen in Bayern zu den von der EU definierten Kernnetzhäfen von europäischer Bedeutung.

zu transportieren. „Nur wenn der Schienengüterverkehr leistungsfähiger und attraktiver wird, werden die Straßen leerer.“ Ilse Aigner schlug dazu vor, die Umschlagplatte NIKRASA einzusetzen. Diese hatte bayernhafen vor drei Jahren zusammen mit dem LKZ Prien und TX Logistik entwickelt, um nicht-kranbare Sattelaufleger kranbar zu machen. Ilse Aigner betonte, die NIKRASA-Platte ermögliche einen einfachen und kostengünstigen Wechsel auf die Schiene.

Kaiumschlag für alle – im bayernhafen Bamberg

Unternehmen, die regelmäßig das Binnenschiff für An- oder Ablieferung nutzen, haben ihren Standort sinnvollerweise direkt am Kai. Dies sichert kurze Wege und direkten Umschlag vom Schiff auf Bahn oder Lkw – und umgekehrt. Doch was ist mit Unternehmen, die nur gelegentlich das Binnenschiff nutzen? Auch dafür bietet bayernhafen eine Lösung: eine Kaianlegestelle mit mobilem Umschlagsgerät, die alle Unternehmen im wie außerhalb des Hafens im Bedarfsfall nutzen können.

„ Wir brauchen die trimodale Nutzung im bayernhafen Bamberg. Diese ist von hoher Wichtigkeit für unseren Standort.“

Wolfgang Sandbach,
Betriebsstättenleiter der ALBA Metall Süd Franken GmbH

Ein Beispiel dafür ist der bayernhafen Bamberg: Hier, auf einer Fläche an Kai 3, können Unternehmen die bayernhafen-Umschlagsleistung für Schiffsumschläge einkaufen. Eines der Unternehmen, das diesen bayernhafen-Service nutzt, ist die ALBA Metall Süd Franken GmbH, einer der größten Entsorgungsbetriebe Nordbayerns. ALBA bezieht Schrott per Lkw von Industrieunternehmen, Kommunen und Handwerksbetrieben aus dem Großraum Bamberg, zerkleinert und bereitet den Schrott nach den Qualitätskriterien der Stahlwerke sowie Gießereien auf. Diese befinden sich im In- sowie EU-Ausland. Ein Beispiel für den Export über Rotterdam sind hierbei vorderasiati-

sche Betonstahlwerke für regionale Märkte. Diese Transporte gehen innerdeutsch meist per Bahn vom ALBA-eigenen Gleisanschluss auf die Reise, für den Export aber auch per Schiffsfracht. Da ALBA auf seinem Grundstück im Hafen keinen direkten Kaizugang hat, nutzt das Unternehmen dafür den bayernhafen-Umschlagsservice an Kai 3.

„Eisen kann man unendlich oft einschmelzen, Coils und Betonstahl bestehen daher heute bis zu 95% aus Schrott“, sagt Wolfgang Sandbach, Betriebsstättenleiter der ALBA Metall Süd Franken GmbH, „für unsere Transporte in Stahlwerke und Gießereien ist die trimodale Nutzung im bayernhafen Bamberg existenziell. Schiffsverladungen für den Export oder innerdeutsch werden in Chargen von 1.000 – 1.500 Tonnen mehrmals jährlich versendet. In Zeiten von „just in time“ melden wir diese Verladungen kurzfristig bei bayernhafen an und be-

kommen dafür ad hoc eine Fläche zugewiesen. Dort wird unser Schrott durch bayernhafen-Mobilbagger in ein bis zwei Tagen aufs Binnenschiff verladen. Anschließend wird die Fläche wieder beräumt und gereinigt zurückgegeben. Dieses

Zusammenspiel funktioniert reibungslos. Schiffsfracht ist für uns eine äußerst wirtschaftliche Alternative zur Bahn – wir versenden größere Tonnagen in kompakten Zeitabständen. So ermöglicht uns der bayernhafen-Umschlagsservice, das Binnenschiff in unsere Planungen für die Wahl des passenden Verkehrsträgers mit einzubeziehen.“

Diese Kai-Services für alle sind eine echte win-win-Konstellation: So können Unternehmen flexibel bei Bedarf Umschlagsleistung und Lagerfläche buchen und müssen für Spitzen keine Flächen vorhalten; bayernhafen nutzt Flächen für alle, auf die früher nur ein Ansiedler Zugriff hatte, und

Der bayernhafen Bamberg aus der Luft: Die drei Verkehrswege Main-Donau-Kanal, Bahnstrecke und Autobahn A 73 kommen hier zusammen. Ideale Bedingungen, um die drei Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und Lkw zu verknüpfen

Masterplan Binnenschifffahrt

Der Masterplan Binnenschifffahrt sieht u.a. die Abschaffung der Schifffahrtsgebühren in Höhe von jährlich 50 Millionen Euro sowie eine stärkere finanzielle Förderung neuer Schiffsmotoren vor. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer kündigte dazu für 2018 einen Gesetzentwurf an, der die Planung von Verkehrsprojekten vereinfachen und beschleunigen soll. Ziel ist nicht nur eine kurzfristige Kostensenkung, sondern die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Schiff und Bahn.

©Bavaria Luftbild Verlags GmbH, Neufahrn b. Freising





©bayernhafen / David Ebener

Kombinierter Verkehr liefert einen wertvollen Beitrag zur Verlagerung der Langstreckentransporte weg von der Straße auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff. Hier im Bild das KV-Terminal im bayernhafen Nürnberg.

das Binnenschiff erhöht seine Attraktivität auch für ‚Gelegenheits-Kunden‘.

Zwischenlager – ein wichtiges Element logistischer Ketten

Massengüter wie Baustoffe, Holz, Kohle oder Erz, für deren Transport Binnenschiff und Bahn prädestiniert sind, brauchen Platz. Nicht immer steht dieser beim Abnehmer bereit. bayernhafen bietet daher an seinen Standorten Zwischenlager-Kapazitäten für alles, was unter freiem Himmel lagern kann, auch für Container. Die Zwischenlager-Option ist ein weiteres Argument für Unternehmen, ihre Massengut-Transporte mit Binnenschiff und / oder Bahn abzuwickeln.

Bahnladestraße für alle

Die Verknüpfung der Verkehrsträger unterstützt bayernhafen auch mit seinem Service der Bahnladestraße, die alle Unternehmen für ihre Umschläge nutzen können. Eine solche gibt es bereits im bayernhafen Aschaffenburg: Hier wird z.B. Holz für die Betriebe der Region per Bahn und Schiff empfangen und zwischengelagert oder von der Straße auf die Schiene verladen; zudem dient der Umschlagplatz als Pufferlager für Leercontainer und Massengüter.

Im Rahmen der Erweiterung des KV-Terminals im bayernhafen Aschaffenburg wird an Kai 3 eine neue, trimodale Umschlagstelle geschaffen, die auch als Bahnladestraße dienen wird. Hier sollen zukünftig z.B. der Holzumschlag im Ein- und Ausgang, der Bahnumschlag von Zellulose aus den Seehäfen und der Schiffsempfang von Perlit für die Baustoffproduktion konzentriert werden. bayernhafen wird auch hier die Umschlagsleistung selbst übernehmen und mit einem mobilen Umschlaggerät Schiffe und Bahnwagen be- und entladen.

Auch die Ladestraße an der Donaulände im bayernhafen Regensburg wird intensiv genutzt. Jetzt plant bayernhafen auch in Nürnberg eine eigene Bahnladestraße. Dort können dann typische Bahngüter wie z.B. Kies, Sand oder Recyclingmaterial direkt von der Schiene auf die Straße und umgekehrt umgeschlagen werden. Geplant ist eine multifunktionale Anlage zu marktgerechten Nutzungsentgelten; die Gespräche mit potentiellen Nutzern laufen.

Binnenhäfen als integratives Moment

So zeigt sich: Die Binnenhäfen als Verknüpfungs-Experten bieten allerbeste Rahmenbedingungen, um Bahn und Binnenschiff weiter nach vorn zu bringen. „In der Kombination aus unserer Infrastruktur und unseren Dienstleistungen machen wir Bahn und Binnenschiff für Unternehmen attraktiv“, sagt Joachim Zimmermann, „wir sind das integrative Moment, die Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern. Und im Gegensatz zur Straße haben Schiene und Wasserstraße noch Potenzial, weitere Verkehre aufzunehmen. Wir setzen daher auf den Dialog aller Beteiligten, denn bei Individualisierung und Digitalisierung haben beide Verkehrsträger noch Luft nach oben. Wir von unserer Seite werden intensiv mitwirken, dass Bahn und Binnenschiff nach ihren Stärken eingesetzt werden. Die faire Arbeitsverteilung der Verkehrsträger ist ein großes Thema – wir sind dabei.“

Kombinierter Verkehr

Im Kombinierten Verkehr (KV) werden mindestens zwei Verkehrsträger kombiniert, und der Transportbehälter – z.B. Container oder Wechselbrücke – bleibt der gleiche. Bahn und Binnenschiff sind im Kombinierten Verkehr prädestiniert für die Langstrecke, der Lkw für den sog. Vor- und Nachlauf. Alle Studien prognostizieren dem Containerumschlag ein kontinuierliches Wachstum – davon profitieren auch die vier KV-Terminals an den bayernhafen Standorten Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg und Regensburg. Kombiniertes Verkehr ist damit

ein weiterer wirksamer Faktor, um Gütertransporte auf langen Strecken auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff zu verlagern. Die Basis dafür sind gut angebundene Hafen-Standorte, die eine intelligente Verknüpfung der drei Verkehrsträger Schiff, Bahn und Lkw in der Transportkette ermöglichen. Nun gilt es zu überlegen, wie die KV-Erfolgsgeschichte auch auf andere Transportsegmente wie Massengut, Schwergut und Übermaßtransporte übertragen werden kann, welche Anreize zum Beispiel nötig sind.



©shutterstock.com/Monkey Business

SPEDITONSKAUFMANN/-FRAU

Ob Tee aus Indien, Smartphones aus China, Autos für Südeuropa, Trafos für Lateinamerika oder Zement für bayerische Baustellen – wenn Rohstoffe, Vorprodukte oder fertige Güter auf die Reise gehen, muss die logistische Kette stimmen. Im Import wie im Export. Spezialist für alle Aspekte logistischer Ketten im Güterverkehr ist der Speditonskaufmann / die Speditonskauffrau. Der zugehörige Ausbildungsberuf heißt seit einigen Jahren „Kaufmann/Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung“.

Bei Speditonsaufträgen im Sammelgut- und Systemverkehr wählen Speditonskaufleute den oder die jeweils passenden Verkehrsträger aus, sorgen für möglichst reibungslose Schnittstellen und koordinieren die gesamte Supply Chain inklusive aller Einzelaspekte wie Zoll-, Verpackungs-, Gefahrgut-, Versicherungs- und Sicherheitsbestimmungen. Auch beim Einkauf logistischer Dienstleistungen wie zum Beispiel Umschlag und Lagerung von Gütern aller Art sorgen Speditonskaufleute für die Wahl der ausführenden Partner und deren effektive Leistungserbringung. Auch die Steuerung von Geschäftsprozessen sowie Planung, Steuerung und Kontrolle betrieblicher Beschaffungsvorgänge gehören zu ihren Aufgaben. Roter Faden ihrer Tätigkeit ist die enge Abstimmung mit dem Kunden.

Speditonskaufleute arbeiten bei Speditionen, Reedereien und Logistikunternehmen, in Binnen- und Seehäfen, bei Eisenbahnverkehrs- und Schifffahrtsunternehmen sowie in den Logistikabteilungen von Industrie- und Handelsunternehmen. Mit der Verknüpfung von Binnenschiff, Bahn und Lkw sowie dem Kombinierten Verkehr sind sie ebenso vertraut wie mit den in immer höherem Maße digitalisierten Prozessen der Logistik. Das Aufgabenspektrum von Speditonskaufleuten ist grenzüberschreitend ausgerichtet, bei vielen Gütern auch weltweit.

Trotz der großen Bedeutung, die Binnenschiff und Bahn für das Funktionieren logistischer Ketten haben, ist in der Praxis immer noch häufig festzustellen, dass die Ausbildung zu Speditonskaufleuten weniger verkehrsträgerneutral abläuft, als es notwendig ist. Da kommen Kenntnisse im Binnenschiffahrts- und Bahnbereich häufig noch zu kurz. bayernhafen und viele Kunden pflegen daher intensive Partnerschaften mit Berufsschulen, um dem entgegenzuwirken. bayernhafen unterstützt zudem das Forschungsprojekt SYSLOG+ vom Forschungszentrum Jülich: Dabei wird untersucht, wie sich Treibhausgasemissionen durch die Qualifizierung der Berufsausbildung in der Speditons- und Logistikbranche senken lassen – insbesondere soll die Fähigkeit gestärkt werden, komplexe, umweltschonende Transportketten durch die kluge Verknüpfung der Verkehrsträger zu entwickeln und zu bewerten.



STAHL ALS ROHRPOST

Stahl kennt man vor allem als aufgerollte Coils, aber auch als rechteckige Bleche oder Stahlgitter. Doch Stahl lässt sich je nach Bedarf auch anders formen, wie hier im bayernhafen Regensburg zu sehen: Die Stahlrohre kommen aus dem Stahlwerk im ungarischen Dunaujvaros, 67 km südlich von Budapest, und wurden per Binnenschiff donauaufwärts bis zum bayernhafen Regensburg transportiert. Verwendet werden sie hauptsächlich in Betrieben in Süddeutschland, die Stahlkonstruktionen aller Art wie z.B. Regale, Geländer, Zaunpfosten, Stapelbehälter usw. herstellen. Die Rundrohre können auch als Leitungsrohre z.B. im Heizungsbau eingesetzt werden. Den Transport und Umschlag der Stahlrohre führte die M. Preymesser GmbH & Co. mit Niederlassung im bayernhafen Regensburg durch.

„Wir können in eine neue Ära des Binnenschiffs starten“

Grußwort von Andreas Scheuer, MdB, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

„Das Binnenschiff ist systemrelevant. Bis heute leisten unsere Binnenhäfen, Binnenschiffe und Wasserstraßen einen entscheidenden Beitrag zu unseren Erfolgen als führende Exportnation und Logistikweltmeister. Der Containerverkehr in der Binnenschifffahrt wächst kontinuierlich und erreichte 2016 einen Rekordwert von rund 2,5 Millionen TEU. Auch die sechs Häfen der bayernhafen Gruppe entwickeln sich positiv und haben 2017 insgesamt 9,1 Millionen Tonnen Güter über die Verkehrsträger Schiff und Bahn umgeschlagen (0,7 Prozent mehr als im Vorjahr). Das ist eine starke Bilanz – und zeigt: Das deutsche System Hafen-Schiff-Wasserstraße steht für Qualität, Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit.

Damit sind unsere Binnenwasserstraßen auch ein zentraler Schlüssel für die Mobilität der Zukunft. Unsere Verkehrsprognose zeigt: Der Güterverkehr wächst bis 2030 um insgesamt 38 Prozent im Vergleich zu 2010 und nimmt alleine auf unseren Wasserstraßen um 23 Prozent zu. Die Bundeswasserstraßen gewinnen damit weiter an Bedeutung. Wir stehen dabei vor großen Herausforderungen. Die Branche muss sich erstens für dieses enorme Wachstum rüsten. Zweitens verändern digitalisierte Prozesse und online-basierte Geschäftsmodelle die Logistik und stellen ganz neue Anforderungen an Hafeninfrastruktur, Container und Schiffe. Und drittens hat das Thema saubere Luft auch die Binnenschifffahrt erreicht.

Wir starten einen Masterplan Binnenschifffahrt

Die große Chance dieser Ausgangslage liegt darin, dass wir gemeinsam in eine neue Ära der Binnenschifffahrt starten. Das System Hafen-Schiff-Wasserstraße kann noch leistungsfähiger, sauberer, moderner und effizienter werden. Um das zu erreichen, setzen wir in dieser Legislaturperiode einen umfassenden Maßnahmenkatalog um.

In einem ersten Schritt schaffen wir ab dem 1. Januar 2019 die Schifffahrtsgebühren ab und entlasten die Unternehmen um bis zu 50 Millionen

Euro. In einem zweiten Schritt entwickeln wir gemeinsam mit der Branche einen Masterplan Binnenschifffahrt. Wir orientieren uns bei diesem Vorhaben am Masterplan Schienengüterverkehr und gründen einen Runden Tisch mit allen Akteuren. Fünf Maßnahmenbereiche sind mir dabei besonders wichtig.

1. Investieren

Wir wollen Ausbau und Modernisierung unserer Infrastruktur entschlossen vorantreiben. Unsere Strategie dafür ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, mit dem wir fast acht Milliarden Euro in unsere Wasserstraßen investieren und in dem für die Schiene mit rund 112 Milliarden Euro fast doppelt so hohe Investitionen wie im BVWP von 2003 enthalten sind.

Dank des Investitionshochlaufs, den wir in der vergangenen Legislaturperiode gestartet haben, gibt es für dieses ambitionierte Programm auch eine klare Finanzierungsperspektive. Im Haushalt 2018 haben wir für Bau und Betrieb der Bundeswasserstraßen insgesamt 1,24 Milliarden Euro vorgesehen, davon alleine 955 Millionen Euro für Investitionen. Dieses hohe Niveau wollen wir auch im künftigen Finanzplanungszeitraum ab dem Jahr 2020 halten.

Jetzt geht es darum, dass die Mittel zügig fließen. Dafür müssen die Planungskapazitäten erhöht sowie Planungs- und Genehmigungsverfahren verkürzt werden. Wir haben deshalb ein Planungsbeschleunigungsgesetz erarbeitet und neues Personal in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung eingestellt. Im Investitionsrahmenplan, den wir zurzeit erarbeiten, werden wir außerdem Bauvorhaben nach Wichtigkeit priorisieren. Davon werden insbesondere auch durch den Erhalt und den Ausbau der Hafenzufahrten die Binnenhäfen profitieren.

2. Häfen und Schiene stärken

Wir haben im Koalitionsvertrag vereinbart, das Nationale Hafenkonzept und den Masterplan

Schienengüterverkehr konsequent umzusetzen. Viele der insgesamt 155 Einzelmaßnahmen des Hafenkonzepts befinden sich schon in der Realisierung oder sind abgeschlossen. Fehlende Maßnahmen wie die noch nicht fertig gestellten Projekte der Düsseldorfer Liste werden wir zügig in Angriff nehmen.

Mit dem Masterplan Schienengüterverkehr wollen wir in Deutschland den leistungsfähigsten Schienengüterverkehr der Welt errichten. Dafür reduzieren wir die Trassenpreise und treiben den Ausbau eines Netzes für 740 Meter lange Güterzüge voran. Außerdem bauen wir unsere Streckenabschnitte auf dem Skandinavisch-Mediterranen Korridor des transeuropäischen Verkehrsnetzes bedarfsgerecht aus. Klar ist: Auf dem Brennerzulauf besteht derzeit kein Engpass – und es wird auch kein gravierender bis zur Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels entstehen.

3. Gütertransporte verlagern

Es ist und bleibt dabei unser Ziel, mehr Güterverkehr von der Straße auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern. Wir haben aber in den vergangenen Jahren das Potenzial der Bundeswasserstraßen nicht optimal ausgeschöpft. Wie wir hier besser werden können, wollen wir mit Ihnen im Zuge des Masterplan-Prozesses diskutieren. Warum beispielsweise werden Schwer- und Sondertransporte unter hohem logistischem und finanziellem Aufwand auf der Straße transportiert? Oder wie müssen wir unsere Förderung anpassen, damit noch mehr Güter auf die Wasserstraße verlagert werden?

Der Kombinierte Verkehr (KV) steht im Zentrum dieser Frage. Einen Schwerpunkt legen wir dabei auf trimodale Binnenhäfen, zu denen auch die Häfen der bayernhafen Gruppe gehören. Ein aktuelles Projekt ist die trimodale KV Umschlaganlage in Neuss. Die Baumaßnahmen haben 2017 begonnen und sollen bis Ende 2018 abgeschlossen sein. Langfristig soll mit den Ausbaumaßnahmen ein jährliches Umschlagvolumen in Höhe von rund

130.000 Ladeeinheiten geschaffen werden. Der Bund hat für das Projekt Fördermittel in Höhe von rund 28 Millionen Euro bewilligt.

4. Digitalisieren

Wir wollen den Sprung zur Schifffahrt 4.0 nehmen. Wir haben deshalb ein Zukunftsprogramm Innovative Hafentechnologien (IHATEC) gestartet, mit dem wir bis 2020 rund 64 Millionen Euro in die intelligente Vernetzung in unseren See- und Binnenhäfen investieren. Wir unterstützen die Häfen dabei, Güterumschläge zu optimieren, Arbeitsplätze zu erhalten und neue zu schaffen.

Jetzt geht es darum, die Digitalisierung des kompletten Systems Wasserstraße voranzutreiben. Zusätzlich zum Digitalen Testfeld Hafen in Hamburg wollen wir deshalb Digitale Testfelder in Binnenhäfen und ein Digitales Testfeld Binnenschifffahrt errichten. Damit können wir moderne Technologien ganz gezielt auf die Erfordernisse der Binnenschifffahrt ausrichten.

5. Motoren modernisieren und Schiffsgröße anpassen

Wir haben uns in der Vergangenheit darauf konzentriert, unsere Wasserstraßen an das Großmotorgüterschiff anzupassen. Kleinere Schiffe sind aber emissionsärmer und effizienter. Ein Umstieg ist selbstverständlich eine unternehmerische Entscheidung. Sollte es aber Bedarf für eine regulative oder finanzielle Unterstützung geben, wird auch das im Zuge des Masterplans Binnenschifffahrt diskutiert.

Ich bin überzeugt: Das ist ein starkes Maßnahmenpaket für die Binnenschifffahrt. Wir laden Sie herzlich ein, sich an unserem gemeinsamen Projekt zu beteiligen und mit uns darüber zu diskutieren. Wenn uns der Masterplan gelingt, bleibt Binnenschifffahrt eine deutsche Kernkompetenz und das System Hafen-Schiff-Wasserstraße ein Fundament unseres wirtschaftlichen Erfolgs.“



Andreas Scheuer wurde in Passau geboren und hat auch dort studiert. Sein erstes Studium schloss er 1998 mit dem 1. Staatsexamen für das Lehramt Realschule ab, sein zweites 2001 mit dem Magister in Politikwissenschaft, Soziologie und Wirtschaftswissenschaft.

1994 trat Andreas Scheuer in die CSU und die Junge Union ein. Bei der Jungen Union war er unter anderem Kreisvorsitzender sowie Mitglied des Deutschlandrates und des Landesvorstandes. 2003 wurde er in den CSU-Kreisvorstand Passau-Stadt gewählt. Von Dezember 2013 bis März 2018 war er Generalsekretär der CSU; seit Februar 2016 ist er CSU-Bezirksvorsitzender Niederbayern.

Andreas Scheuer ist seit 2002 Mitglied des Deutschen Bundestages. Bereits von 2009 bis 2013 war er für Verkehrspolitik verantwortlich – als Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie als Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik. Seit dem 14. März 2018 ist er Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur.



Ein Familienunternehmen voller Energie

Die Adolf ROTH GmbH & Co. KG mit Sitz im bayernhafen Aschaffenburg

Heizöl und Kraftstoffe kommen per Binnenschiff oder per Ganzzug in die Tanklager. Die regionale Verteilung zu Privat- und Gewerbekunden erfolgt per TKW.

1949 gründete Adolf Roth gemeinsam mit seiner Ehefrau Käthe sein Mineralölhandelsgeschäft als Vertriebspartner der Hamburger ESSO AG. 1966 übernahm Dieter Roth die Unternehmensleitung, in die 1991 mit Christiane Roth auch die dritte Generation ins Familienunternehmen einstieg. Seit 2013 ist Christiane Roth alleinvertretungsrechtliche Gesellschafterin der Adolf ROTH GmbH & Co. KG, die mehr als 400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

Das Unternehmen, das seit 2010 auch ein Tanklager im bayernhafen Aschaffenburg betreibt, hat seinen Leistungsumfang sukzessive erweitert. So stieg ROTH Energie 2011 ins Erdgasgeschäft ein und liefert seinen Privat- und Geschäftskunden seit 2015 auch Strom. Mit dem ROTH Ökostrom gestaltet man dabei auch die Energiewende aktiv mit. Zudem betreibt das Unternehmen 28 eigene Tankstellen in Hessen und Bayern, davon eine im bayernhafen Aschaffenburg.

Basis des Energiegeschäfts ist der Zugang zu Kraft- und Brennstoffen. Die ROTH eigenen Tanklager in Gießen, im bayernhafen Aschaffenburg, im Osthafen Frankfurt sowie seit kurzem auch in Hanau und Mainz spielen dafür eine Schlüsselrolle. „Die Rhein-Main-Achse funktioniert“, sagt Christiane Roth, „das Heizöl kommt per Binnenschiff direkt aus Rotterdam und aus innerdeutschen Raffinerien nach Frankfurt, Hanau, Mainz und in den bayernhafen Aschaffenburg. Das Tanklager in Gießen wird per Ganzzug aus innerdeutschen Raffinerien beliefert. Die regionale Verteilung zu Privat- und Gewerbekunden erfolgt per TKW über die nächstgelegenen Tanklager. Ortsansässige Händler laden ihr Heizöl in einem der ROTH Tanklager und liefern wiederum an ihre eigenen Kunden aus. Trimodale Binnenhäfen sind für uns essentiell.“ ROTH Energie plant aktuell im bayernhafen Aschaffenburg einen

eigenen Gleisanschluss, um die Versorgungssicherheit dauerhaft zu gewährleisten. bayernhafen hat hierzu im Vorfeld die Machbarkeit untersucht und plant jetzt die Anschlussweiche an den Hafenbahnhof.

Neben Heizöl, Diesel- und Vergaserkraftstoffen liefert ROTH Energie auch Flüssiggas, Pellets und Schmierstoffe und bietet alle Leistungen im Bereich Heizung und Sanitär sowie den für die Tankanlagen so wichtigen Tankschutz an. Privat- und Gewerbekunden können dabei auf umfassende Dienstleistungen rund ums Heizsystem zurückgreifen – von der Analyse bis zur Bereitstellung der passenden Technologie. Dabei werden alle modernen Heizsysteme in Betracht gezogen: Öl- und Gas-Brennwerttechnik, Solarsysteme und regenerative Energien, Blockheizkraftwerke, Wärmepumpen, Brennstoffzellen oder Holz- und Pellet-Heizungsanlagen. Die ‘Mein ROTH Energie App’ macht dabei das Heizverhalten transparenter, ermittelt den Stromverbrauch, unterstützt beim Blick auf die laufenden Kosten und findet die nächste ROTH Tankstelle. Sanitär und Tankschutz runden das ROTH Leistungsportfolio ab.

„Im südlichen Hessen und nördlichen Bayern, in Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Thüringen ist ROTH Energie als mittelständischer Energieanbieter für Händler, Privat- und Gewerbekunden ein fester Begriff“, erläutert Roy Reitz, Marketingleiter bei ROTH Energie. „Unser Anspruch ist es, für unsere Kunden Energie ganzheitlich darzustellen. So stehen unsere Kunden im Mittelpunkt und erfahren eine individuelle Leistung in einem Familienunternehmen voller Energie.“



RAIL.ONE eröffnet Bahnschwellen-Werk

Meilenstein der Konversion des alten Umspannwerks-Geländes

Im April startete die Neumarkter Unternehmensgruppe RAIL.ONE in ihrem neuen Werk im bayernhafen Aschaffenburg die Serienproduktion von bis zu 600.000 Betonschwellen pro Jahr, bestimmt für den schienengebundenen Fern- und Nahverkehr insbesondere in Deutschland. Pro Tag wird das Werk im Schnitt rund 1.600 Betonschwellen produzieren – die Basis für knapp einen Kilometer Schiene. Die Gesamtinvestition für das neue Werk, in dem RAIL.ONE knapp 50 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Produktion und Verwaltung beschäftigt, beträgt 10 Millionen Euro.

Das Aschaffenburg Werk ersetzt den bisherigen Produktionsstandort im hessischen Langen. Der bayernhafen Aschaffenburg überzeugte RAIL.ONE mit der zentralen Lage, der trimodalen Anbindung sowohl für die Rohstoff-Anlieferung als auch für den Versand der fertigen Betonschwellen sowie der großen Lagerkapazität. RAIL.ONE nutzt zwei Verladegleise mit einer Kapazität von 20 bis 22 Waggons pro Zug.

Zur Eröffnung des Werks sagte Jochen Riepl, Vorstand der PCM RAIL.ONE AG: „Unser neuer Standort ist eine sehr wichtige Ergänzung für unsere weiteren Produktionsstätten in Deutschland und damit für den nachhaltigen Erfolg unserer Unternehmensgruppe.“ Der Aufsichtsratsvorsitzende Kamal Kumar Mittal, der eigens aus Indien angereist war, sagte, dieses „modernste Schwellenfertigungswerk unserer Familie“ erfülle ihn mit Stolz.

Oberbürgermeister Klaus Herzog betonte, das RAIL.ONE Werk stärke den bayernhafen Aschaffenburg als Industriestandort. Außerdem unterstrich er die Bedeutung des Eisenbahnbaus in Deutschland. Und bayernhafen-Geschäftsführer Joachim Zimmermann sagte: „Allein das Gleisnetz in den bayernhafen Standorten umfasst rund 120

Kilometer.“ Ein Beispiel dafür ist der Hafenbahnhof Aschaffenburg, der aktuell modernisiert wird.

Die Ansiedlung von RAIL.ONE auf 35.000 m² ist der erste Meilenstein in der Konversion des ehemaligen Umspannwerks, auf dessen Flächen nach dem Rückbau seit Ende 2015 insgesamt 100.000 m² zur Nachnutzung zur Verfügung stehen. Der bayernhafen Aschaffenburg bietet hier Eigentum auf Zeit, über Erbbaurechts- und Mietverträge. Dies stellt eine nachhaltige Nutzung sicher, reduziert Leerstand und ermöglicht den Nutzerwechsel auf ein und derselben Fläche. Bereits in den Jahren 2002 bis 2007 konnte auf den früheren Flächen eines Kohlekraftwerks u.a. Europas größtes Laubholzsägewerk angesiedelt werden.

Im hochmodernen RAIL.ONE-Werk im bayernhafen Aschaffenburg werden pro Tag im Schnitt rund 1.600 Betonschwellen produziert – die Basis für knapp einen Kilometer Schiene.

©PCM RAIL.ONE AG / R. MEDERER





Dicke Brocken lieben Binnenschiffe

bayernhafen trägt mit seiner Schwergut-Kompetenz wesentlich zur Standortsicherung des Anlagenbaus in Bayern bei

Die Schwergutverlade-Anlage der Züst & Bachmeier Project GmbH im bayernhafen Nürnberg: Hier können Schwergewichte von mehr als 500 Tonnen sicher vom Lkw aufs Binnenschiff verladen werden.

2.300 Jahre ist es her, da fand der griechische Mathematiker Archimedes heraus, warum Schiffe schwimmen können: weil sie Wasser verdrängen und dadurch Auftrieb erhalten. Schiffe sind damit prädestiniert für den Transport besonders schwerer Güter – was der bayerische Anlagen- und Maschinenbau konsequent für den Export seiner Schwergewichte in die ganze Welt nutzt. Den Binnenhafen-Standorten von bayernhafen kommt dabei eine Schlüsselrolle zu.

Denn nach dem Reiseantritt ab Werk führt die erste Etappe die fabrikneuen Trafos, Wärmetauscher, Prozessanlagen, Braukessel oder Windflügel per Schwergut-LKW zum nächsten bayernhafen – dort erfolgt der Umschlag aufs Binnenschiff. Ab diesem Moment wird „Archimedisch“ gesprochen, denn das Binnenschiff bringt das wertvolle Schwergut dann über Main-Donau-Kanal, Main und Rhein zu den Seehäfen an der Nordsee. Von dort geht's per Seeschiff zu Kunden in alle Welt. „Das Binnenschiff ist beim Schwergut allen anderen Verkehrsträgern weit überlegen“, sagt bayernhafen Geschäftsführer Joachim Zimmermann, „mit den Umschlagmöglichkeiten für schwere und sperrige Güter tragen die Binnenhafen-Standorte von bayernhafen wesentlich zur Standortsicherung des Anlagenbaus in Bayern bei. Zudem entfallen dadurch aufwendige Schwertransporte auf der Autobahn.“ Ein paar Beispiele:

Trafos des Siemens Transformatorenwerks Nürnberg ...

... liefern als wichtigstes Bindeglied in der Elektro-Energieverteilungskette weltweit die Basis für Licht, Wärme, Antriebe und IT-Funktionalität. Auf die Waage bringen sie oft mehrere hundert Tonnen. Ein Fall für den Schwergut-Spezialisten Züst & Bachmeier Project GmbH im bayernhafen Nürnberg. 2018 gingen bereits vier Mega-Trafos von jeweils 535 t auf die Reise nach China. Ein weiterer soll 2018 noch folgen. „Der bayernhafen Nürnberg ist entscheidend für Siemens, wenn es um den Transport unserer Transformatoren zu Kunden weltweit geht“, sagt Stefan Strobel, Kfm. Leiter des Siemens Transformatorenwerks, „von unserem Werk aus sind es gerade einmal acht km Straße zum bayernhafen Nürnberg. Dann übernimmt das Schiff. Diese logistische Kette bewährt sich immer wieder aufs Neue.“ Die Siemens AG beschäftigt in ihrem Transformatorenwerk in Nürnberg rund 750 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Vertrieb, Entwicklung, Engineering, Produktion, Logistik und Projektentwicklung – so hat der bayernhafen Nürnberg durch seine Schwergut-Kompetenz auch eine arbeitsplatzsichernde Funktion.

Anlagen von Linde Engineering gehen über den bayernhafen Passau in alle Welt

Rund 90 km östlich von München in Schalchen liegt das Werk der Linde Group. Als Teil der Linde Engineering-Division entwirft und produziert es

Komponenten und Module für Prozessanlagen wie Ethylen-, Wasserstoff- und Synthesegas-, LNG- und Luftzerlegungs-Anlagen - wertvolle und oft großformatige HighTech made in Bavaria, die den bestmöglichen Weg zu Kunden weltweit erfordert. Die Linde Group wählt dafür immer wieder auch den Weg über den bayernhafen Passau: Bis zum Hafen transportieren Schwerlastfahrzeuge die Anlagenteile, im Hafen erfolgt dann der Umschlag aufs Binnenschiff. So wurden zum Beispiel im Februar 2018 zwei von Linde Engineering hergestellte spiralgewickelte Wärmetauscher für eine Erdgasverflüssigungs(LNG)-Anlage mit zwei Autokränen der Firma Schmidbauer im Twinverfahren ins Binnenschiff verladen. Von Passau führte der Weg der circa 27 m langen und 171 t schweren Anlagen über Bremen zum Bestimmungsort an den persischen Golf.



Ab Ende 2018 wird im bayernhafen Passau ein neuer Hafenmobilkran stationiert werden. Mit diesem können Güter bis zu einem Gewicht von 120 t ohne zusätzlichen Autokran umgeschlagen werden.

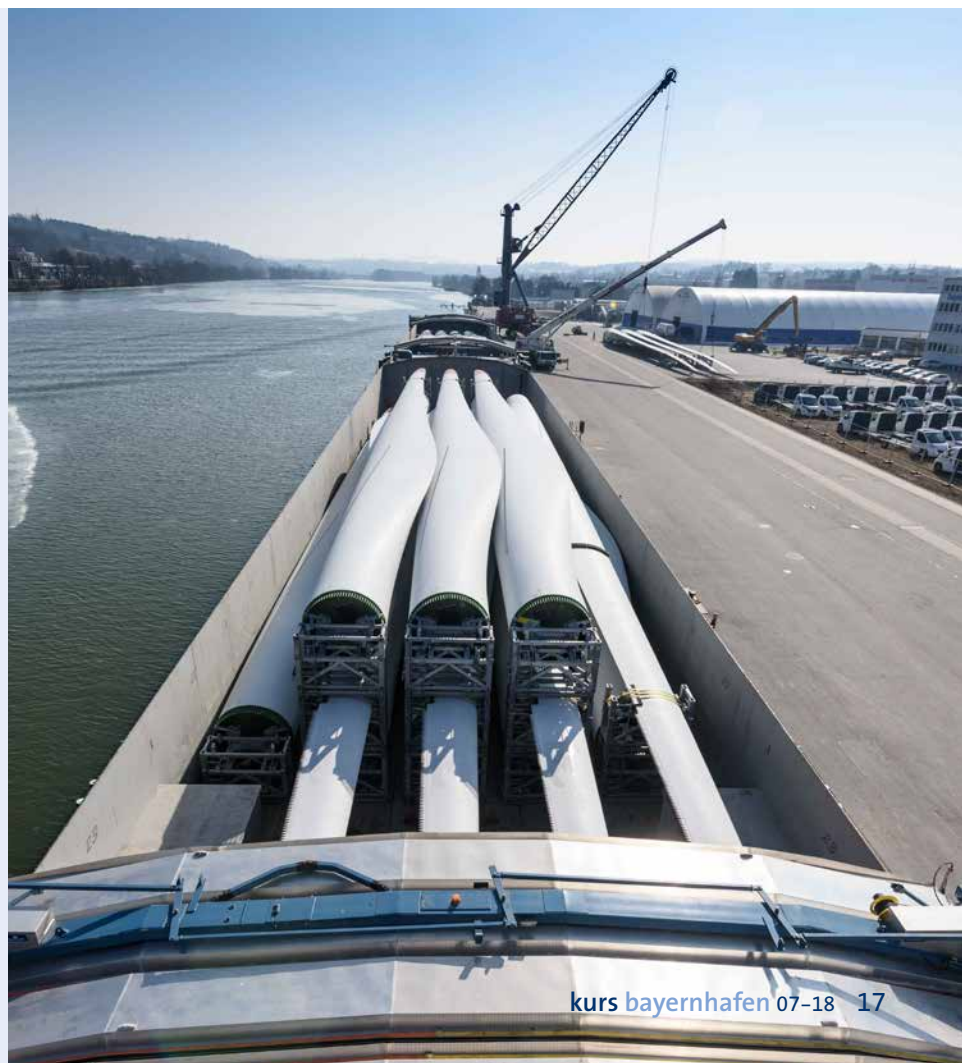
Auch die anderen bayernhafen Standorte sind stark im Umschlag von Schwergut aufs Binnenschiff: So starten beispielsweise von der Starkstrom-Gerätebau SGB in Regensburg produzierte Trafos vom bayernhafen Regensburg aus Richtung Weltmarkt. bayernhafen setzt bei all diesen Schwergutum-

schlägen sowohl auf das eigene Team mit dem bayernhafen Kranequipment als auch auf die Zusammenarbeit mit Schwergut-Spezialunternehmen. „Eine eingespielte Konstellation“, sagt Joachim Zimmermann, „wir leisten so einen wesentlichen Beitrag dazu, dass bayerische Unternehmen mit ihren wertvollen Maschinen und Anlagen auf dem Weltmarkt präsent sind.“

bayernhafen Passau-Schalding: Hier wurden im Februar 2018 zwei von Linde Engineering hergestellte spiralgewickelte Wärmetauscher für eine Erdgasverflüssigungs(LNG)-Anlage ins Binnenschiff verladen - im Twinverfahren mithilfe zweier Autokräne der Firma Schmidbauer. Von Passau ging's dann über Bremen bis zum Kunden am Persischen Golf.

60 Meter lange Windflügel

Auch beim Umschlag besonders großer Güter punkten die bayernhafen Standorte. So wurden im März 2018 im bayernhafen Passau 24 Windflügel mit einer Länge von jeweils 60 Metern verladen. Über die Straße waren die Windflügel aus Polen nach Passau-Schalding transportiert worden. Im Auftrag der Firma Transannaberg übernahm der bayernhafen Passau den Umschlag der Windflügel. Viel Fingerspitzengefühl erforderte die präzise Verladung ins Binnenschiff mit dem hafeneigenen Mobilkran im Teamwork mit einem Autokran von Transannaberg. Auf der Donau ging die Reise der Windflügel weiter bis zum rund 1.100 Flusskilometer entfernten Hafen Pancevo in Serbien. Den Transport übernahm die ‚Ursa Montana‘ - mit einer Länge von 191,5 Metern und einer Breite von 17,40 Metern einer der größten Koppelverbände in ganz Europa. Aufgrund ihrer Größe kann die ‚Ursa Montana‘ in Bayern nur den bayernhafen Passau ansteuern – das unterstreicht die besondere Stellung dieses Hafenstandortes für Schwergut- und Volumentransporte.





Hydraulik ist Bewegung

Das Familienunternehmen Suffel im bayernhafem Aschaffenburg hält Hydraulik in Form – bei Nutzern wie bei Maschinenherstellern



Auf dem Hydraulik-Prüfstand werden Komponenten nach Herstellervorgaben getestet.

Hydraulik

Von Hydraulik spricht man, wenn eine Pumpe mittels Hydrauliköl Bewegung erzeugt - in Fahrzeugen (Fahr- und Arbeitshydraulik) ebenso wie in stationären Anlagen von Industrieunternehmen (Arbeitshydraulik).



Hydraulik kommt bei fast allen mobilen Arbeitsmaschinen aus der Land-, Forst-, Bau- und Kommunaltechnik zum Einsatz – und genauso bei stationären Anlagen von Industrieunternehmen. So spielt Hydraulik auch in Binnenhäfen eine tragende Rolle. Umso wichtiger, dass diese Hydraulik permanent „in Form“ bleibt und keine Stillstandszeiten entstehen. Ein Fall für die Hydraulikexperten der Suffel Fördertechnik GmbH & Co. KG mit Sitz im bayernhafem Aschaffenburg.

Das Familienunternehmen ist größter Vertragshändler der Linde Material Handling GmbH, Europas führendem Hersteller von Gabelstaplern und Lagertechnik-Geräten, und zugleich - seit 2006 - zertifizierter Linde Hydraulik-Händler für Süddeutschland, die neuen Bundesländer und Österreich. Nur wenige Kilometer vom neuen Linde Hydraulics-Hauptwerk entfernt hat Suffel auf dem Firmengelände im bayernhafem Aschaffenburg einen speziellen Fachbereich „Hydraulik“ geschaffen - mit Hydraulikwerkstatt, großem Ersatzteile- und Komponentenlager sowie einem hochmodernen Hydraulik-Prüfstand.

Der Suffel Hydraulikservice

Tritt in einem Hydrauliksystem ein Fehler oder Defekt auf, führen die Suffel Hydraulikexperten eine Fehlersuche vor Ort durch und prüfen zudem mit einem Partikelzählgerät, ob Schmutz das Hydrauliksystem verunreinigt hat. In diesem Fall wird das Hydrauliksystem mit einem Filteraggregat gereinigt; bei einer erneuten Partikelzählung wird dann geprüft, ob die vom Hersteller vorgegebene Reinheitsklasse des Hydrauliköls erreicht wird. Erst dann erfolgt die Freigabe zur Inbetriebnahme des Hydrauliksystems.

Kommt es dennoch zu einem Schaden an einer Hydraulikpumpe oder einem Ölmotor, repariert Suffel die Hydraulikkomponenten verschiedenster Hersteller und setzt diese mit Original-Ersatzteilen nach Herstellerangaben instand. Danach werden die Komponenten auf dem hochmodernen Hydraulik-Prüfstand auf Herz und Nieren nach Herstellervorgaben getestet, die Messdaten werden in einem Prüfprotokoll dokumentiert. Das Suffel Lager - eines der größten in Deutschland - nutzen viele Maschinenhersteller, um eigene Lagerkosten zu reduzieren. Service-Kunden werden von hier schnell mit Ersatzkomponenten versorgt.

Hydraulische Systemlösungen für Maschinenhersteller

„Wir verstehen uns als Systemintegrator“, sagt Michael Seidel, Leitung Hydraulik bei Suffel, „die Zusammenarbeit mit vielen namhaften Herstellern bietet zahlreiche Vorteile für unsere Kunden. Für Maschinenhersteller bietet Suffel komplette Systemlösungen aus einer Hand: von der Systemplanung über die Projektierung mit 3D-Einbauprüfung bis hin zur Inbetriebnahme mit Abnahmemessung. Das ist Suffel Hydraulics.“

Immer häufiger kommt es zur Verknüpfung von Hydraulik und Elektrik durch hochkomplexe elektronische Steuerungen - auch hier bietet Suffel eine Lösung, basierend auf der Zusammenarbeit mit vielen Herstellern. So unterstützt Suffel Maschinenhersteller bei der Entwicklung ihrer Maschinen oder stationären Anlagen. Die Suffel Mitarbeiter werden regelmäßig bei den Herstellern geschult und kennen so die Produkte aus dem „ff“. Eines ist klar: Ob neue oder gebrauchte Maschinen und Anlagen - Hydraulik ist Bewegung, und Suffel sorgt dafür.

„Planung und Genehmigung brauchen mehr Tempo“

Konsens beim Parlamentarischen Abend „Schicksalsfrage für deutsche Häfen“: Das Planungsbeschleunigungsgesetz muss schnell auf den Weg gebracht werden.

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), das Deutsche Verkehrsforum (DVF) und der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) waren sich bei einem gemeinsamen Parlamentarischen Abend einig: Planung und Genehmigung brauchen in Deutschland eine deutliche Beschleunigung. Dazu müsse ein wirksames Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz vom Bundestag zeitnah verabschiedet werden; zudem müssten Naturschutzregelungen aus Brüssel stärker die Belange von Mobilität und Logistik miteinbeziehen.

©Deutsches Verkehrsforum / photothek



Enak Ferlemann, MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, nannte konkrete Elemente des für 2018 geplanten Planungs- und Baubeschleunigungsgesetzes: So sollen das Eisenbahnbundesamt für Eisenbahnprojekte und die Bundesfernstraßengesellschaft für Autobahnprojekte die einzigen Anhörungsbehörden sein; außerdem sollen Ersatzneubauten nicht mehr komplett neu planfestgestellt werden. Zudem sollten Fristen soweit wie möglich verkürzt sowie die Digitalisierung und Transparenz der Prozesse gestärkt werden. „Als wirtschaftsstarke Export- und Transitnation ist Deutschland auf moderne und leistungsfähige Verkehrswege und Häfen angewiesen“, so Enak Ferlemann und verwies auf die Ausbauprojekte der Hafen-Hinterlandanbindung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030.

Joachim Zimmermann, Mitglied des BÖB-Präsidiums und bayernhafen-Geschäftsführer, betonte, Binnenhäfen seien angewiesen auf beschleunigte Genehmigungsprozesse sowohl bei

den zuführenden Verkehrswegen als auch und vor allem bei den hafeneigenen Infrastrukturen: „Die politisch gewollte Verkehrsverlagerung auf Schiene und Wasserstraße kann nur mit rechtzeitig zur Verfügung stehenden und funktionierenden Netzen und Schnittstellen erreicht werden. Häfen sind die trimodalen Schnittstellen und leisten hier einen erheblichen Beitrag. Wir brauchen einen bundesweiten Leitfaden für die Genehmigung von Hafeninfrastrukturen: Notwendig sind rechtlich verbindliche Definitionen, was Hafenplanungen beinhalten.“

Den ersten Entwurf des Planungsbeschleunigungsgesetzes hat das Bundesverkehrsministerium Anfang Juni vorgelegt. „Die Richtung stimmt“, sagt Joachim Zimmermann nach einer ersten Sichtung des Entwurfs, „uns liegt daran, dass das Gesetz ein Erfolg wird. Verkehrsinfrastruktur ist die Lebensader unserer Volkswirtschaft – da darf es nicht stocken, da muss es fließen.“

V. l. untere Reihe: Dr. Heike van Hoorn, DVF-Geschäftsführerin, Kirsten Lühmann, MdB, mittlere Reihe: Norbert Schübler, DVF-Präsidiumsmitglied u. Geschäftsführender Gesellschafter Schübler-Plan GmbH, Joachim Zimmermann, BÖB-Präsidiumsmitglied u. Geschäftsführer bayernhafen, Stephan Kühn, MdB, obere Reihe: Frank Schnabel, ZDS-Präsidiumsmitglied u. Geschäftsführer Brunsbüttel Ports GmbH, Sebastian Reimann, Moderator DVZ

Impressum

Herausgeber:
Bayernhafen GmbH & Co. KG
Linzer Straße 6
93055 Regensburg
www.bayernhafen.de
Joachim Zimmermann, Geschäftsführer
Karin Moro (V.i.S.d.P.)
Tel. 0941 79504-0
Fax: 0941 79504-20
holding@bayernhafen.de

Redaktion:
Kommunikationsberatung,
PR, Public Affairs
Andreas J. Schneider
Preßburger Straße 85
81377 München
www.wordinx.de

Fotonachweis:
Titel: shutterstock.com/
Evgeniy Yatskov/bayernhafen
S. 3 Portraitfoto: Patrick Reinig Fotografie

Druckerei:
Frischmann Druck und Medien GmbH
Sulzbacher Straße 93
92224 Amberg / www.frischmann-net.de



Gedruckt auf PEFC zertifiziertem Papier, d.h. aus nachhaltiger Waldbewirtschaftung im Hinblick auf ökonomische, ökologische sowie soziale Standards

„FutureSpace“ – unterwegs zur neuen bayernhafen Website

Was eine starke Website ausmacht, kennen Sie, die Nutzerinnen und Nutzer, am besten. Daher möchten wir Ihre Meinung zu unserem bestehenden Auftritt www.bayernhafen.de erfahren, vor allem aber Ihre Wünsche und Ideen für „FutureSpace“, den zukünftigen bayernhafen Online-Auftritt.



Über den Link kommen Sie direkt zur Webumfrage. Danke für Ihre Mithilfe!

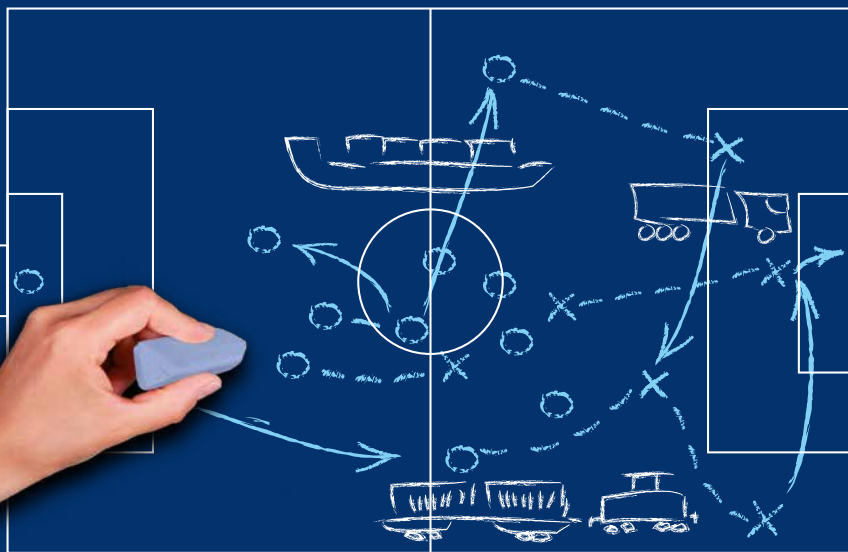
bayernhafen entwickelt seine digitale Infrastruktur weiter – und freut sich dazu auf Ihre Ideen und Anregungen.

Schon heute zeigt der Online-Auftritt nicht nur bayernhafen und seine Produkte, sondern bietet auch den über 400 in den bayernhafen Standorten angesiedelten Unternehmen eine Plattform, um Synergien zu nutzen. So zählt die Rubrik „Firmen im Hafen“ heute bereits zu den meistbesuchten Seiten der Website.

Die zukünftige bayernhafen-Website versteht sich als „FutureSpace“ – sie wird die Angebote und Informationen aus dem Produkt- und Dienstleistungs-sortiment von bayernhafen und den Hafenan-siedlern noch gezielter präsentieren.



Perfekt umschalten



Den Ball laufen lassen, Räume öffnen, Zug zum Tor. Und immer hochkonzentriert. Das gilt im Fußball genauso wie in der Logistik, wo Deutschland nach einer Studie der Weltbank amtierender Weltmeister ist. Zu diesem Erfolg trägt die Logistikbranche in Bayern mit ca. 400.000 Beschäftigten ganz wesentlich bei. Einer der Leistungsträger ist bayernhafen. An unseren sechs Standorten bieten wir Industrie- und Logistik-Unternehmen ideale Bedingungen für ihr Geschäft, weil wir Binnenschiff, Bahn und LKW effektiv verknüpfen. So können wir eines ganz besonders gut: perfekt umschalten. Der nächste Steilpass kommt bestimmt.

www.bayernhafen.de

Beste Verbindungen.
Best Connections.

bayernhafen



Aschaffenburg – Bamberg – Nürnberg – Roth – Regensburg – Passau