

Aschaffenburg - Bamberg - Nürnberg - Roth - Regensburg - Passau

kurs bayernhafen

Das Magazin der bayernhafen Gruppe 12-2017

Infrastruktur – das Fundament unserer Wirtschaft

Entscheidend auch für die Drehscheibenfunktion trimodaler Binnenhäfen



Vom Baum über Zellstoff zum Papier

Die Sappi Stockstadt GmbH

Qualität zahlt sich aus

Durchbruch für Recyclingbaustoffe im Straßenbau

„Exportland Bayern braucht optimale Einbindung in globale Lieferketten“

Gespräch mit Dr. Markus Söder, MdL, Bayerischer Staatsminister der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat

- 3 **Editorial**
- 4 **KurzGemeldet**
Von allen Standorten
- 6 **TitelThema**
Infrastruktur – das Fundament unserer Wirtschaft.
Diese Infrastruktur ist entscheidend auch für die Drehscheiben-Funktion trimodaler Binnenhäfen.
- 10 **FachMeinung**
„Exportland Bayern braucht optimale Einbindung in globale Lieferketten“
Interview mit Dr. Markus Söder, MdL, Bayerischer Staatsminister der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat
- 12 **SynErgie**
Qualität zahlt sich aus.
Durchbruch für Recyclingbaustoffe im Nürnberger Straßenbau
- 13 **HafenBerufe**
Bauingenieur
DiaLog
„Türöffner-Tag“ der Sendung mit der Maus
- 14 **ErfolgsGeschichte**
Die Wiesneth-Mühle
... seit mehr als 300 Jahren in Familienbesitz
- 15 **SynErgie**
Sprungbrett Roll-on-Roll-off
... vom bayernhafen Passau zu Märkten in Europa und Asien
- 16 **GüterWege**
Vom Baum über Zellstoff zum Papier
Die Sappi Stockstadt GmbH produziert Feinpapiere für hochwertige Kalender, Bild- und Kunstbände
- 17 **DiaLog**
„Hafen ist einfach spannend“
Hafenfest im bayernhafen Aschaffenburg
- 18 **VorausBlick**
Dieser Kraftstoff hat das Zeug zu mehr
Impressum
- 19 **VorausBlick**
‘Training on the Job’ für ugandisches Management-Team
FormenSpiel
Sicherheit geht immer vor
- 20 **KursFilm**
„Fliegender Holländer“ mit Geisterschiff

DAUERHAFT „IN FORM“

Die multimodalen Standorte der bayernhafen Gruppe – im Bild der bayernhafen Regensburg – sind Knotenpunkte der Verkehrsinfrastruktur. Hier werden die drei Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und Lkw effizient verknüpft – zum Nutzen bayerischer Unternehmen im Import und Export und damit zum Nutzen von uns allen. Um ihre Aufgaben dauerhaft erfüllen zu können, müssen Binnenhäfen im wahrsten Sinne des Wortes „in Form“ sein. Die bayernhafen Gruppe investiert daher kontinuierlich in ihre Infrastruktur.



„Multimodale Infrastruktur stärken“

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Kunden, Partner und Freunde der bayernhafen Gruppe,

trimodale Binnenhäfen verknüpfen die Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und Lkw, so dass diese nach ihren Stärken eingesetzt werden können. Häfen sind damit ein Musterbeispiel erfolgreicher Vernetzung. Die Basis dafür ist eine robuste, die Anforderungen mitgehende Infrastruktur – in den Häfen ebenso wie bei den Verkehrswegen. Der Politik kommt daher die zentrale Aufgabe zu, alle Verkehrsträger ganzheitlich in den Blick zu nehmen und multimodale Infrastruktur zu stärken.

So haben wir die aktuelle „kurs bayernhafen“ unter das Motto gestellt: „Infrastruktur – das Fundament unserer Wirtschaft“. Denn Infrastruktur ist entscheidend auch für die Drehscheiben-Funktion trimodaler Binnenhäfen. Dass es dabei immer auch auf die Balance von Wirtschaftsraum und Lebensraum ankommt, stellt Bayerns Staatsminister Dr. Markus Söder in seinem Fachbeitrag heraus.

Zudem erwartet Sie u.a. ein Bericht darüber, wie bei der Sappi Stockstadt GmbH Holz zu Zellstoff und Zellstoff zu Papier wird, ein Artikel über den Durchbruch von Recyclingbaustoffen im Nürnberger Straßenbau und ein Portrait der Wiesneth Mühle, die seit über 300 Jahren in Familienbesitz ist.

Im Namen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der bayernhafen Gruppe wünsche ich Ihnen eine spannende Lektüre, festliche Weihnachten und ein gutes Neues Jahr.

Ihr



Joachim Zimmermann
Geschäftsführer



GETROCKNETER KLÄRSCHLAMM ERSETZT KOHLE



den Wärme, die das Biomasseheizkraftwerk jährlich produziert, fließen 28.000 MWh ins Fernwärmenetz und die restlichen 12.000 MWh ab sofort in die Trocknung fester Rückstände aus der Aschaffener Kläranlage.

Die Rückstände werden in einer 30 - 40 cm hohen Schicht auf dem Boden der drei Hallen ausgebreitet. 70 bis 80 Grad heiße Luft, die über einen Biofilter gereinigt wird, strömt dann als Abwärme des Kraftwerks in die Hallen. Dort befahren drei autonome Roboter – „Schweine“ genannt – rund um die Uhr ihren „Klärschlammhof“ und wenden den Klärschlamm. Nach der Trocknung enthält dieser nur noch 15 % Wasser anstelle der anfänglichen 75 % – dies erspart der Stadt Aschaffenburg über 300 Lkw-Fahrten und damit Sprit und Schadstoffe.

Dann wird der getrocknete Klärschlamm nach Schweinfurt transportiert und dort im Gemeinschaftskraftwerk im Hafen verbrannt – als Ersatz für den fossilen Brennstoff Kohle. Dabei wird wieder Strom und Wärme erzeugt. Ein weiteres Beispiel für gelebte Energiewende. Aschaffenburgs Oberbürgermeister Klaus Herzog betonte die Vorreiterrolle der Stadt in der Abfallwirtschaft und nannte die neue Klärschlamm-Trocknungsanlage eine „märchenhafte Sache“, die das Konzept der Stadt abrunde, alle Abfälle zu verwerten.

Foto: Medienhaus Main-Echo / Schreiber

Es ist bereits die zweite Anlage der Aschaffener Versorgungs-GmbH im bayernhafen Aschaffenburg: Ende September 2017 nahm die AVG auf dem Gelände ihres Biomasseheizkraftwerks eine neue Klärschlamm-Trocknungsanlage in Betrieb, Investitionsvolumen ca. 2,5 Millionen Euro. Die direkte Nachbarschaft hat System: Denn von den 40.000 Megawattstunden

FILTRATIONSTECHNIK FÜR DEN WELTMARKT REIST SICHER PER BINNENSCHIFF

In der Öl- und Gasindustrie spielen Filter, die feste Bestandteile von flüssigen trennen, eine Schlüsselrolle. Unterschieden wird dabei u.a. zwischen Tellerdruckfiltern, mit denen klare Filtrate gewonnen werden, und Kerzenfiltern, die Trübes vollständig klären. Solche hocheffiziente Filtrationstechnik wird weltweit eingesetzt und kommt oft aus Deutschland, Stichwort „Made in Germany“: So fertigten die BHS-Sonthofen GmbH in Sonthofen/Allgäu und die WERO Rohrleitungsbau Industrieanlagen GmbH & Co. KG aus dem niederbayerischen Thyrnau drei baugleiche Kerzenfilterskids von jeweils ca. 44 t und je 52 m² Filterfläche sowie drei baugleiche Tellerdruckfilterskids von jeweils ca. 39 t und je 2,5 m² Filterfläche für einen norwegischen Kunden. Einsatzort der Filter, die jeweils ca. 10 x 5 x 6 m groß sind, ist eine neue Erdgasförderanlage in Saudi-Arabien.

Bei diesem Volumen war klar: Der am besten geeignete Verkehrsträger für die Reise zum Seehafen ist das Binnenschiff. Der Transport hochwertiger Schwer-



guts auf der Wasserstraße entlastet die Straße. Dadurch entfallen aufwendige Schwertransporte auf der Autobahn. Und so zeigte der bayernhafen Passau erneut seine Kompetenz im Schwergutumschlag. Mit dem leistungsstarken Hafenkran des bayernhafen Passau wurden die sechs Filteranlagen sicher aufs Binnenschiff verladen, das danach seine Reise

über Donau, Main-Donau-Kanal, Main und Rhein nach Rotterdam antrat. Durch ihre gute Erreichbarkeit für überbreite und hohe Anlagenteile und entsprechende Umschlagsmöglichkeiten sind die Standorte der bayernhafen Gruppe ein wichtiger Standortfaktor für den Maschinen- und Anlagenbau.

LEUCHTENHERSTELLER RZB SCHAFFT 100 NEUE ARBEITSPLÄTZE



© RZB

Der bayernhafen Bamberg bekommt eine neue Skyline: Bis Sommer 2018 errichtet der Nachbar des Hafens, der weltweit tätige Leuchtenhersteller RZB Rudolf Zimmermann Bamberg GmbH, ein 200 Meter langes, modernes Logistik- und Elektronik-Center mit Hochregallager, einem Elektronik-Entwicklungszentrum und zugehörigem Fertigungsbereich. Die Nachbarschaft zum bayernhafen Bamberg spiegelt sich eindrucksvoll in der Architektur des neuen Gebäudes in der Form eines Containerschiffs mit Kommandobrücke wider.

Die Gesamtinvestition beträgt 30 Millionen Euro und schafft 100 neue Arbeitsplätze. „Unsere Fläche ist bis auf den letzten Quadratmeter ausgenutzt“, sagte Alleingesellschafter Dr. Alexander Zimmermann beim Richtfest, „der Neubau erlaubt nun das Wachstum in die Höhe.“ Das Unternehmen stellte in den vergangenen Jahren seine komplette Produktpalette auf LED um. Der Neubau ist laut Geschäftsführer Reiner Jürgens ein weiterer Schritt „vom konventionellen Leuchtenhersteller zum Elektronikkonzern“.



FITNESSPROGRAMM FÜR FLUGZEUGE

Der Traum zu fliegen fasziniert Menschen wie eh und je. Damit er Wirklichkeit wird, braucht es Flugzeuge, die fit sind für die Lüfte. Genau dies ist das Geschäftsfeld eines Familienunternehmens, dessen Gründer Hans Eichelsdörfer noch beim weltberühmten Bamberger Konstrukteur Willi Messerschmitt gelernt hat: die Flugzeugbau Bamberg - Eichelsdörfer GmbH im bayernhafen Bamberg. Von 1951 bis 1974 stellte das Unternehmen Segler und Motorsegler in eigener Fertigung her und hat sich seitdem auf Wartung, Reparatur und Restaurierung spezialisiert – von Segelflugzeugen und Motorseglern sowie Bauteilen und Baugruppen dieser Flugzeuge. Die Fa. Flugzeugbau Eichelsdörfer als von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit EASA anerkannter Reparaturbetrieb ist dabei firm in allen Materialien: in faserverstärktem Kunststoff und der Gemischtbauweise ebenso wie in der heute kaum mehr praktizierten Holzbauweise. Auch das Lackieren von Flugzeugen und Flugzeugteilen ist eine Stärke des Unternehmens, das in dritter Generation vom gelernten Segelflugzeugbauer Hans-Ludwig Vornlocher geführt wird. Zudem übernimmt die Flugzeugbau Eichelsdörfer GmbH den „Flug-TÜV“: Denn einmal jährlich steht für jedes Segelflugzeug die Lufttüchtigkeitsprüfung an. Knapp 400 Flugzeugen hat das Unternehmen 2016 grünes Licht für die Lüfte gegeben. Kunden kommen aus der ganzen Welt – und deren Flugzeuge auch, meist im Container per Seeschiff und dann ab Küste per Bahn über das baymodal-Containerterminal zur Firma Eichelsdörfer im bayernhafen Bamberg.

© Reiner Oswald

CONTAINER-LOVE-FESTIVAL

Für ein Wochenende im Juli wurde ein Gelände im bayernhafen Nürnberg zur „Festivalstadt“. Denn über 6.000 Besucher feierten bei allerbestem Sommerwetter das ‚Electronic Music Festival‘, veranstaltet vom Concertbüro Franken. Ab Samstagmittag legten 30 namhafte DJs auf drei Floors für zwei Tage lang auf und heizten den Electrofans ein. Mehr als 70 Leercontainer, geliehen und positioniert von der CDN Container Depot Nürnberg GmbH, dienten als Begrenzung der „Festivalstadt“, als Bühnenelemente, als Bar- und Essensstände sowie als einzelne Promotionstände. Die Besucher waren sich einig: ein voller Erfolg, auch wegen des außergewöhnlichen Ambientes.



© Axel Eisele

GREENFIELD GEHT NÄCHSTEN SCHRITT

Der Bezug des ersten Bauabschnitts war im März 2015 – jetzt realisiert greenfield development auch den zweiten Bauabschnitt seines Multi-User Industrie- und Logistikparks im bayernhafen Nürnberg. Auch der zweite Bauabschnitt umfasst wieder rund 20.000 m² Logistik-, Industrie- und Produktionsfläche sowie Büro- und Sozialflächen; die Investition beträgt ca. 20 Mio. Euro. Der Baustart des 2. Bauabschnitts war Anfang September 2017; die Fertigstellung ist abschnittsweise für den Zeitraum März bis Juni 2018 geplant.



© Greenfield



Infrastruktur – das Fundament unserer Wirtschaft

Entscheidend auch für die Drehscheiben-Funktion trimodaler Binnenhäfen

Verladung von Sturmholz im bayernhafen Passau-Schalding

Wer ein Haus errichtet, braucht einen Plan, ein Fundament, Mauern, Fenster und Türen, ein Dach sowie Heizung, Elektrik und Kommunikationsanschlüsse – die Grundausstattung des Hauses also. Auch Volkswirtschaften brauchen eine solche Grundausstattung, die Infrastruktur: Dazu gehören Straßen, Schienen- und Wasserwege sowie Ver- und Entsorgungsnetze in Energie, Wasser und Kommunikation. Jede Form von Infrastruktur erfordert Investitionen, hat eine lange Nutzungsdauer mit hohem Kapitalbedarf und hält ein Leistungsangebot vor. Infrastruktur ist das Rückgrat unserer Wirtschaft. Die bayernhafen Gruppe investiert kontinuierlich in die eigene Infrastruktur an ihren sechs Standorten: So wurden allein 2017 Investitionen in Höhe von insgesamt 30 Mio. Euro angestoßen, von denen der überwiegende Teil in Infrastruktur investiert wird. Ein wichtiger Beitrag zur Standort-sicherung bayerischer Unternehmen, zu einem nahtlosen Güterumschlag und der effizienten Verknüpfung der Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und Lkw.

„KOLLE‘ HINTERLÄSST STURMHOLZ

Am Abend des 18. August 2017 fegte Gewittersturm ‚Kolle‘ mit teilweise über 200 Stundenkilometern über den Bayerischen Wald. Dabei hinterlässt er insbesondere in den Regionen Passau und Freyung-Grafenau eine Schneise der Verwüstung und – so Max Nigl, 1. Vorstand der Waldbauernvereinigung Passau e.V. – „insgesamt über 2 Millionen Festmeter Sturmholz“. Eine Katastrophe für die Waldbesitzer und eine logistische Herkules-Aufgabe. Um den Schaden in Grenzen zu halten, streben die Waldbesitzer eine überregionale Vermarktung des Sturmholzes an – nur diese ermöglicht „fast reguläre Marktpreise“. Schnell ist klar: Allein mit LKW ist eine solche überregionale Vermarktung nicht ansatzweise zu schaffen, denn ein Lkw kann 25 Festmeter Sturmholz transportieren, dies wären 100.000 Lkw.

NACHFRAGEORIENTIERT DIMENSIONIERT UND FÜR AUSNAHMESITUATIONEN BEREIT

Jetzt zeigt sich die Bedeutung der trimodalen Infrastruktur im bayernhafen Passau-Schalding. Frühzeitig hatte die bayernhafen Gruppe erkannt, dass der alte Standort Passau-Racklau ohne Gleisanschluss kein Wachstumspotenzial mehr haben würde, und daraufhin im Jahre 2008 mit Weitblick den Hafen-Standort Schalding ausgebaut, inklusive Vorstaugleisen und Umschlagsmöglichkeiten für Zug und Binnenschiff. Diese Infrastruktur wurde natürlich nachfrageorientiert dimensioniert, muss aber auch für Ausnahmesituationen bereit sein.

„Der bayernhafen Passau ist schon da, das müssen wir ausnützen.“

Max Nigl, 1. Vorstand der Waldbauernvereinigung Passau e.V.

So wird bereits seit September Sturmholz per Lkw zum bayernhafen Passau-Schalding angeliefert; der erste Ganzzug mit

rund 1.500 Festmetern Sturmholz verließ den Hafen Mitte September. Seitdem wird Sturmholz über den bayernhafen Passau verladen und geht von hier per Ganzzug und Binnenschiff zu verschiedenen Sägewerken in Deutschland, Österreich und Rumänien. „Der bayernhafen Passau ist schon da, das müssen wir ausnützen“, sagt Max Nigl, „hier wird Infrastruktur vorgehalten für den Fall dass, und dieser Fall ist jetzt eingetreten.“ Für die nichtfahrplanmäßigen Transporte des Sturmholzes gilt eine Ausnahmeregelung: Danach kann der Umschlag des Sturmholzes im bayernhafen Passau-Schalding rund um die Uhr und an sieben Tage die Woche erfolgen.

Neben der Bereitstellung der Hafeninfrastuktur übernimmt bayernhafen auch koordinierende Funktion zur Wahrung des diskriminierungsfreien Zugangs – und ermöglicht damit den unterschiedlichen Waldbauern und Vereinigungen, dass ihnen mehrere Abnehmer und verschiedene Verkehrsträger zur Verfügung stehen. Dies entspricht auch den Forderungen der Holzbranche. So übertragen z.B. die Waldbauernvereinigungen ihre Logistik an Forstunternehmen sowie Maschinenringe, an denen sie großteils selbst beteiligt sind.

„Als neutraler Infrastrukturbetreiber bieten wir den Zugang zu verschiedenen Verkehrsträgern und verschiedenen Märkten und sichern damit optimale Absatzmöglichkeiten“, sagt Joachim Zimmermann, Geschäftsführer der bayernhafen Gruppe, „es macht sich bezahlt, in solch außergewöhnlichen Situationen auf eine leistungsfähige Infrastruktur zurückgreifen zu können. Es war der richtige Schritt, den Standort bayernhafen Passau-Schalding neu zu errichten, denn ohne ihn hätten wir nur eingeschränkte Verladekapazitäten aufs Schiff und überhaupt keine auf die Bahn.“

**BAYERNHAFFEN REGENSBURG:
AUSBAU DES TERMINALS FÜR DEN
KOMBINIERTEN VERKEHR**

Stößt vorhandene Infrastruktur an ihre Kapazitätsgrenze, stellt sich die Frage nach der zukunftsfähigen Erweiterung. Dies gilt für jede Form der Verkehrsinfrastruktur – und damit auch für multifunktionale Infrastruktur: Wo früher Säcke umgeschlagen wurden, werden jetzt Container geladen. So leisten Terminals für den kombinierten Verkehr (KV) einen wesentlichen Beitrag, um Langstrecken-Güterverkehre



© bayernhafen / altrofoto

Multimodale Hafen-Infrastruktur, wie hier im bayernhafen Regensburg, basiert auf ganz unterschiedlichen Elementen: So erfordert die Verknüpfung der Verkehrsträger vor allem offene Wege, hervorragende Erreichbarkeit, effiziente Kai-, Gleis- und Umschlaganlagen sowie Terminals für den kombinierten Verkehr. Die Standorte der bayernhafen Gruppe sind damit auch prädestiniert für den Umschlag von Schwergut-Produkten des deutschen Maschinen- und Anlagenbaus aufs Binnenschiff: Im Bild wird „ein Stück“ Verkehrsinfrastruktur selbst verladen: eines von zwei Schleusentoren, bestimmt für die Schleuse Cernavoda in Rumänien.

auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn zu verlagern.

Das KV-Terminal im Westhafen des bayernhafen Regensburg ist per Containerzug siebenmal die Woche mit den deutschen Nordseehäfen Hamburg und Bremerhaven verbunden. 2016 hat es mit über 130.000 TEU (twenty foot equivalent unit - 1 TEU = ein 20-Fuß-Container) erneut seine Kapazitätsgrenze erreicht – eine gute Nachricht für die Verkehrsverlagerung und ein weiteres Infrastruktur-Projekt für die bayernhafen Gruppe. Bei der Vorstellung der geplanten Erweiterung hatte Bayerns Finanzminister Dr. Markus Söder im Herbst 2015 gesagt: „Die Industrieregion Regensburg boomt, die Nachfrage nach Containerverkehr steigt. bayernhafen sichert durch die Erweiterung des Containerterminals seine Position als intelligente Verkehrs-Drehscheibe.“

„bayernhafen sichert durch die Erweiterung des Containerterminals seine Position als intelligente Verkehrs-Drehscheibe.“

Dr. Markus Söder,
Bayerns Finanz- und Heimatminister

Er behauptet seine Position als Anbieter im kombinierten Verkehr Schiene-Straße-Wasser. Die Erweiterung ist ökonomisch und ökologisch sinnvoll.“ Nach der Erweiterung können hier 200.000 Standardcontainer pro Jahr umgeschlagen werden. Die Gesamtinvestition beträgt rund 10 Mio. Euro.

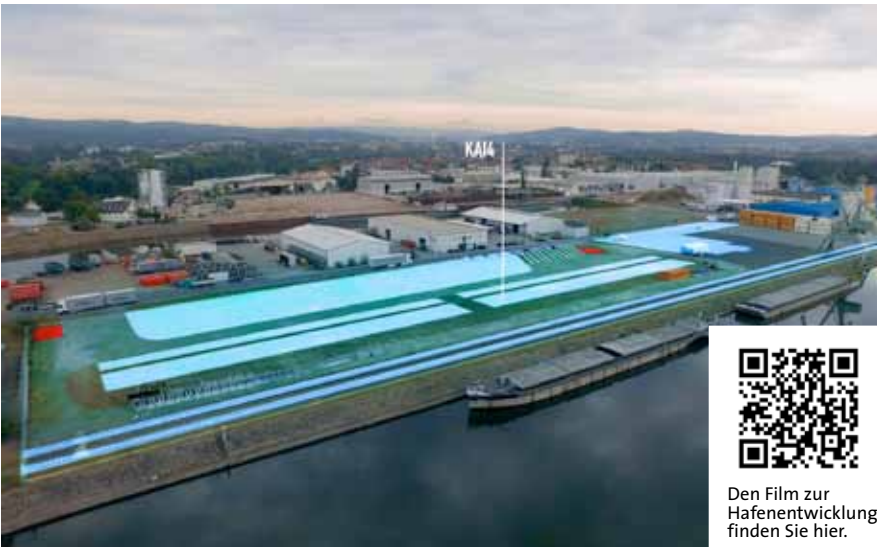
**BAYERNHAFFEN REGENSBURG:
SCHIENENSEITIGE HAFEN-
INFRASTRUKTUR STÄRKEN**

Die bayernhafen Gruppe investiert zudem bis 2021 weitere 5 Mio. Euro in den bayernhafen Regensburg, um Engpässe bei der schienenseitigen Hafeninfrastuktur zu beseitigen: z.B. für die Verlängerung von Gleisanlagen für Ganzzüge, den Ausbau der Elektrifizierung und den besseren Verkehrsfluss an Bahnübergängen im Hafengebiet. 1,1 Mio. Euro kommen dazu aus Brüssel, im Rahmen des Finanzierungsinstruments ‚Connecting Europe Facility‘ (CEF). „Die EU unterstreicht mit dieser Förderung die Bedeutung des bayern-

hafen Regensburg als Logistik-Drehscheibe für Europa“, sagt Joachim Zimmermann. Neben dem bayernhafen Nürnberg gehört der bayernhafen Regensburg als einer von zwei Binnenhäfen in Bayern zu den von der EU definierten

Kernnetzhäfen von europäischer Bedeutung und liegt auf einer der neun zentralen Transportrouten in Europa, dem Rhein-Donau-Korridor.

„Oft könnten Infrastrukturprojekte deutlich schneller realisiert werden“, sagt Joachim Zimmermann, „die Erfordernis ist



Das TCA Containerterminal im bayernhafen Aschaffenburg wechselt von Kai 5 auf eine größere Fläche am hier sichtbaren Kai 4. An Kai 4 können die ca. 700 Meter langen Ganzzüge wesentlich effizienter rangiert werden, was Abgas- und Lärm-Emissionen deutlich reduzieren wird.

erkannt und von unabhängigen Gutachtern bestätigt, die Pläne liegen vor, das Geld ist bewilligt – nur bei den Genehmigungsprozessen hakt es. Genehmigungsbehörden sollten sich als Ermöglicher verstehen, damit Infrastrukturprojekte auch in angemessenen Zeitachsen realisiert werden. Dafür müssen die Behörden auch mit ausreichend Personalkapazitäten ausgestattet sein. Zudem muss die Balance der Interessen stimmen: Früher wurde wegen strengen Frosts nicht gebaut, heute wegen der Zauneidechse.“

„FITNESSPROGRAMM“ FÜR DIE ZUKUNFT IM BAYERNHAFEN ASCHAFFENBURG

Von den Investitionen in Höhe von ca. 30 Mio. Euro, die die bayernhafen Gruppe über all ihre Standorte 2017 angestoßen hat, gehen rund 11,7 Mio. Euro allein in den bayernhafen Aschaffenburg – vor allem in die Optimierung und Modernisierung von Gleis- und Umschlaganlagen. Die Maßnahmen laufen über mehrere Jahre.

Eines der Projekte ist die Umsiedlung des 1999 eröffneten TCA Containerterminals von Kai 5 auf eine größere Fläche an Kai 4. An Kai 5 sind die beiden bestehenden Gleise nur jeweils 200 Meter lang. Die hier von den Seehäfen Hamburg und Bremerhaven ankommenden, ca. 700 Meter langen Ganzzüge müssen bisher also mehrmals geteilt und verzogen werden, um die Container der Wagengruppen umschlagen zu können. An Kai 4 dagegen kann deutlich

effizienter rangiert werden: Denn hier bestehen halbzuglange Gleisanlagen von jeweils 350 Meter Länge, die dann nur noch eine einzige Teilung des Zuges erfordern. Dies wird den Rangieraufwand und damit Abgas- und Lärm-Emissionen deutlich reduzieren.

An Kai 4 wird zudem die schalltechnische Abschirmung in Richtung Wohnbebauung verbessert; zudem stehen hier deutlich mehr Abstell- und Verkehrsflächen als an Kai 5 zur Verfügung. Auch eine bedarfsgerechte Erweiterung des KV-Terminals ist an Kai 4 möglich. Joachim Zimmermann: „So hat der verkehrspolitisch gewollte Kombinierte Verkehr im bayernhafen Aschaffenburg eine Wachstumsperspektive, und gleichzeitig wird die Bevölkerung von Emissionen entlastet.“ Im Rahmen der Umsiedlung des TCA Containerterminals siedelt die bayernhafen Gruppe auch den Umschlagplatz von Kai 4 zu Kai 3 um und modernisiert dabei die Ladestraße.

NEUBAU DES HAFENBAHNHOFES

Ein weiteres Infrastrukturprojekt im bayernhafen Aschaffenburg ist der Neubau des Hafenbahnhofs. Als der aktuelle Hafenbahnhof gebaut wurde, diente er insbesondere dem Massenguttransport, vor allem der Anlieferung der Kohle für das damalige

Kraftwerk. Heute haben sich die Funktionen des Hafenbahnhofs wesentlich verändert und erweitert. Dem trägt die bayernhafen Gruppe jetzt mit einem Neubau des Hafenbahnhofs Rechnung: Die Gleisanlagen werden dabei im Layout neu geordnet und modernisiert. Dies erhöht den Abstand zur Wohnbebauung sowie die Sicherheit im Rangierbetrieb und reduziert nachhaltig die Lärm- und Abgas-Emissionen.

Auch straßenseitig investiert bayernhafen in die Ertüchtigung der Infrastruktur im bayernhafen Aschaffenburg. Erforderlich machen dies die Neuansiedlungen der vergangenen Jahre im bayernhafen Aschaffenburg – denn zusätzlicher Wirtschaftsverkehr von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, Kunden und Geschäftspartnern der Hafensiedler bedeutet immer auch zusätzlichen Straßenverkehr. „Wir begrüßen in diesem Zusammenhang den Ausgang des Bürgerentscheids zum vierspurigen Ausbau der B26*, der wichtigsten Zufahrtsstraße zum bayernhafen Aschaffenburg“, sagt Joachim Zimmermann, „die effektive Verknüpfung der Verkehrssträ-

„Binnenhäfen sind Knotenpunkte – sie brauchen offene Wege.“

Joachim Zimmermann, Geschäftsführer der bayernhafen Gruppe

ger Schiff, Bahn und Lkw ist Kernaufgabe des Hafens. Dadurch gelingen Export und Import in der Region Bayerisch Rhein-Main, kommen Güter pünktlich an, stimmen logistische

Ketten. Offene Wege und die Erreichbarkeit des Hafens sind dafür das Fundament.“

RAIL.ONE BAUT NEUES WERK IM BAYERNHAFEN ASCHAFFENBURG

Die bayernhafen Gruppe baut nicht nur selbst – sie sorgt auch dafür, dass Hafensiedler bauen können. Ein Beispiel dafür ist der Neubau der RAIL.ONE GmbH im bayernhafen Aschaffenburg. Ab 2018 wird die Neumarkter Unternehmensgruppe hier jährlich bis zu 600.000 Betonschwellen für den schienenengebundenen Fern- und Nahverkehr herstellen, die überwiegend für den deutschen Markt bestimmt sind. RAIL.ONE suchte einen neuen Standort, weil das Gelände der bestehenden Fertigung in Langen einer neuen Nutzung durch die Stadt zugeführt werden soll. Im bayernhafen Aschaffenburg findet sich die ideale Anbindung an die drei Verkehrsträger Bahn, Binnenschiff und LKW. Für RAIL.ONE war die

*Am 24. September 2017 fand in Aschaffenburg ein doppelter Bürgerentscheid zur Darmstädter Straße/B 26 statt. Dabei erreichte das Stadtratsbegehren für den vierspurigen Ausbau 54 % der Stimmen, das Bürgerbegehren gegen die Ausbauvariante des staatlichen Bauamts 46 %.

infrastrukturelle Anbindung des Produktionsstandorts sowohl für die Anlieferung der Rohstoffe als auch für den Versand der fertigen Betonschwellen wichtig. Voraussichtlich ab März 2018 startet die Produktion auf über 35.000 m².

BAYERNHAFEN NÜRNBERG: DATEN SIND DIE 4. INFRASTRUKTUR

Kommunikationsnetze sind eine Schlüssel-Infrastruktur. Der Freistaat Bayern treibt daher mit einem Förderprogramm den schrittweisen Ausbau hochleistungsfähiger Breitbandnetze in Bayern mit Übertragungsraten von mindestens 50 Mbit/s voran. Hierfür stellt der Freistaat Bayern bis zu 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung. Auch der bayernhafen Nürnberg bekommt jetzt „schnelles Internet“: Beim offiziellen Starttermin für den Glasfaserausbau Mitte November 2017 sagte der Bayerische Finanz- und Heimatminister Dr. Markus Söder: „Eine leistungsfähige Breitband-Infrastruktur ist ein entscheidender Standortfaktor für Gewerbebetriebe. Mit dem Start des Glasfaserausbaus erfolgt der erste Schritt vom Megabit zum Gigabit und damit hin zu einer zukunftsfähigen digitalen Infrastruktur. Mit staatlicher Unterstützung können über 140 Gewerbebestände mit direkten Glasfaseranschlüssen bis in die Gebäude versorgt werden. Damit erhalten die angesiedelten Unternehmen einen Glasfaser-Hausanschluss mit Datentransfer in Lichtgeschwindigkeit.“

„Mit dem schnellen Internet sichert sich unsere Stadt einen digitalen Standortvorteil.“

Dr. Michael Fraas,
Wirtschaftsreferent der Stadt Nürnberg

„Die Versorgung mit ultraschnellen Breitbandnetzen ist eine Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit von Gewerbegebieten und damit für den gesamten Wirtschaftsstandort Nürnberg“, sagte Nürnbergs Wirtschaftsreferent Dr. Michael Fraas.

BAYERNHAFEN BAMBERG: KREATIVER UMGANG MIT BEGRENZTER FLÄCHE

Oft ist Raum begrenzt – jetzt zählt kreative Ingenieurleistung, um die verfügbare Fläche intelligent zu nutzen. Ein aktuelles Beispiel ist Kai 4 im bayernhafen Bamberg: Hier wandelt die bayernhafen Gruppe ein bisheriges Schräg- in ein Senkrecht-Ufer



Start für den Glasfaserausbau im bayernhafen Nürnberg: v.l. Bayerns Finanz- und Heimatminister Dr. Markus Söder, Nürnbergs Wirtschaftsreferent Dr. Michael Fraas, Werner Prucker, Leiter Produktion Technische Infrastruktur Nürnberg bei der Deutschen Telekom, Joachim Zimmermann, Geschäftsführer der bayernhafen Gruppe, und Alexander Ochs, Geschäftsführer der Betreibergesellschaft des bayernhafen Nürnberg, der Hafen Nürnberg-Roth GmbH

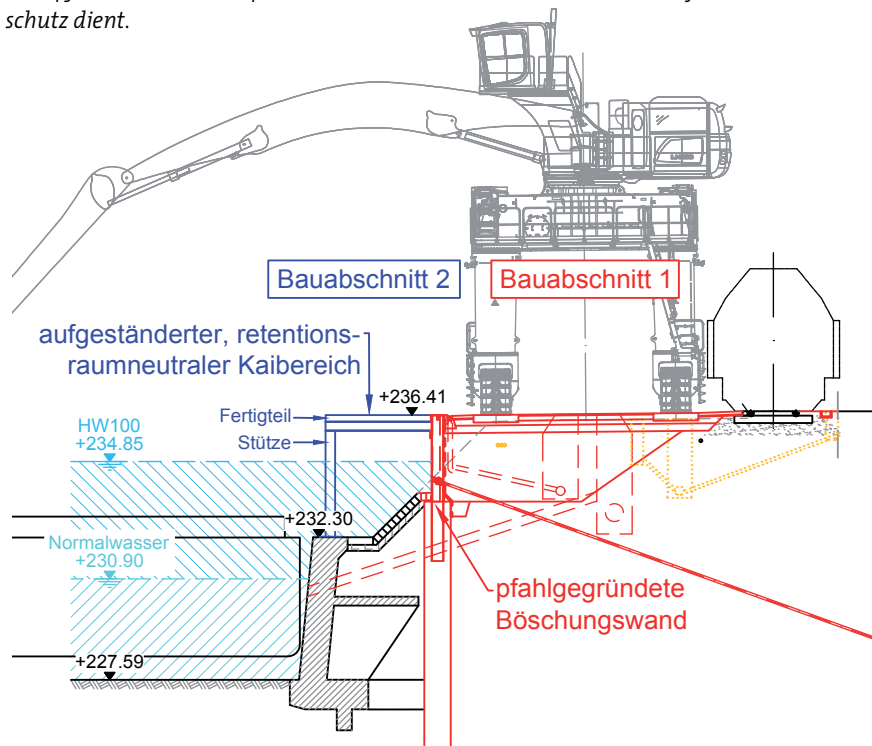
um und optimiert dadurch den Umschlag von und aufs Binnenschiff. Durch den Einsatz von Stützpfehlen unterm Kai muss kein zusätzlicher Retentionsraum verbraucht werden – dieser dient ja dem Hochwasserschutz. „Wichtig für bayernhafen ist, sich dauerhaft die Bauherrenfähigkeit zu erhalten“, sagt Joachim Zimmermann, „wir haben daher eine eigene starke Infrastruktur-Abteilung mit Bauingenieuren, Bautechnikern und Bauzeichnern sowie Maschinenbauingenieuren.“

„INFRASTRUKTUR IST DIE BASIS UNSERER WIRTSCHAFT“

Joachim Zimmermann hebt hervor, dass beim Infrastrukturausbau in der

vergangenen Legislaturperiode viel getan worden sei, die neue Bundesregierung müsse die Investitionen in die Infrastruktur weiterführen: „Infrastruktur ist die Basis unserer Wirtschaft, sie muss laufend in Stand gehalten werden. Investitionsstau darf es nicht geben.“ Notwendig seien zudem Impulse zur Stärkung der Bauwirtschaft, die aktuell kaum mehr zusätzliche Kapazitäten bereitstellen könne. „Der Erhalt und Ausbau von Infrastruktur ist notwendigerweise ein Dauerbrenner. Um die dafür erforderlichen Vorhaben kontinuierlich zu realisieren, braucht es einen breiten Konsens über alle Beteiligten und Interessensgruppen. Im Dialog geht dies am besten.“

Kai 4 im bayernhafen Bamberg: Aus dem bisherigen Schrägufer wird ein Senkrecht-Ufer. Stützpfehle unterm Kai sparen zusätzlichen Retentionsraum ein, der ja dem Hochwasserschutz dient.



„Das Exportland Bayern braucht eine optimale Einbindung in globale Lieferketten.“

Interview mit Dr. Markus Söder, MdL,
Bayerischer Staatsminister der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat

Zur Landesentwicklung in Bayern tragen exportstarke, national und international erfolgreiche Unternehmen in hohem Maße bei; sie sorgen für Wertschöpfung, setzen Beschäftigungsimpulse und bieten die Basis, bayernweit gleiche Lebensverhältnisse zu schaffen. Welchen Beitrag leistet Infrastruktur zur Landesentwicklung in Bayern?

Bayern steht als Ganzes in allen relevanten Bereichen an der Spitzenposition: Von Finanzen und Wirtschaft über Bildung bis Lebensqualität. Unsere größte Herausforderung ist dabei die unterschiedliche Entwicklungsgeschwindigkeit in Stadt und Land. Landesentwicklung ist daher eine politische Schlüsselaufgabe. Wir gehen sie mit einer klaren Vision und einem konkreten Maßnahmenpaket an.

Unsere Vision für Bayern ist: Bayern bleibt Chancenland Nr. 1, egal ob bei Schule, Ausbildung, Studium, Berufswahl oder der Möglichkeit, selbst einen Betrieb zu gründen. Bayern schöpft Kraft aus allen Landesteilen, nicht nur aus den Ballungszentren: Wir brauchen Chancengleichheit in Stadt und Land. Unser Ziel sind gleichwertige Lebensverhältnisse überall. In den Ballungsräumen streben wir daher eine gute Verkehrsentwicklung an und wollen auch das Thema Wohnraum stärker voranbringen. Genauso wichtig ist gleichzeitig, den ländlichen Raum als gleichberechtigten Zukunftsraum weiter-

zuentwickeln. Die Stärkung des ländlichen Raums ist Kernaufgabe einer Heimatpolitik. Neben sensiblem Wachstum in den Ballungszentren sind auch intelligente Lösungen in der Mobilität entscheidend. Dazu gehört vor allem das Ausnutzen der Chancen der Digitalisierung.

Im öffentlichen Dienst wollen wir die Pendlerströme durch Behördenverlagerungen entzerren und neue Formen des dezentralen Arbeitens, beispielsweise in Behördensatelliten anbieten. Mit dem System der Zentralen Orte im Landesentwicklungsprogramm soll eine wohnortnahe Daseinsvorsorge in ganz Bayern geschaffen und erhalten werden. Dabei sollen alle benötigten Infrastruktureinrichtungen in zumutbarer Erreichbarkeit für alle Bürger, gleich ob in der Stadt oder auf dem Land, vorhanden sein.

Konkret: Welchen Beitrag leistet speziell die Verkehrsinfrastruktur?

Flughäfen und Häfen sind von zentraler Bedeutung für die Verkehrsinfrastruktur im Freistaat. Deswegen sind wir dort auch an Unternehmen maßgeblich beteiligt.

Beispiel Häfen: Die sechs Standorte der bayernhafen Gruppe bieten Verbindungen zu deutschen und europäischen Seehäfen wie Rotterdam und erschließen Südosteuropa und das westliche China über die

Bahn. Dabei spielt die intelligente Verknüpfung dieser Verkehrsträger im kombinierten Verkehr eine entscheidende Rolle. Rund 425 angesiedelte Unternehmen mit etwa 13.000 Mitarbeitern nutzen heute allein als Ansiedler die Standortvorteile der bayernhäfen. Die bayernhäfen sind Job- und Wirtschaftsmotoren in ihren Regionen.

Beispiel Flughäfen: Sie sind von zentraler Bedeutung für die bayerische Wirtschaft: Der Flughafen München verbindet Bayern direkt mit über 200 Zielen in aller Welt. Er ist mit über 35.000 Arbeitsplätzen am Standort schon heute eine der größten Arbeitsstätten Bayerns. Insgesamt sichert der Flughafen München nach einer vbw-Studie fast 70.000 Arbeitsplätze und rund 4,4 Milliarden Euro jährliche Wertschöpfung in ganz Bayern. Auch der Flughafen Nürnberg stärkt nach eigener Einschätzung die Metropolregion mit 12.000 direkten und indirekten Arbeitsplätzen, aus denen sich eine Wertschöpfung von etwa 820 Millionen Euro pro Jahr ergibt.

Die Lebensqualität in Bayern fußt auch auf dem passenden Maß von Wirtschafts- und Naturraum. Beide Aspekte kommen beim Ausbau bestehender Infrastruktur zum Tragen, im Gegensatz zum Infrastruktur-Neubau auf grüner Wiese. Welche Schwerpunkte setzt der Freistaat Bayern bei Erhalt und Ausbau der Infrastruktur?

Wir arbeiten mit einem weit gespannten Netz Zentraler Orte: Statt ein oder zwei Mega-Ballungsräumen haben wir ein landesweites Netzwerk lokaler Entwicklungstreiber von den drei Metropolen über die neuen Regionalzentren bis hin zu Ober- und Mittelzentren. Wir sind stolz auf die starke interkommunale Zusammenarbeit. Gestärkt wird sie durch Anreize im Zentralen-Orte-System und neue Möglichkeiten durch die Lockerung des Anbindegebotes.

Wir wollen weniger Pendlerströme auch im ländlichen Raum durch bessere Kombination von Wohnen und Arbeiten. Wir wollen eine bürgernahe, dezentrale Verwaltung durch Behördenverlagerungen und ein umfassendes digitales Angebot der Dienstleistungen.

Wir wollen selbstbewusste und kreative Entscheidungsträger vor Ort durch mehr Entscheidungsspielräume und weniger Bevormundung im neuen Landesentwicklungsprogramm.

Was bedeutet das konkret für Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bei den Beteiligungsunternehmen des Freistaats? Im Exportland Bayern spielt Vernetzung eine Hauptrolle. Welche Strategie verfolgt der Freistaat Bayern bezüglich multimodaler Knotenpunkte im Hafensbereich?

Beispiel Flughafen München: Die Luftverkehrsinfrastruktur muss dort, wo sie schon erfolgreich betrieben wird, weiter gestärkt werden. Der Flughafen München ist bereits heute in Spitzenverkehrszeiten nahezu völlig ausgelastet, die Luftverkehrsnachfrage steigt aber weiter an. Die 3. Start- und Landebahn ist daher das zentrale Projekt zur Weiterentwicklung des Flughafens München. Nur durch eine leistungsstarke Luftverkehrsinfrastruktur kann sich der Freistaat Bayern auch in Zukunft im globalen Wettbewerb erfolgreich behaupten.

Das Exportland Bayern braucht eine optimale Einbindung in globale Lieferketten. Im Landesentwicklungsprogramm ist deshalb festgehalten, dass Häfen bei Bedarf trimodal auszubauen sind. In der bayernhafen Gruppe wird dem durch eine gezielte und vorausschauende Investitions- und Entwicklungspolitik Rechnung getragen. Dies wurde zum Beispiel bei der Vorstellung der Planungen für die Terminalerweiterung in Regensburg 2015 deutlich. Aber auch an den anderen bayernhafen-

Standorten werden multimodale Lösungen angeboten: mit modernen trimodalen Terminals in Nürnberg und Aschaffenburg oder dem bimodalen Terminal in Bamberg.

Neben Wasserstraße, Schiene und Straße sind Daten längst die „vierte Infrastruktur“. Die Breitband-Versorgung gehört daher zu den Top-Themen in Bayern. Welche Impulse wird der Freistaat Bayern setzen, um den engen Zusammenhang von Verkehrlicher und digitaler Infrastruktur weiter voranzubringen?

Lückenlose Transportüberwachung in der Logistik, moderne Verkehrsleitsysteme und zukünftige Anwendungen wie autonomes Fahren und vernetzte Mobilität erfordern eine leistungsfähige und vor allem flächendeckende Breitbandinfrastruktur. Auch deshalb gilt es eine digitale Spaltung zwischen dem ländlichen Raum und den Ballungsgebieten zu vermeiden.

Wir treiben deshalb den flächendeckenden Ausbau der Datenautobahnen seit nunmehr vier Jahren mit höchster Priorität voran. Bayernweit sind 97 % aller Kommunen in ein Förderverfahren eingestiegen und profitieren vom 1,5 Mrd. Euro umfassenden bayerischen Förderprogramm. Mit dem geförderten Ausbau entsteht ein weitverzweigtes Glasfasernetz, welches zugleich die Grundlage für schnelles mobiles Internet über WLAN und zukünftig über 5G-Mobilfunk schafft.

Seit Beginn des Förderprogramms 2013 wurden 1,3 Millionen bayerische Haushalte neu mit mindestens 50 Mbit/s versorgt. Wir wollen zukunftssichere Breitbandnetze, die auch höchsten Anforderungen gerecht werden. Daher setzt Bayern voll auf den Ausbau der Glasfaserinfrastruktur. Aktuell sind im Förderverfahren rund 36.000 km Glasfaserleitungen im Bau oder bereits in Betrieb. 676.000 Haushalte werden damit neu an das schnelle Internet angeschlossen, davon erhalten über 79.000 Haushalte einen direkten Glasfaseranschluss bis in die Gebäude (FTTB). Nach Abschluss aller bisher geplanten und aktuell laufenden Maßnahmen werden über 96 % der bayerischen Haushalte mit schnellem Internet versorgt sein.



© Bay. 5TMFLH

DR. MARKUS SÖDER

Der gebürtige Nürnberger studierte Rechtswissenschaften in Erlangen und arbeitete nach dem juristischen Staatsexamen als wissenschaftlicher Assistent am Lehrstuhl für Staats-, Verwaltungs- und Kirchenrecht. Danach volontierte er beim Bayerischen Rundfunk und war dort als Redakteur tätig. 1998 wurde er an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen/Nürnberg promoviert.

Seit 1983 ist er CSU-Mitglied, von 1995 bis 2003 hatte er den Landesvorsitz der Jungen Union Bayern inne. 2003 - 2007 war er CSU-Generalsekretär. Parallel war er viele Jahre lang Vorsitzender der CSU-Medienkommission und Kreisvorsitzender der CSU Nürnberg-West. Seit Juni 2008 leitet er den CSU-Bezirksverband Nürnberg-Fürth-Schwabach.

Dr. Markus Söder ist seit 1994 Mitglied des Bayerischen Landtages und gehört seit Oktober 2007 der Bayerischen Staatsregierung an: bis Oktober 2008 als Staatsminister für Bundes- und Europaangelegenheiten, von Oktober 2008 bis Oktober 2011 als Staatsminister für Umwelt und Gesundheit, von November 2011 bis Oktober 2013 als Staatsminister der Finanzen und bis heute als Bayerischer Staatsminister der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat. Dr. Markus Söder ist verheiratet und hat vier Kinder.

Qualität zahlt sich aus

Durchbruch für Recyclingbaustoffe im Nürnberger Straßenbau



© ABZ Die grünen Engel

Das ABZ Aufbereitungszentrum Nürnberg im bayernhafen Nürnberg ist ein Zusammenschluss von sechs unabhängigen Entsorgungsunternehmen – genannt „Die Grünen Engel“. Hier entstehen auch hochwertige Recyclingbaustoffe für den Nürnberger Straßenbau.

Unter dem Leitsatz ‚Aufeinander bauen‘ hatte die bayernhafen Gruppe in ihrer kurs bayernhafen-Ausgabe von Mai 2014 die enge Zusammenarbeit mit der Bauwirtschaft als Titelthema gewählt. Darin ging es auch um das Potenzial, das Recyclingbaustoffe für den Nürnberger Straßenbau haben. Solche hochwertigen Sande, Splitte und Schotter, die für Tragschichten im Straßen- und Wegebau zum Einsatz kommen, werden im bayernhafen Nürnberg von der Durmin Entsorgung & Logistik GmbH produziert, die zu „Die Grünen Engel“ gehört - einem Zusammenschluss von sechs unabhängigen Entsorgungsunternehmen im ABZ Aufbereitungszentrum Nürnberg. ABZ-Geschäftsführer Johannes Gritz hatte seinerzeit darauf hingewiesen, dass die Nachfrage für diese Sekundärbaustoffe nahezu ausschließlich von Privatunternehmen komme; die öffentliche Hand halte sich da sehr zurück. Dabei seien Sekundärbaustoffe doch die deutlich bessere Alternative zur Deponieverfüllung.

Offensichtlich wurde dieser gemeinsame Appell von bayernhafen Gruppe und ABZ sowie die Aufklärungskampagnen durch den Baustoff Recycling Verband Bayern gehört, denn Anfang 2015 entschied sich der Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR) zu einem Pilotprojekt. Stadt Nürnberg und die Firma Durmin bestimmten darin gemeinsam Probefelder im bayernhafen Nürnberg, auf denen dann im Bereich der Frostschuttschicht Recyclingmaterial im Straßenbau eingesetzt wurde. Besonderes Augenmerk lag dabei auch auf den Verdichtungsverfahren, um je nach eingesetztem Material die Vorgaben zur Tragfähigkeit einzuhalten.

HÄRTETEST BESTANDEN

Das Ergebnis des Pilotprojekts präsentierte Mitte 2017 der Technische Werksleiter des SÖR, Marco Daume: „Recycling-Beton entspricht unter Berücksichtigung des geeigneten Verdichtungsverfahrens sowohl in qualitativer Hinsicht als auch in Bezug auf Belastungsfähigkeit, Handling und Einbaugeschwindigkeit im Wesentlichen dem Einbau mit natürlichen Baustoffen.“ Das Recyclingbaumaterial zeige auch nach zwei Wintern und stetiger Schwerverkehrsbelastung keinerlei Fahrbahnschäden – damit erfülle es wichtige Voraussetzungen dafür, neben den natürlichen Baustoffen zukünftig im Nürnberger Straßenbau berücksichtigt zu werden, und werde – soweit die Einbauvoraussetzungen vorliegen – auch Eingang in die öffentlichen Ausschreibungsunterlagen finden.



© ABZ Die grünen Engel

Sekundärbaustoffe sind hochwertige Sande, Splitte und Schotter, die für Tragschichten im Straßen- und Wegebau zum Einsatz kommen. Die deutlich bessere Alternative zur Deponieverfüllung.

Bauingenieur

Seit den frühesten Stadt-Gründungen der Menschheit steht Bauen für Zivilisation, für Entwicklung und wirtschaftlichen Fortschritt. Gebaut werden heute so unterschiedliche Projekte wie Straßen, Brücken, Gleisanlagen, Tunnel und Kanäle, Wohn-, Industrie-, Gewerbe- und Bürogebäude, Trinkwasser- und Abwassernetze, Häfen, Flughäfen, Windparks sowie Energieerzeugungsanlagen.

Immer dann, wenn etwas Neues entsteht oder etwas Vorhandenes modernisiert, erweitert oder zurückgebaut wird, schlägt die Stunde der Bauingenieure – sie sind diejenigen, die aus zwei Dimensionen drei machen, die in Nutzungen denken, Statik beherrschen und komplexe Bauprojekte kaufmännisch und technisch exakt planen, rechnen, managen und realisieren können. Wirt-

schaftlichkeits-Berechnungen sind ihnen ebenso vertraut wie Baustoffeigenschaften, Sicherheitsanforderungen, Umweltbestimmungen, Genehmigungsprozesse und virtuelle Bauwerksmodellierung. Unterhalb des Sammelbegriffs „Bauingenieur“ tummeln sich eine Vielzahl von Spezialisten wie beispielsweise Hoch-, Tiefbau- oder Wasserbauingenieure, Verkehrswegeplaner und Tragwerksplaner bzw. Statiker. Wenn schließlich ein fertig geplantes Projekt realisiert wird, schlägt wiederum die Stunde der Bauleiter, die in enger Abstimmung mit den Planungsingenieuren die Zeichnungen Wirklichkeit werden lassen.

Auch in der kontinuierlichen Entwicklung von Hafen-Infrastruktur spielen Bauingenieure eine entscheidende Rolle; ihre Kompetenz ist immer dann gefragt,

wenn Kaianlagen, Hafenbahnhöfe und Zufahrtsstraßen optimiert, ergänzt oder neugebaut werden, wenn Flächen für neue Nutzungen in Form gebracht, Containerterminals erweitert, Ver- und Entsorgungsleitungen hergestellt oder geplant werden.

Jedes neue Bauprojekt ist ein Unikat: vom Umfang, der geplanten Nutzung, der Umgebung und der Genehmigungssituation her. Bauingenieure übertragen daher ihr umfangreiches Wissen jeweils neu auf die gestellte Aufgabe und passen daraufhin ihren Umgang mit den Baustellenteams, Behörden, Planern, der Bauüberwachung, Baufirmen und anderen Beteiligten an.

Bauingenieure sind die Infrastruktur-Ermöglicher.

„Türöffner-Tag“ der Sendung mit der Maus

Am 3. Oktober lud „Die Sendung mit der Maus“ (WDR) erneut zum bundesweiten „Türöffner-Tag“. Auch der bayernhafen Regensburg machte mit und öffnete neugierigen Maus-Fans eine Tür, die sonst verschlossen ist: die Tür des Führerhauses im Hafenkran Nr. 21. 75 Stufen nahmen die Kinder bis dort oben, bis auf 17 Meter Höhe, genossen den Ausblick und durften dann auch selbst mal Kranführer sein: Unter Anleitung eines Kranführers baggerten die Mädchen und Jungs eigenhändig Wasser aus dem Hafenbecken. Ein Riesen-Erlebnis!



... am »Türöffner-Tag«, Dienstag, 3. Oktober 2017



DiaLog



Die Wiesneth Mühle

... seit mehr als 300 Jahren in Familienbesitz

Allein in Sambach, am Hauptsitz der Wiesneth Mühle, können Getreide in mehr als 100 Silozellen gelagert werden, die mit modernsten Kühl- und Trocknungsanlagen ausgestattet sind. Die Vermahlung übernehmen modernste Mahlanlagen.

Die Anfänge der Mühle im Ortsteil Sambach der oberfränkischen Gemeinde Pommersfelden reichen bis ins 13. Jahrhundert zurück. Und seit über 300 Jahren mahlen hier „die Wiesneths“. Immer wieder hat es das Familienunternehmen geschafft, aus sich selbst heraus die Zukunft zu gestalten – so auch jetzt: In einer der größten Mühlen Bayerns ist bereits die junge Generation an Bord, die beiden Schwestern Julia Wiesneth, gelernte Bankkauffrau und Müllerin und verantwortlich für das Qualitätsmanagement, und Luisa Wiesneth, gelernte Groß- und Außenhandelskauffrau und Müllerin und verantwortlich für die Laborleitung sowie das Außenlager im bayernhafen Nürnberg. Vater Heinrich Wiesneth hat die Geschäftsführung inne, Onkel Johannes Wiesneth die Betriebsleitung. Und Mutter Barbara arbeitet im Büro.

Das Familienunternehmen blickt auf eine lange handwerkliche Tradition zurück und investiert kontinuierlich in modernste Mahl- und Lagertechnologien. So wird in Sambach in zwei getrennten Mahlverfahren jeweils eine breite Palette an Weizen-, Roggen- und Dinkelmehlen produziert; zudem können die gesamten Prozesse per Computersteuerung gelenkt und rückverfolgt werden. Ihr Getreide bezieht die Wiesneth Mühle GmbH direkt von den Landwirten der Region. Dank der beiden Lagerstellen im bayernhafen Nürnberg sowie im Hafen Würzburg konnte das Einzugsgebiet noch einmal erweitert werden.

„Kein Land der Welt ist so reich an Brotsorten wie Deutschland“, sagt Luisa Wiesneth, die 2016 bei der ‚Europäischen Woche der Berufsbildung‘ in Münster nach einem eintägigen Leistungswettbewerb als beste deutsche Müllerin der Handwerkskammer ausgezeichnet wurde, „entsprechend vielfältig ist die Auswahl, die wir in der Wiesneth Mühle herstellen. Das Roggen-, Weizen- und Dinkel-Getreide kann in mehr als 100 Silozellen separat gelagert und dann vermahlen werden.“

An den Standorten Nürnberg und Würzburg sind es jeweils um die 60 Silozellen: Hier wird Getreide bemustert, gereinigt, sortiert, in bestem Raumklima dank modernster Kühl- und Trock-

nungsanlagen gesund zwischengelagert und dann je nach Produktionsplan mit eigenen Lkw nach Sambach gefahren. Auch nach dem Mahlvorgang wird die Qualität im eigenen Labor kontrolliert; danach erfolgen die vollautomatische Absackung oder die Lose-Verladung sowie die Auslieferung per eigenem Fuhrpark an die Kunden. „Unsere Kunden sind Handwerks- und Großbäckereien sowie Fachgroßhändler“, erläutert Luisa Wiesneth.

An den beiden Lager-Standorten im bayernhafen Nürnberg und im Hafen Würzburg nutzt die Fa. Wiesneth auch die direkte Anbindung ans Binnenschiff. Wintergerste, Triticale – eine Kreuzung von Weizen und Roggen – sowie Raps liefert das Unternehmen oft per Binnenschiff in die verarbeitende Industrie, z.B. Futtermittelindustrie. „Die Nähe zum Binnenschiff ist ein wichtiger Standortvorteil für uns“, sagt Luisa Wiesneth, „zur Erntezeit bin ich täglich in unserem Lager im bayernhafen Nürnberg – und auch übers Jahr regelmäßig. Dadurch ist der Kontakt zu den Landwirten besonders gut.“ Eins ist sicher: Die nächste Getreideernte kommt bestimmt ...



Die Wiesneth Mühle ist seit über 300 Jahren in Familienhand: im Bild v.l. Geschäftsführer Heinrich Wiesneth, sein Bruder Johannes Wiesneth, der die Betriebsleitung innehat, sowie die beiden jungen Müllerinnen Julia und Luisa Wiesneth.

Sprungbrett Roll-on-Roll-off

... vom bayernhafen Passau zu Märkten in Europa und Asien

Das RoRo-Schiff der BLG startet im bayernhafen Passau – genutzt wird es z.B. vom Unternehmen Hitzinger Transporte, das für seine Kunden aus dem Wohnmobil-Markt Kastenwägen der Modelle Citroen und Peugeot wöchentlich nach Budapest transportiert.

Das Roll-on-Roll-off-Prinzip – kurz RoRo genannt – ist denkbar einfach: Denn warum sollte man etwas an den Haken nehmen, wenn es auf eigener Achse aufs Schiff rollen kann? So sind RoRo-Schiffe direkt vom Kai aus befahrbar, und rollende Güter wie z.B. Kastenwägen, Traktoren oder Mähdrescher fahren am Starhafen auf RoRo-Schiffe auf – also roll-on – und am Zielhafen wieder hinunter, also roll-off. Nicht rollende Güter wie Transformatoren oder Windkraftflügel werden per LKW auf RoRo-Schiffe geladen. All diese Möglichkeiten bietet die RoRo-Anlage im bayernhafen Passau – und sie wird intensiv genutzt, insbesondere donauabwärts Richtung Ungarn und Bulgarien, aber genauso in Gegenrichtung.

Die Fa. Donau Star BG EOOD betreibt seit Juli 2015 die beiden Katamarane „Jumbo II“ und „Jumbo III“ im zweiwöchentlichen Linien-Betrieb ‚StarLines‘ zwischen Passau und dem bulgarischen Hafen Ruse: Etwa sieben Tage brauchen sie donauabwärts bis Ruse und neun Tage wieder zurück nach Passau. Oftmals machen sie dabei auch Station im österreichischen Enns, im slowakischen Bratislava, im rumänischen Turnu Măgurele und je nach Kundenwunsch auch in allen weiteren geeigneten Binnenhäfen. Bis zu 1.500 t können die Schiffe transportieren. „Die Katamarane sind die letzten Schiffe, welche bei Niedrigwasser zum liegen kommen aufgrund ihres minimalen Tiefgangs“, sagt Alexander Rubchev von der Donau Star-Niederlassung in Regensburg, „Mit ihrer Fläche von 80 x 19 Meter sind sie wie große Fähren. Es gibt so gut wie keine Beschränkungen, und die Ladung ist sicher. Zudem kann die RoRo-Ladung auch um statisches Stückgut ergänzt werden, das mittels Kran zugeladen wird.“

Die Bolk Transporte GmbH aus dem österreichischen Altnang-Puchheim profitiert vom RoRo-Dienst; sie fährt mit StarLines für ihre Kunden Traktoren, Mähdrescher und Erntemaschinen donauabwärts, insbesondere nach Rumänien und Bulgarien. Große Chancen sieht die Firma Bolk auch für Zielmärkte in der Türkei, im Iran und Irak, in Russland, Aserbeidschan und Georgien – die RoRo-Route öffne die Wege dorthin.

Das Unternehmen Hitzinger Transporte aus Hohenau im Bayerischen Wald nutzt das RoRo-Schiff der BLG für seine Kunden aus dem Wohnmobil-Markt. So werden Kastenwägen der Modelle Citroen und Peugeot überwiegend vom Werk in Italien per Bahn nach Passau gefahren, 10 % auch per Lkw aus Frankreich. Am Hitzinger-Standort im bayernhafen Passau-Schalding werden die Fahrzeuge dann aufbereitet, das heißt u.a. endgereinigt; zudem werden Garantiewerke durchgeführt. Seit Juni 2017 werden die Fahrzeuge dann per RoRo-Schiff wöchentlich nach Budapest transportiert; von dort sind's noch rund 80 Lkw-km zur Endfertigung der Wohnmobile. Danach erfolgt die Auslieferung zu Kunden europaweit. „Der RoRo-Transport ist ein ganz wesentlicher Teil unserer logistischen Kette“, sagt Geschäftsführer Daniel Hitzinger, „wir haben kontinuierlich das Geschäft aufgebaut, und mit dem RoRo-Startpunkt im bayernhafen Passau haben wir gute Argumente für weitere Kunden.“



© Donau Star BG EOOD

Ein Katamaran vor allem für rollende Güter – im zweiwöchentlichen StarLines-Betrieb verbindet die Fa. Donau Star BG EOOD seit Juli 2015 den bayernhafen Passau mit dem bulgarischen Hafen Ruse und weiteren RoRo-geeigneten Häfen an der Donau.



Vom Baum über Zellstoff zum Papier

Die Sappi Stockstadt GmbH produziert Feinpapiere für hochwertige Kalender, Bild- und Kunstbände

Was braucht ein Papier, um Bilder im Druck hervorragend zur Geltung zu bringen? Vor allem die richtigen Rohstoffe. Mit diesen kennt sich die Sappi Stockstadt GmbH besonders gut aus. Denn als eine von sieben europäischen Papierfabriken von Sappi Europe produziert das Werk in Stockstadt am Main jährlich bis zu 450.000 t Feinpapier und bis zu 160.000 t Zellstoff. Die Zellstoffproduktion geht bis in das Jahr 1898 zurück.

Zellstoff ist mit der wichtigste Rohstoff für die Papierherstellung: Er entsteht, wenn man Pflanzenfasern chemisch aufschließt. Das Buchenholz für seine Zellstoffproduktion bekommt Sappi Stockstadt weitestgehend aus den nahen Mittelgebirgen wie Spessart, Odenwald und Taunus. Lkw bringen das Holz direkt aus dem Wald zum Werk. Im Gegensatz zu den gut gewachsenen Buchenstämmen, die zum Beispiel in die Möbelindustrie gehen, wird für die Papierproduktion überwiegend das sogenannte Schwachholz eingesetzt.

Das Buchenholz wird zuerst in kurze Stämme gesägt, dann entrindet, zu Schnitzeln gehackt und in den Kochprozess gegeben. Das hierfür benötigte Wasser kommt aus dem nahe gelegenen Main. Chlorfrei gebleicht geht ein Teil des Zellstoffbreis dann in flüssigem Zustand direkt in die Papierproduktion. Da Buchenzellstoff aus kurzen Fasern besteht, wird dieser dann mit langfaserigem Zellstoff, der zugekauft wird, gemischt – je nach gewünschter Qualität des Endprodukts.

ENGE ZUSAMMENARBEIT MIT DEM BAYERNHAFEN ASCHAFFENBURG

Der zugekaufte Zellstoff wird per Schiff über den benachbarten bayernhafen Aschaffenburg oder per Bahn direkt über den Sappi-eigenen Gleisanschluss angeliefert.

Den gleichen Weg nimmt ein weiterer wichtiger Rohstoff, Calciumcarbonat, welcher in der Papierproduktion als Füllstoff beigegeben wird, um die Lücken zwischen den Fasern zu schließen.

Dieser wird überwiegend per Binnenschiff vom Seehafen über Rhein und Main angeliefert, teilweise auch per Waggon aus den Steinbrüchen Europas.

Weitere Rohstoffe für die Papierherstellung sind u.a. Stärke, um die Reißfestigkeit des Papiers zu erhöhen, Binder, Streichfarbe für mehrfach gestrichene Oberflächen und Zusatzstoffe für die weitere Veredelung.

Die Papierproduktion ist sehr energieintensiv, Sappi Stockstadt betreibt daher sein eigenes Kraftwerk. Die Kohle dafür kommt ebenfalls per Binnenschiff von den europäischen Seehäfen. „Wir haben eine durchgehende Produktion, sieben Tage die Woche und 24 Stunden am Tag“, sagt Birgit Wanzke, Leiterin Beschaffung der deutschen Sappi-Werke, „alle unsere Rohstoffe für die Papierproduktion werden daher regelmäßig, i.d.R. arbeitstäglich, angeliefert.“

Bereits seit vielen Jahren arbeiten Sappi Stockstadt und der bayernhafen Aschaffenburg eng zusammen, um die eingehenden Rohstoffe für die Papierproduktion optimal zu organisieren.



Von Sappi zugekaufter Zellstoff wird per Schiff zum bayernhafen Aschaffenburg geliefert. Zum Einsatz kommt ein modernes, mobiles Umschlaggerät.

„Hafen ist einfach spannend“

Hafenfest im bayernhafen Aschaffenburg



Vier Jahre nach dem ersten Hafenfest lud der bayernhafen Aschaffenburg erneut zu „Hafen live erleben“ – und Groß und Klein kamen und genossen ein attraktives Programm: So war ein Ausflugschiff, das stündlich vom Hafenbecken 2 über den Main zum Aschaffener Schloss und zurück fuhr, von Beginn an gut gefüllt – und der Blick von Deck bot allerbesten Überblick. Den gewannen auch alle Schwindelfreien, die sich per Arbeitsbühne auf 54 Meter hoch schrauben ließen, die Passagiere des Hafenzugs, die Fans schweren Geräts bei der Technischau und alle, die den bayernhafen Aschaffenburg zu Fuß erkundeten.

Eine große Anziehungskraft übte auch das Frachtschiff der BAVARIA Schiffs- und Speditionen-AG aus – ebenso wie für die Kinder der Lokführerscheine und das Wasserbaggern auf dem Hafenkran: So baggerten Mädchen und Jungs unter Anleitung eines Kranführers eigenhändig Wasser aus dem

Hafenbecken. Viele Besucher informierten sich zudem auf dem Hafen-Boulevard; so stellte hier etwa bayernhafen seine Pläne zur Hafenentwicklung vor.

Vielfalt war auch garantiert bei den Unternehmen, die zum Hafenfest ihre Tore öffneten: So zeigte Pollmeier, Europas leistungsfähigstes Buchenholzsägewerk, wie aus Baumstämmen Bretter für die Möbelindustrie werden; die Sufferl Fördertechnik, größter Vertragshändler der Linde Material Handling GmbH, präsentierte faszinierende Gabelstapler und Lagertechnik-Geräte, und bei Roth Energie erfuhren die Besucher u.a., wie Tanklasten beladen werden. Gerne besuchten die Gäste auch die Unternehmen kreher Beton, raab karcher, SAF Holland, teamFOOD, Team LOG und Rohstoffhandel Westarp.

„Die Mischung hier ist einfach besonders“, meinte ein junges Paar, das mit seinen beiden Kindern gekommen war, „wir kommen

hier alle auf unsere Kosten: Unsere Kinder entdecken, spielen, toben und können was gewinnen, und wir kommen rum und erleben, was Hafen eigentlich alles ist und welche Unternehmen hier arbeiten.“ Für das leibliche Wohl sorgten regionale Gastronomie- und Streetfood-Anbieter.

„Es sind viele tausend Besucher aus ganz Aschaffenburg und aus der Region gekommen“, sagte Wolfgang Filippi, Niederlassungsleiter des bayernhafen Aschaffenburg, „das Hafenfest ist ein Magnet für die Menschen, weil Hafen so vielfältig ist, weil hier Wasser, Schiene und Straße verknüpft werden und die Menschen Logistik hautnah erleben können. Hafen trägt viel zu unserer aller Lebensqualität bei. Beim Hafenfest erfahren die Menschen, warum.“

Das nächste Hafenfest plant der bayernhafen Aschaffenburg 2021, wenn der Hafen seinen 100sten Geburtstag feiert.



„Hindernisse“ sind für den Bike-Trial-Künstler einfach nur die Bühne, um sein Können zu zeigen.



Eine Fahrt mit dem Hafenzug – für kleine und große Passagiere ein Erlebnis.



Ganz nah dran am schweren Gerät – bestens besucht war auch die Technischau.



© SHELL

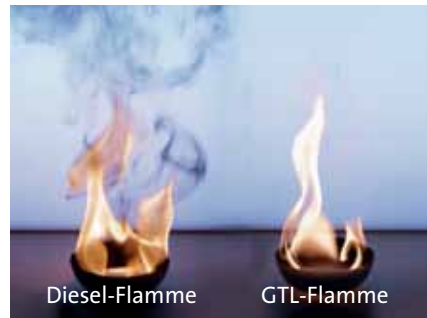
Shell arbeitet seit über 35 Jahren an einer Methode, Gas mittels eines chemischen Verfahren in wertvolle Flüssigkeiten umzuwandeln, die als Kraftstoffe, Schmierstoffe und chemische Grundstoffe genutzt werden können. 2012 nahm Shell die weltweit größte GTL Produktionsanlage „Pearl“ in Katar in Betrieb – mit einer Volllastproduktion von 140.000 Barrel GTL-Produkten pro Tag.

Dieser Kraftstoff hat das Zeug zu mehr

Wer die Eigenschaften von Gas-to-liquids-Kraftstoff – kurz GTL Fuel – kennen lernt, fragt sich, warum dieser aus Erdgas gewonnene, synthetische Dieselkraftstoff nicht schon längst flächendeckend eingesetzt wird. So verbrennt GTL Fuel nach Aussagen von Johann Berger, Geschäftsführer der in Vilshofen ansässigen Maier & Korduletsch Energie GmbH, sauberer als herkömmlicher Dieselkraftstoff auf Erdölbasis und produziert somit weniger lokale Emissionen bei Feinstaub-Partikeln, Stickoxiden (NOx) und Schwefeloxiden (SOx), je nach Anwendung beispielsweise bis zu 35 % weniger an Stickoxiden und bis zu 50 % weniger an Partikelemissionen.

Die Handhabung sei einfach, da weder am Dieselmotor noch an den Betankungsanlagen etwas umgerüstet werden müsse. Und, so führt Johann Berger weiter aus: „GTL Fuel ist ungiftig, geruchsarm und leicht biologisch abbaubar. Es weist eine höhere Cetanzahl auf und enthält praktisch keinen Schwefel und keine aromatischen Verbindungen. Dadurch hat GTL Fuel ein geringeres Gefährdungspotenzial.“ So gelte für GTL Fuel die Wasser-Gefährdungsklasse 1, für herkömmlichen Dieselkraftstoff dagegen bereits die

Wasser-Gefährdungsklasse 2. Zudem laufe der Motor aufgrund der hohen Cetanzahl ruhiger. Und: „GTL Fuel kann die Motorengeräusche signifikant reduzieren und ist damit ideal zum Beispiel für Busse im ÖPNV, für Entsorgungsfahrzeuge und Binnenschiffe.“



In der Binnenschifffahrt kommt GTL Fuel in Deutschland bereits auf einigen Schiffen zum Einsatz, wie z.B. auf dem Ausstellungs- und Eventschiff MS Jenny, die im Dienste der Forschung auch als ‚MS Wissenschaft‘ unterwegs ist, oder auf Schiffen im Betriebsgebiet des Hamburger Hafens, wie etwa in Hafenbarkassen oder der Flotte der Hamburg Port Authority.

Mit Binnenschiffen kennt sich die seit 1919 familiengeführte Maier & Korduletsch

Energie GmbH aus – denn das Unternehmen, das als Mineralölhändler begann und sich heute als Servicedienstleister für Mobilität, Schmierstoffe und Wärme versteht, betreibt seit vielen Jahren das Bunkerboot im bayernhafen Passau-Racklauer. „Wir haben viele Anfragen aus der gewerblichen Güterschifffahrt und von Flusskreuzfahrtschiff-Betreibern“, sagt Johann Berger, „GTL Fuel ist aufgrund seiner positiven Emissionseffekte hervorragend für die Betankung von Binnenschiffen geeignet. Es kann sowohl als Kraftstoff-Ersatz wie auch als Kraftstoff-Beimischung dienen.“

GTL durchläuft in Bayern gerade den nach Bundes-Immissionsschutzgesetz erforderlichen Genehmigungsprozess für die Verwendung in Straßenfahrzeugen; der Antrag beim Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz ist gestellt. „Noch gibt es Bedenken, aber wir sind zuversichtlich“, sagt Johann Berger, der aktuell zusammen mit einer Spedition einen GTL-Flottentest durchführen möchte, um auch die Wirtschaftlichkeit zu prüfen. „Auf den Erdölfeldern im Nahen Osten wird so viel Gas abgefackelt, dass man es vom Weltall aus sehen kann. Dieses Gas kann man wirklich besser nutzen.“

Impressum

Herausgeber:
Bayernhafen GmbH & Co. KG
Linzer Straße 6
93055 Regensburg
www.bayernhafen.de
Joachim Zimmermann
Karin Moro (verantwortlich
i.S.d.P.)
Tel +49 (0) 941 / 7 95 04-0

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

Gesamtherstellung:
Creativconcept GmbH
Prüfeninger Str. 35
93049 Regensburg
www.creativconcept.de

Fotonachweis:
Titel: shutterstock/arquiplay77
S. 3: Patrick Reinig Fotografie



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

‘Training on the Job’ für Ugandisches Management-Team

Der Victoriasee ist so groß wie Bayern und damit der größte See Afrikas. Er ist Teil von Tansania, Uganda und Kenia – und damit ein natürlicher Wasserweg zwischen den drei Staaten. Um diesen Weg für den Warentransport noch besser zu nutzen, plant Uganda den neuen trimodalen "Bukasa Port" in der Hauptstadt Kampala direkt am Victoriasee. Dieser Hafen erspart den bisherigen Landweg von und nach Uganda durch Kenia oder über die deutlich teurere Route Ruanda-Burundi-Tansania. Stattdessen können dann Güter wesentlich kostengünstiger und schneller per Schiff nach Musoma oder Mwanza in Tansania und von dort auf dem Landweg weiter nach Daressalam oder Tanga am Indischen Ozean transportiert werden.



Mit an Bord für die Entwicklung des Bukasa Ports ist die Gauff Gruppe aus Nürnberg, die schon seit Jahrzehnten mit der bayernhafen Gruppe im Bereich Infrastruktur zusammenarbeitet. Neben Planung, bauvorbereitenden Maßnahmen und dem Bau des Hafens übernimmt die Gauff Gruppe auch die Aus- und Weiterbildung des Personals für die Administration und den späteren Betrieb des Hafens. In diesem Bereich kooperiert Gauff mit der bayernhafen Gruppe. So besuchte im Mai 2017 eine 18-köpfige Gruppe des ugandischen Contract Management-Teams den bayernhafen Nürnberg. Im Rahmen

dieses ‚Training on the Job‘ vermittelte bayernhafen Prokurist Klaus Hohberger bei einer Hafenführung geballtes Wissen zu den Schwerpunkten Kaianlagen, Hafenbahnhof, Containerterminal und Schwergutplatz. Das Konzept für den Bukasa Port ähnelt dem des bayernhafen Nürnberg, denn über den Hafen sollen rund 250 ha Gewerbeflächen erschlossen werden. Die bayernhafen Gruppe wird den Know-how-Transfer über die Bauzeit des Bukasa Ports fortsetzen.

FormenSpiel

Sicherheit geht immer vor

Freie Wege sind das A und O für die Verknüpfung der Verkehrsträger. Das gilt gleichermaßen für Wasserweg, Schiene und Straße. Doch manchmal fordern extreme Wetterlagen eine Pause – eine notwendige Pause, um Menschen und Güter zu schützen. Dies ist nach Stürmen so, wenn Schienen und Straßen von umgestürzten Bäumen freigeräumt werden müssen. Und genauso in der Binnenschifffahrt, wenn Eis die Schiffe im Hafen hält. Gerade starker Frost ist dabei immer wieder auch für besondere „Formen“ gut. Wie hier im bayernhafen Regensburg im eiskalten Januar 2017.



„Fliegender Holländer“ mit Geisterschiff zu Gast

25 Jahre nach Eröffnung des Main-Donau-Kanals fand DAS Regensburger Opern-Highlight 2017 im bayernhafen Regensburg statt – die Open-Air-Aufführung von Richard Wagners „Fliegender Holländer“ am 15. Juli. Unter der musikalischen Leitung von Generalmusikdirektor Tetsuro Ban und der Regie von Jona Manow bot das Theater Regensburg den 2.000 Zuschauern ein grandioses Erlebnis. Die Fassade des Stadtlagerhauses im Westhafen wurde dabei zur größten Leinwand der Stadt, auf die Künstler Andreas Hauslaib spektakuläre Videos projizierte – ein eindrucksvolles Szenario für die Geschichte des verfluchten Seefahrers, den nur die bedingungslose Liebe einer Frau davon erlösen kann, auf ewig auf dem Meer umherzuirren.

Zum Klingen brachten die romantische Oper das Philharmonische Orchester Regensburg, hervorragende Solisten wie Aile Asszonyi in der Rolle der Senta und 90 Chorsängerinnen und Chorsänger. Dramaturgischer Höhepunkt des Abends war die Einfahrt des Geisterschiffs durchs Hafenbecken. Der technische Aufwand für das Team von Cristo Twele für diese Aufführung war enorm. So wurden rund 900 Meter Glasfaserkabel verlegt, damit die Akustik stimmte. Zwischen Bühne und Zuschauerbereich am Nordkai lag das über 70 Meter breite Hafenbecken. Beim Theater Regensburg hat man Erfahrung mit außergewöhnlichen Orten als Spielstätten. Nach Walhalla, Kalkwerk und dem alten Jahnstadion war dieses Mal der bayernhafen Regensburg für Intendant Jens Neundorff von Enzberg das Wunsch-Ziel.



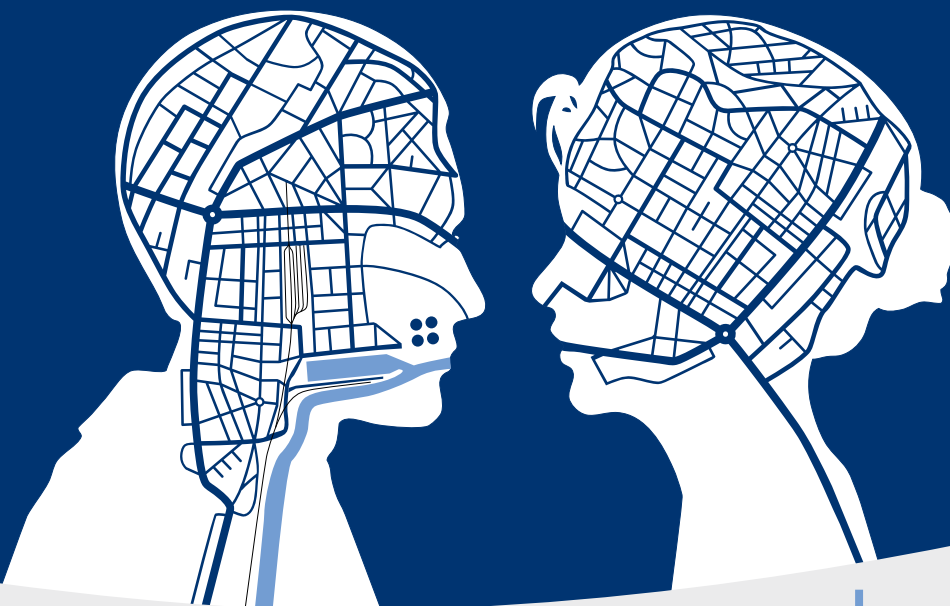
Dass der bayernhafen Regensburg Binnenschiff, Bahn und Lkw effizient verknüpft, war klar – jetzt hat er auch Industriekulisse und Kultur grandios miteinander verbunden. Gerne unterstützten diese besondere Aufführung die bayernhafen Gruppe sowie die Ansiedler LSR Lagerhaus- und Schifffahrtsgesellschaft mbH und DTU Donau-Transport- und Umschlaggesellschaft mbH. Und mit dem Generalkonsul des Königreichs der Niederlande, Peter Vermeij, war bei der Aufführung im bayernhafen Regensburg auch ein „echter“ Holländer zu Gast.

Den Film zur spektakulären Aufführung des ‚Fliegenden Holländers‘ im bayernhafen Regensburg finden Sie hier.



Wir sind Standort-Architekt.

Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau. Sechs leistungsstarke Standorte – ein Unternehmen. Jährlich werden über 30 Millionen Tonnen Güter per Schiff, Bahn und LKW umgeschlagen. 800 Hektar Gesamthafenfläche und über 400 ansässige Unternehmen mit mehr als 13.000 Beschäftigten stellen eines der leistungsstärksten Logistik-Netzwerke in Europa dar. Als Standort-Architekt entwickelt die bayernhafen Gruppe unternehmens- und standortübergreifend Strategien, investiert in leistungsfähige Infrastruktur und erschließt in Zusammenarbeit mit den Hafensiedlern neue Wertschöpfungspotenziale. Mehr Infos unter www.bayernhafen.de



Beste Verbindungen.
Best Connections.

bayernhafen
Gruppe



Aschaffenburg – Bamberg – Nürnberg – Roth – Regensburg – Passau