

Kundenmagazin 06 - 2019

kurs bayernhafen



Aschaffenburg – Bamberg – Nürnberg – Roth – Regensburg – Passau

Hauptrolle Stahl

Das Rückgrat unserer Wirtschaft



„Die Bedürfnisse der Kunden im Mittelpunkt“

Interview mit Sven Koepchen,
Vors. der Geschäftsführung
Klößner & Co Deutschland GmbH

Reisen per Binnenschiff

Linde Engineering
Anlagenteile

Wertschöpfung im Stahlgroßhandel

Die Richard Köstner AG im
bayernhafen Bamberg

INHALT

EDITORIAL	3
KURZGEMELDET	4
Von allen Standorten	
TITELTHEMA	6
Hauptrolle Stahl	
Das Rückgrat unserer Wirtschaft	
GÜTERWEGE	11
voestalpine – der globale Technologie- konzern aus der Donauregion	
FORMENSPIEL	
Boxen aus Stahl	
FACHMEINUNG	12
„Wir stellen konsequent die Bedürfnisse der Kunden in den Mittelpunkt“	
Interview mit Sven Koepchen, Vorsitzen- der der Geschäftsführung der Klöckner & Co Deutschland GmbH	
DIALOG	14
Weltweit erster Liebherr-Hafenmobilkran mit Abgasreinigungsstufe V	
GÜTERWEGE	15
Anlagenteile von Linde Engineering reisen per Binnenschiff	
Wohin mit teerhaltigen Asphalten? ...	16
Ein Fall für das Entsorgungszentrum Franken im bayernhafen Roth	
POLITIKSTREIFZUG	17
„Das Handlungsfeld Infrastruktur hat erste Priorität“	
bayernhafen unterstützt den Masterplan Binnenschifffahrt	
ERFOLGSGESCHICHTE	18
„Unsere Kunden sind unsere eigentlichen Arbeitgeber“	
Die Richard Köstner AG im bayernhafen Bamberg schafft Wertschöpfung im Stahlgroßhandel	
HAFENBERUFE	19
Groß- und Außenhandelskaufmann / -kauffrau	
Impressum	
SYNERGIE	20
Ein Multitalent, am Kai zu Hause	



WIE ANGELOSSEN

Je größer, je schwerer, je länger – desto Binnenschiff. Die Gleichung des Systems Hafen-Schiff-Wasserstraße ist einfach. Und Schwergut ganz offensichtlich besonders geeignet für die Reise per Binnenschiff. Im Bild Anlagenteile von Linde Engineering, die im bayernhafen Passau aufs Binnenschiff umgeschlagen wurden. (s. Artikel Seite 15).

Stahl trägt diese Welt

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

der Stahlmarkt ist in Bewegung, das zeigen aktuelle Entwicklungen deutlich. Doch wie auch immer sich die Marktteilnehmer aufstellen – Stahl ist und bleibt das Rückgrat unserer Wirtschaft. Einer der wichtigsten Werkstoffe im Fahrzeug-, Maschinen- und Anlagenbau, in der Bauindustrie, in der Verkehrs-, Umwelt- und Medizintechnik.

Wesentlich dafür, dass die Rohstoffe zur Stahlproduktion und die Stahlprodukte zu den Kunden kommen, sind die richtigen Wege, Verkehrsträger und Verknüpfungen. Die bayernhafen Standorte prägen diese Stahl-Logistik entscheidend mit. Wir haben daher Stahl zum Titelthema der aktuellen kurs bayernhafen gemacht.

Zudem erwartet Sie ein Interview mit Sven Koeppen, Vorsitzender der Geschäftsführung der Klöckner & Co Deutschland GmbH, ein Einblick in die Logistik von Linde Engineering, ein Portrait der Richard Kötner AG und eine Einschätzung zum neuen Masterplan Binnenschifffahrt.

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



Ihr

Joachim Zimmermann
Geschäftsführer

Die neue Website www.bayernhafen.de

„EINE LEBENDIGE PLATTFORM FÜR KUNDEN, PARTNER UND HAFENINTERESSIERTE“

„Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile“ – bayernhafen lebt diesen Grundgedanken täglich. Denn zu bayernhafen gehören vielfältige Teile: die sechs Standorte an Main, Main-Donau-Kanal und Donau, die über 400 ansässigen Unternehmen aus Transport, Lagerung, Logistik, Dienstleistung und Produktion und die insgesamt mehr als 13.000 Beschäftigten. Jedes dieser ‚Teile‘ leistet seinen Beitrag – und gemeinsam sind all diese Teile bayernhafen. Ein starkes Netzwerk, ein partnerschaftliches Miteinander über Standorte und Unternehmen hinweg.

Genau diesen Anspruch, ein starkes Ganzes zu sein, präsentiert bayernhafen auch auf seiner neuen Website. Mit dieser werden die Leistungsfähigkeit und die vielfältigen Dienstleistungen an den sechs bayernhafen Standorten und von bayernhafen selbst noch

stärker herausgestellt. Design und Funktionalität der neuen Website sind auf Miteinander und Dialog ausgerichtet. So kommen Besucher der Website noch schneller in Kontakt mit den richtigen Ansprechpartnern bei den ansässigen Unternehmen und Partnern ebenso wie bei bayernhafen.

„Die neue bayernhafen Website präsentiert eine lebendige Plattform“, sagt bayernhafen Geschäftsführer Joachim Zimmermann, „so geben wir auf unserer Website Kunden, Partnern und Hafeninteressierten ganz viel Raum – einen ‚FutureSpace‘. Die Bedienung ist intuitiv und stellt das Nutzererlebnis in den Mittelpunkt. Natürlich werden wir die Website kontinuierlich weiterentwickeln und weitere Services ergänzen. Die bayernhafen Website ist ein fließendes Projekt.“



KÜHNE + NAGEL ZIEHT IN NEUE LOGISTIKIMMOBILIE VON GOODMAN

Der Immobilienkonzern Goodman, der bereits im bayernhafen Nürnberg drei Logistikimmobilien realisiert hat, entwickelt jetzt auch im bayernhafen Regensburg ein neues Logistikzentrum. Spatenstich war am 24. Januar 2019, und bestimmt sind die rund 16.000 m² für Kühne + Nagel, einen der global führenden Logistikdienstleister. Goodman plant die Fertigstellung der aus zwei Einheiten bestehenden Immobilie bis Ende 2019. Das Projekt an der Bukarester Straße ist ein gelungenes Beispiel für die bayernhafen-Strategie, durch Konversion Flächen neu zu verwerten anstatt auf der grünen Wiese neu zu bauen. „Rund zehn Jahre lag das Grundstück brach“, sagt bayernhafen Geschäftsführer Joachim Zimmermann, „mit dem Kauf haben wir das Grundstück aus dem ‚Dornröschenschlaf‘ befreit.“ So beseitigte bayernhafen u.a. verbliebene Fundamentreste, Gebäudeteile und Altlasten. Als Grundstückseigentümer sorgt bayernhafen mit Miet- und Erbbaurechtsverträgen dafür, dass durch eine Art permanenter Konversion sparsam mit Flächen umgegangen wird.



©Goodman

Beim Spatenstich in Regensburg: (v.l.) Herbert Stadlbauer (Regionalleiter Kontraktlogistik Bayern, Kühne + Nagel), Henning R. Mack (Regionalleiter Süd-Ost, Kühne + Nagel), Christof Prange (Head of Business Development, Goodman Germany), Jürgen Huber (Bürgermeister der Stadt Regensburg), Joachim Zimmermann (Geschäftsführer, bayernhafen).

Der bayernhafen Bamberg lädt alle Bürgerinnen und Bürger zum Hafenfest ein. Unter dem Motto „Hafen live erleben“ erwartet die Besucher am Sonntag, 15. September 2019, ein buntes Programm. Mit dabei sind wie schon beim Hafenfest 2012 verschiedene Unternehmen und Partner des



Hafens, die den Besuchern spannende Einblicke gewähren, die drei Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und LKW sowie faszinierende Technik zum Anfassen und Erleben. Dazu gibt's viel Spaß für Jung und Alt.

Hafen live erleben
15. 09. 2019 - ab 10.³⁰ Uhr

MTP MESSTECHNIK PRODUKTIONS GMBH MIETET 3. GREENFIELD-LOGISTIKANLAGE

Auch der dritte Logistikneubau von greenfield development im bayernhafen Nürnberg ist vom Start weg vermietet: Mieter der etwas mehr als 8.000 m² ist seit Mitte Mai die MTP Messtechnik Produktions GmbH mit einem ihrer drei Nürnberger Standorte. 120 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kümmern sich hier um die Produktion von Mess- und Prüftechnik, die im Energiemanagement von Gebäuden zum Einsatz kommt, u.a. im Frankfurter Flughafen. Die MTP-Aufgaben am Standort umfassen Leiterplatten- und Kunststoffteilefertigung, Gerätemontage, Abgleich und Endprüfung. Zum symbolischen Spatenstich trafen sich v.l. Christian Kühn, Geschäfts-



© greenfield development

fürher greenfield development, Klaus Mültner, bayernhafen Grundstücksmanagement, Alexander Ochs, Prokurist bayernhafen und Geschäftsführer der Betreibergesellschaft des bayernhafen Nürnberg, der Hafen Nürnberg-Roth GmbH, Dr. Hans-Peter Opitz, Geschäftsführer Metrawatt International GmbH, und die MTP-Geschäftsführer Ralf Kraus und Matthias Wist.

PERSONALMESSE JOBPORT ZIEHT 1.500 BESUCHER AN

Nach der Premiere 2018 hieß es Mitte Mai wieder „Auf zur Jobport in den bayernhafen Nürnberg!“ Eine Personalmesse der ganz anderen Art. Outdoor, umgeben von Containern, mit interaktiven Firmenständen von Logistik-Unternehmen aus dem Hafen und der Region Nürnberg. Dazu eine JobWall mit rund 150 Stellenanzeigen aus allen Bereichen der Logistik, ein Food-Truck und ein mobiles Fotostudio für Bewerbungsfotos. Eine Mischung, die sofort zündete. Und so stürmten über den Tag insgesamt rund 1.500 Besucherinnen und Besucher die Jobport - Schülerinnen und Schüler, die einen Ausbildungsplatz oder ein duales Studium suchen, Berufsschüler, ausgebildete Elektriker, Schlosser und Fahrer ebenso wie Logistik-Fachleu-



te aus dem gesamten Großraum Nürnberg, Fürth, Erlangen. Die Besucher zogen meist von einem Unternehmen zum nächsten, und viele Kontakte wurden geknüpft. „Auf der Jobport kombinieren wir Dialog mit Erlebnis“, sagt Alexander Ochs, Geschäftsführer der Betreibergesellschaft des bayernhafen Nürnberg, der Hafen Nürnberg-Roth GmbH, „diese Mischung gibt's so nur hier. Die Logistik zeigt damit einmal mehr, was sie alles kann und warum sie so spannend ist.“

NEUES FLUSSKREUZFARTSCHIFF ‚AMAMAGNA‘ ERSTMALS IN PASSAU

Mit einer Breite von 22 Metern und einer Länge von 135 Metern ist das neue Flusskreuzfahrtschiff 'AmaMagna' etwa doppelt so groß wie "übliche" Flusskreuzfahrtschiffe mit einer Standardbreite von 11,45 Metern. In der Saison 2019 verkehrt das neue Luxussschiff der amerikanischen Flusskreuzfahrtreederei AmaWaterways im Wochenrhythmus auf der Donau zwischen Vilshofen und Budapest. Schiffe mit dieser Breite können wegen der Schleusengrößen nicht auf dem Main-Donau-Kanal fahren. Am 20. Mai 2019 legte die 'AmaMagna' erstmals im bayernhafen Passau-Racklau an. Die 'AmaMagna' macht ihrem Namen alle Ehre – das neue Luxussschiff der Flusskreuzfahrtreederei AmaWaterways auf der Donau ist beeindruckend groß und mit vielen Extras ausgestattet. Mehr als die Hälfte der 98 Kabinen sind zwischen 33 und 66 m² groß und die 196 Gäste können aus vier Restaurants auswählen. Das Hotelschiff mit Baujahr 2019 verfügt über einen innovativen dieselektrischen Hybridantrieb. Mit Anlegestellen für Fahrgastkabinenschiffe in Bamberg, Roth, Regensburg, Passau und der Anfang

des Jahres in Aschaffenburg dazugekommenen bietet bayernhafen der Flusskreuzfahrt-Branche fünf Standorte in Bayern aus einer Hand an. Über 1.900 Hotelschiffe legten 2018 an, davon 238 in der Racklau. 2019 stehen im bayernhafen Passau-Racklau bereits vier Liegestellen für Flusskreuzfahrtschiffe zur Verfügung, für 2020/21 ist eine Erweiterung auf bis zu sieben Liegestellen geplant, mit Elektrifizierung und perspektivisch der Errichtung eines Terminalgebäudes. In Aschaffenburg plant bayernhafen am Main den Bau einer eigenen Anlegestelle für Fahrgastkabinenschiffe, um innerstädtische Liegestellen von reinen Umsteigevorgängen Schiff/Bus zu entlasten.





Hauptrolle Stahl

Das Rückgrat unserer Wirtschaft

Die ersten Metalle, mit denen Menschen arbeiteten, waren Bronze und Kupfer. Doch dann entdeckten die Menschen, wie hart Eisen ist – und begannen es für ihre Zwecke zu formen, für Waffen, Werkzeuge, Pflüge und vieles mehr. Heute wird Eisenerz im Hochofen durch Zugabe insbesondere von Koks, Kohle, Öl und Erdgas zu Roheisen. Diesem Roheisen werden dann im Konverterstahlwerk die Bestandteile Kohlenstoff, Silicium, Schwefel und Phosphor entnommen und es entsteht Rohstahl – dabei kommt auch Stahlschrott zum Einsatz, eines der ältesten Recyclingverfahren überhaupt. Um die hohen Qualitätsanforderungen des Stahls zu erfüllen, ist dann noch

eine Nachbehandlung erforderlich, die sogen. Sekundärmetallurgie. Danach wird Stahl dann geschmiedet und gewalzt zu Stangen, Schienen, Blechen, Rohren, Gittern und Profilen. Stahl ist das Rückgrat unserer Wirtschaft, ein unentbehrlicher Werkstoff in nahezu allen Bereichen der Technik: im Fahrzeug-, Maschinen- und Anlagenbau, in der Verkehrs-, Umwelt- und Medizintechnik, in der Bauindustrie ebenso wie in der Verpackungs- und Hausgeräteindustrie. Weil Stahl so wichtig ist, müssen die Wege stimmen: die der Rohstoffe zur Stahlproduktion und die der Stahlprodukte zu den Kunden. An diesen Wegen sind die bayernhafnen Standorte umfassend beteiligt.

Eisenerz und Kohle für die Stahlproduktion

Die Stahlindustrie befördert rund 80 Prozent der ein- und ausgehenden Transportmengen mit Bahn und Binnenschiff. Für diese beiden umweltfreundlichen Verkehrsträger bieten die trimodalen bayernhafen Standorte bestmögliche Bedingungen. So gehören Eisenerz und Kohle, die beiden Hauptrohstoffe zur Stahlproduktion, zu den wichtigsten Massengütern auf der Rhein-Main-Donau-Achse, an der ja auch die bayernhafen Standorte liegen. Für die aus logistischen, aber auch nautischen Gründen notwendige Zwischenlagerung der Massengüter spielt insbesondere der bayernhafen Regensburg eine große Rolle, teilweise auch die bayernhafen Standorte Nürnberg und Bamberg.

Schrott als Sekundärrohstoff für Stahl

Ein einzigartiger Vorteil von Stahl: Er lässt sich beliebig oft einschmelzen und recyceln – ohne jeden Qualitätsverlust. Weltweit wird kein Material häufiger wiederverwertet als Stahl. Nur folgerichtig verarbeiten deutsche Stahlerzeuger jedes Jahr rund 20 Millionen Tonnen Stahlschrott – das ist knapp die Hälfte des in Deutschland verarbeiteten Stahls. Mit dieser Menge könnten jeden Tag acht neue Eifeltürme gebaut werden.

Altstahl wird aus Schrott gewonnen – und mit diesem Sekundärrohstoff für die Stahlproduktion kennen sich zahlreiche Unternehmen an den bayernhafen Standorten besonders gut aus. So verwertet beispielsweise die Derichebourg Umwelt GmbH im bayernhafen Nürnberg metallische Abfälle aus Abbrüchen und Entkernungen. Aus diesen Materialien gewinnt das Unternehmen Rohstoffe zurück, die es an Stahlwerke, Gießereien und Schmelzwerke weltweit liefert. Auch die ALBA Metall Süd Franken GmbH im bayernhafen Bamberg ist Spezialist für die Aufbereitung und den Handel von Stahlwerksschrotten, Gießereibedarf, legierten Schrotten und Metallen.

Rohstoffe für die Gießerei- und die Stahlindustrie bereitet auch die Bernhard Westarp GmbH & Co. KG im bayernhafen Aschaffenburg auf – ebenso wie die RVR Rohstoffverwertung Regensburg GmbH im bayernhafen Regensburg, die Altmetalle aus der Industrie, von Gewerbebetrieben, Wertstoffhöfen und vom Nachbarn Zellner Recycling sammelt, sortiert und sortenrein wieder aufbereitet.

Stahl kennt viele Formen

Ist der Stahl dann produziert, geht er zum Beispiel als Stahlblech in die verarbeitende Industrie,

©KAUP



als Schiene in den Ausbau von Bahnstrecken, als Stahlträger in die Bauindustrie oder als Stahlprofil in den Stahlfachhandel. Jede dieser Stahl-Ausprägungen erfordert die passende Logistik. „Alle wesentlichen, für den Stahlmarkt erforderlichen Umschlags- und Logistik-Prozesse werden an den bayernhafen Standorten bereitgestellt“, sagt

bayernhafen Geschäftsführer Joachim Zimmermann, „Schwergut wie zum Beispiel Stahlträger für den Brückenbau schlagen wir selbst aufs und vom Binnenschiff um, und entlang der Wertschöpfungskette

der Stahlprodukte sind zahlreiche erfahrene Unternehmen an den bayernhafen Standorten tätig. Für bayernhafen und unsere Kunden gilt: Gemeinsam können wir Stahl.“

Stahl-Lager und -Logistik

Stahl spielt eine große Rolle für die Preymesser Unternehmensgruppe, die ihren Hauptsitz in Neutraubling bei Regensburg hat und in zweiter Generation von Michael F. Preymesser geführt wird. Mit über 50 Standorten in Deutschland, Polen, Tschechien, Österreich, der Slowakei, Ungarn, Serbien, Rumänien und Bulgarien bietet die Preymesser Unternehmensgruppe professionelle Logistikleistungen in den Geschäftsfeldern Spedition, Automotive, Transport, Industrielogistik, Lager, Industriepark, Schifffahrt und IT-Anwendungen – und dies europaweit, in den USA und in China.

Die KAUP GmbH & Co. KG im bayernhafen Aschaffenburg ist der weltweit größte unabhängige Hersteller von Anbaugeräten für Gabelstapler. Für die Produktion bezieht das Unternehmen u.a. Stabstahl, Profile und Bleche von unterschiedlichen Lieferanten.

“ Für bayernhafen und unsere Kunden gilt: Gemeinsam können wir Stahl.

bayernhafen Geschäftsführer
Joachim Zimmermann



Preymesser ist an vier bayernhafenen Standorten vertreten, im bayernhafen Aschaffenburg mit der unternehmenseigenen Binnenreederei BAVARIA Schifffahrts- und Speditions-AG, im bayernhafen Nürnberg mit der NÜRLAG Nürnberger Umschlags- und Lagerhausgesellschaft mbH & Co KG, im bayernhafen Bamberg mit der BASPEG Bamberger Speditions- und Getreidelager GmbH & Co. KG, im bayernhafen Regensburg als M. Preymesser GmbH & Co., Eisenlager und Spedition (Bild oben und auf Seite 6).

Das Herz des Preymesser Stahlgeschäfts ...
 ... schlägt im bayernhafen Regensburg. Denn Regensburg ist die Schnittstelle zwischen den beiden Binnenwassersystemen Rhein-Main und Donau. Hier kommen heute von Stahlwerken aus Westeuropa große Binnenschiffe mit den jeweils bis zu 36 t schweren Stahlblechrollen. Die sogenannten Coils werden von Preymesser abgeladen, bei Bedarf zwischengelagert und dann in kleineren Losgrößen auf kleinere Binnenschiffe umgeladen, die die Coils donauabwärts zu Automobilwerken und Stahl-service-Centern in Südosteuropa bringen. Diese beliefern u.a. wiederum Automobilzulieferer und Automobilwerke mit kundenspezifisch bearbeiteten Stahlprodukten.

„Früher hatten wir deutlich mehr Stahl-Verkehr aus dem Osten Europas nach Westeuropa“, sagt Hermann Brenninger, Geschäftsführer der M. Preymesser GmbH & Co. und verantwortlich für die Preymesser-Standorte im bayernhafen Regensburg, im Hafen Duisburg und in ganz Osteuropa, „diese Verkehre sind jedoch immer weniger geworden, weil die Stahlerzeugung heute in

Händen weniger Großunternehmen ist, die oft bis zum Endkunden liefern. Dies hat kleinere Stahlwerke in Osteuropa ebenso getroffen wie mittelständische Stahlhändler. Wir haben dann bei westeuropäischen Stahlerzeugern für das Binnenschiff auf der Route nach Ost- und Südosteuropa geworben – unsere Argumente dafür waren und sind unsere eigene Reederei Bavaria, die partnerschaftlich verbundenen Binnenschiff-Partikuliere in allen Donauländern, unsere Standorte entlang der Donau und unser strategisch wichtiger Umschlags-Standort im bayernhafen Regensburg.“

Damit die Qualität an den Schnittstellen stimmt

2009 errichtete Preymesser im bayernhafen Regensburg eine komplett überdachte Umschlaganlage am Kai des Osthafens, 17 m freitragend über die letzte Stütze hinaus, mit drei Hallenkränen à jeweils 40 t. Hier können die Stahl-Coils bei jedem Wetter vom und aufs Binnenschiff umgeschlagen werden. „Dieser witterungsgeschützte gedeckte Umschlag ist ein ausschlaggebender Faktor für

„ Wert darauf, dass ihre hochwertigen Stahlerzeugnisse professionell umgeschlagen werden.“
 Hermann Brenninger,
 Geschäftsführer der M. Preymesser GmbH & Co.

unsere Kunden“, sagt Hermann Brenninger, „denn die Stahlwerke mit West-Ost-Verkehren legen größten Wert darauf, dass ihre hochwertigen Stahlerzeugnisse professionell umgeschlagen werden. Wer sich für

trimodale Verkehre und Schiff-Schiffumschläge entscheidet, will sichergehen, dass die Qualität an den Schnittstellen stimmt.“

Preymesser entlädt in Regensburg ein Binnenschiff mit 1.500 bis 1.800 t Stahlcoils innerhalb eines Tages. Auf kleinere Schiffe wird umgeladen zum einen, weil der Donau-Wasserstand ab Regensburg talwärts dies erfordert, zum anderen, weil die Stahlservice-Center meist Losgrößen von 200 bis 400 t benötigen. „Wir fahren dann nacheinander die Standorte donauabwärts an und bringen den Stahlservice-Centern die jeweils geforderten Lots. Die Binnenschiffe werden dafür

An bayernhafenen Standorten – Unternehmen entlang der Wertschöpfungskette Stahl

Vor der Stahlproduktion



Umschlag und Lagerung von Eisenerz und Kohle für die Stahlproduktion



Metallrecycling für die Stahlproduktion

Stahlproduktion



Umschlag und Logistik von Stahl-Coils, Stahlblechen und Stahlrohren

zielgerichtet je nach Dringlichkeit der Lieferung eingesetzt“, so Hermann Brenninger.

Stahlprodukte im Ost-West-Verkehr

In Gegenrichtung transportiert Preymesser heute weiterhin Fertigprodukte wie zum Beispiel Stahlrohre und Stahlbleche, die in Stahlwerken in Bulgarien, Rumänien, Serbien und Ungarn hergestellt werden. Diese Stahlprodukte kommen per Binnenschiff donauaufwärts bis zum bayernhafen Regensburg und werden dann weitertransportiert zu Betrieben in ganz Deutschland, die Stahlkonstruktionen aller Art wie z.B. Regale, Geländer, Zaunpfosten, LKW-Aufbauten, Stapelbehälter usw. herstellen.

Ebenfalls stark in der Stahl-Logistik: Die Rhenus Gruppe ...

... ist eines der führenden Logistikunternehmen in Europa. Im Geschäftsbereich Port Logistics hat Rhenus eigene Lager- und Umschlagskapazitäten sowie Schnittstellen zur Schiene in den nord-deutschen Seehäfen, in Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, über ein Joint Venture in Zeebrügge und im Hinterland. So ist der Rhenus Donauhafen Krems in Niederösterreich seit Februar 2018 zu 100% im Eigentum der Rhenus SE & Co. KG. An der Donau ist Rhenus zudem mit einem auf Stahl und Stahlprodukte spezialisierten Standort im bayernhafen Regensburg und einem Büro im Schwarzmeer-Hafen Constanza vertreten.

„Für das Gütersegment Stahl und Metalle ist die Donau entscheidend wichtig“, sagt Gerhard Gussmagg, Geschäftsführer der Rhenus Donauhafen Krems Gesellschaft m.b.H. & Co KG und der Rhenus Port Logistics Donau GmbH & Co KG im bayernhafen Regensburg, „denn sie ist die Lebensader für trimodale Logistikkonzepte entlang der 3.500 km langen Wasserstraße Rhein-Main-Donau von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer. Von

© Klöckner & Co



unserem Rhenus Donauhafen Krems und unserem Standort im bayernhafen Regensburg aus bieten wir unseren Kunden maßgeschneiderte Logistikkösungen.“

„Die Donau ist die Lebensader für trimodale Logistikkonzepte entlang der 3.500 km langen Wasserstraße Rhein-Main-Donau.“

Gerhard Gussmagg, Geschäftsführer Rhenus Donauhafen Krems und Rhenus Port Logistics Donau

Die Stahl-Coils für den Rhenus-Standort im bayernhafen Regensburg kommen von Stahlwerken aus West- und Osteuropa. Im bayernhafen Regensburg betreibt Rhenus zwei mit modernem Kranequipment ausgestattete Hallen von 3.300 + 2.000 m². Von hier gehen die Stahl-Coils und Bleche meist per LKW-Nachttransport just in time in den Stahlhandel und in die Automotive-Industrie. Nach Krems und nach Regensburg kommen auch Coils aus der Türkei, die im Schwarzmeerhafen Constanza vom Seeschiff aufs Binnenschiff umgeladen werden und dann weiter donauaufwärts reisen. Coils aus Korea kommen auch per Container über den slowenischen Hafen Koper oder die Nordseehäfen und dann weiter per Containerzug.

„Der Rhenus Donauhafen Krems ist unser Headquarter für die Rhenus Donauverkehre“, sagt Gerhard Gussmagg, „aber natürlich haben wir eine

Industrie und Handwerk benötigen Vorprodukte und Baugruppen aus Stahl und Metall – für ihre Fertigung bzw. Montage. Diese Stahlprodukte fertigt die Klöckner & Co Deutschland GmbH, die im bayernhafen Regensburg und bayernhafen Nürnberg mit je einem Standort vertreten ist.

Nach der Stahlproduktion



Fertigung und Distribution von Stahlprodukten



Stahlfachhandel, Anarbeitung von Stahlprodukten



Endmontage von Stahlprodukten

©KAUP



enge Kooperation mit unserem Standort im bayernhafen Regensburg. So werden zum Beispiel im bayernhafen Regensburg auch Betonteile für Windkraftanlagen geleichtert.“ An der Zusammenarbeit mit bayernhafen schätzt Gerhard Gussmagg „die direkte und effiziente Kommunikation mit Geschäftsführung und Abteilungsleitern, das gemeinsame Ziel und Verständnis einer stärkeren Donau- und Hafententwicklung und die Handschlagqualität.“

bayernhafen Standorte – stark auch in der Fertigung und Distribution von Stahlprodukten

Industrie und Handwerk benötigen Vorprodukte und Baugruppen aus Stahl und Metall – für ihre Fertigung bzw. Montage. Diese Stahlprodukte fertigt zum Beispiel die Klöckner & Co Deutschland GmbH, die im bayernhafen Regensburg und bayernhafen Nürnberg mit je einem Standort vertreten ist. Als Teil der Klöckner & Co SE profitiert die deutsche Gesellschaft von der produzentenunabhängigen, weltweiten Beschaffung und der wirtschaftlichen Stabilität des global tätigen Konzerns (s. Fachmeinung Seite 12).

Die Richard Köstner AG hat einen ihrer elf Standorte im bayernhafen Bamberg und hat sich hier, wie auch an den Köstner-Standorten Diespeck und

Im bayernhafen Aschaffenburg haben zahlreiche Firmen aus dem Stahlbereich ihren Sitz, so z.B. die Bernhard Westarp GmbH & Co. KG, die Rohstoffe für die Gießerei- und Stahlindustrie aufbereitet, die KAUP GmbH & Co. KG als weltweit größter unabhängiger Hersteller von Anbaugeräten für Gabelstapler und die Suffel Fördertechnik GmbH & Co. KG.

Plauen, auf Stahl-Anarbeitungsprozesse und den Stahlgroßhandel spezialisiert (s. Erfolgsgeschichte Seite 18).

Damit Gabelstapler ihren Job machen können

Die KAUP GmbH & Co. KG mit Standort im bayernhafen Aschaffenburg ist der weltweit größte unabhängige Hersteller von Anbaugeräten für Gabelstapler. Zum Produktportfolio des in vierter Generation von Holger Kaup geführten Familienunternehmens gehören auch Container Spreader – die Hebezeuge zum Umschlag von Containern, wie sie zum Beispiel im TCA Trimodales Containerterminal Aschaffenburg GmbH im Einsatz sind – und stationäre Anlagen zum Material Handling.

Für die Produktion benötigt KAUP – neben zahlreichen anderen Vorprodukten – Stabstahl, Profile und Bleche, die das Unternehmen von unterschiedlichen Lieferanten aus Westeuropa und Skandinavien bezieht. KAUP erhält pro Jahr mehrere tausend Tonnen Stahl aus Westeuropa und Skandinavien – ca. 2.200 Tonnen davon kommen per Bahn, der Rest per LKW. 90 % der fertigen Produkte werden auf dem Landweg mit LKW an den Kunden ausgeliefert. Binnenschiff und Bahn kommen zum Einsatz bei Containersendungen im Export.

KAUP schätzt an seinem Standort im bayernhafen Aschaffenburg „die zentrale Lage innerhalb Deutschlands und Europas, mit Anschluss an alle Verkehrsträger“, so Gerald Schmitt, Marketingleiter der KAUP GmbH & Co. KG, „mithin die sehr gute Erreichbarkeit für Kunden, Lieferanten und Mitarbeiter. Nicht zu vergessen: Platz zum weiteren Wachstum.“

So hat mit KAUP ein Stahl-Endverbraucher seinen Sitz im bayernhafen Aschaffenburg. Einer der großen Kunden von KAUP, die Linde Material Handling GmbH, Europas führender Hersteller von Gabelstaplern und Lagertechnik-Geräten, ist nur wenige Kilometer entfernt. Größter Vertragspartner der Linde Material Handling GmbH ist im Übrigen ein weiteres Unternehmen aus dem bayernhafen Aschaffenburg, die Suffel Fördertechnik GmbH & Co. KG – wie KAUP auch ein Familienunternehmen.

„Im Stahlmarkt sind die Wege kurz.“

„Stahl ist Vielfalt, bei den Rohstoffen wie bei den Stahlprodukten“, sagt bayernhafen Geschäftsführer Joachim Zimmermann, „diese Vielfalt entlang der Wertschöpfungskette Stahl bilden wir gemeinsam mit starken Unternehmen an unseren Standorten ab. Wir selbst sind natürlich auch Kunde der Stahlindustrie: So beziehen wir Weichen für unsere Gleisanlagen auch bei voestalpine in Linz. Im Stahlmarkt sind die Wege kurz.“



©BAVARIA LUFTBILD VERLAGS GMBH

voestalpine – der globale Technologiekonzern aus der Donauregion

Die voestalpine ist ein weltweit führender Technologiekonzern mit kombinierter Werkstoff- und Verarbeitungskompetenz. Mit ihren qualitativ hochwertigsten Produkt- und Systemlösungen aus Stahl und anderen Metallen zählt sie zu den führenden Partnern der europäischen Automobil- und Hausgeräteindustrie sowie weltweit der Luftfahrt-, Öl- und Gasindustrie. Die voestalpine ist darüber hinaus Weltmarktführer in der Weichtechnologie und im Spezialschienenbereich sowie bei Werkzeugstahl und Spezialprofilen. Das Unternehmen hat seinen Hauptsitz im oberösterreichischen Linz an der Donau und ist in der Donauregion einer der größten Industriekonzerne und damit auch Verladere.

Die voestalpine Rohstoffbeschaffungs GmbH ist verantwortlich für die weltweite Beschaffung und die dazugehörige Logistik von Rohstoffen für die voestalpine Stahlproduktion – wie Eisenerz, Kohle, Koks, Energie sowie Feuerfestmaterial, Legierungen und Schrott. „Alles, was zwischen Mine und Stahlwerk liegt, um den Kuchen Stahl zu backen, managen wir“, sagt René Matscheko, Geschäftsführer der voestalpine Rohstoffbeschaffungs GmbH, „dazu gehören der Einkauf aller benötigten Rohstoffe und Energien und die logistische Koordination der gesamten supply chain. Weil Europa vergleichsweise rohstoffarm ist, sind unsere Rohstoffmärkte und unsere Logistik extrem international. Wenn wir, um ein Beispiel zu nennen, Rohstoffe von Südafrika nach Linz transportieren, sind das bis zu 10.000 km Strecke. Natürlich kommt es dabei auch immer mal zu Störungen. Wir managen Abweichungen von der Planung - diese Kernkompetenz brauchen wir in unserem Geschäft.“

Der Mengenhebel im Rohstoffeinkauf bei voestalpine ist enorm: So transportiert das Unternehmen ca. 20 Mio. t Schüttgut pro Jahr, davon allein ca. 13 Mio. t Eisenerz. „Die Binnenschifffahrt hat für uns einen hohen Stellenwert bei der Rohstoffanlieferung“, sagt René Matscheko, „wir nutzen die Donau nach Norden ebenso wie nach Südosten - und das möglichst ganzjährig. Der Standort Linz ist trimodal, das heißt auch die Bahn ist angeschlossen. Wir brauchen beide Verkehrsträger, dies sichert uns einen vernünftigen Ausgleich in puncto Versorgungssicherheit und Wirtschaftlichkeit. Bei der Rohstoffanlieferung ist uns an durchgehenden Verkehren gelegen, zudem sind paarige Verkehre unser Ziel, um die Verkehrsträger effizient auszunutzen. So kann ein und dasselbe Binnenschiff Rohstoffe anliefern und Stahlprodukte für unsere Kunden wieder mitnehmen. Dies nutzt auch der Allgemeinheit, weil sich dadurch verfügbarer Frachtraum vergrößert.“

Auch beim Versand der gefertigten Stahlprodukte ist für voestalpine eine hochprofessionelle Logistik entscheidend. So hat die voestalpine im Geschäftsjahr 2018/19 ab Linz 5,6 Mio. t Stahlprodukte versendet, davon 600.000 t per Binnenschiff und rund 3,2 Mio. t per Bahn (57 %). Die Hauptströme gehen nach Deutschland, Österreich, Italien, Tschechien und in die Slowakei, seit einigen Jahren verstärkt auch nach Übersee. „Die wichtigsten Kriterien zur Wahl des jeweiligen Verkehrsträgers sind für uns Kosten, Verfügbarkeit, Empfangsmöglichkeiten beim Kunden sowie die Verladere Ressourcen in Linz“, sagt Christian Janecek, Geschäftsführer der Logistik Service GmbH (LogServ), die als voestalpine Tochtergesellschaft die Logistik der voestalpine Stahlprodukte managt.

FORMENSPIEL

Boxen aus Stahl

Weltweit ist der Container das Symbol für die Logistik – und natürlich im Kombinierten Verkehr auch bei bayernhafen ‚dahoam‘. Der Containerumschlag an den bayernhafen Standorten Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg und Regensburg betrug 2018 insgesamt 477.087 TEU – ein Plus von 5,8 % zum Vorjahr.

„Wir stellen konsequent die Bedürfnisse der Kunden in den Mittelpunkt“

Interview mit Sven Koepchen, Vorsitzender der Geschäftsführung der Klöckner & Co Deutschland GmbH

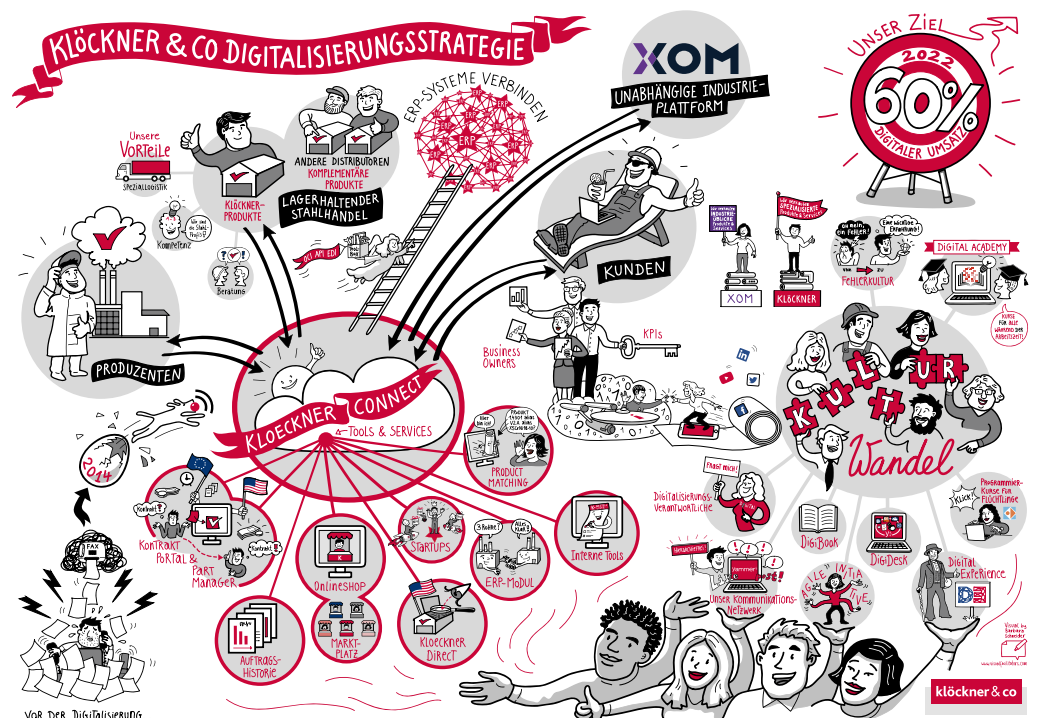
Klöckner & Co ist weltweit einer der größten produzentenunabhängigen Stahl- und Metall-distributoren und eines der führenden Stahl-Service-Unternehmen mit über 100.000 Kunden. Mit seinem Distributions- und Servicenetzwerk ist Klöckner & Co an rund 160 Standorten in 13 Ländern vertreten, darunter auch im bayernhafen Nürnberg und bayernhafen Regensburg. Als Pionier des Wandels in der Stahlindustrie digitalisiert Klöckner & Co seine komplette Liefer- und Leistungskette.

Welches sind nach Ihrer Einschätzung die aktuell größten Herausforderungen im Stahlmarkt?

Eine der größten Herausforderungen ist eng mit der Frage verbunden, wer das Wettrennen um die Prozessführerschaft in der Stahlbranche gewinnen wird. Nur wer mit schlanken Prozessen und einer transparenten Preisstruktur überzeugt wird auch in Zukunft eine treibende und bestimmende Kraft im Markt sein. Wir haben daher unsere Strategie auf

die konsequente Digitalisierung unserer Prozesse ausgerichtet. Wir sind auf diesem Weg schon weit vorangekommen, aber noch nicht am Ziel.

Unsere Kunden fordern mehr Angebots- und Preis-transparenz. Wir sehen hier durchaus Parallelen zum B2C-Geschäft. Im Gegensatz dazu ist die Stahlbranche häufig noch von Intransparenz geprägt. Früher oder später wird sich der Kundenwunsch nach Preistransparenz aber erfüllen – entweder durch Innovationen aus der Branche selbst heraus oder durch ein disruptives Geschäftsmodell eines externen Angreifers. Basierend auf dieser Erkenntnis hat der CEO des Klöckner & Co-Konzerns, Gisbert Rühl, die Initiative ergriffen und die unabhängige Industriepattform XOM Materials initiiert, über die auch Wettbewerber Stahl verkaufen können. Dort haben die Kunden die Möglichkeit Preise verschiedener Produzenten und Händler zu vergleichen. Auch wir als Klöckner & Co Deutschland stellen uns diesem Wettbewerb und bieten selbst Stahl auf der Plattform an. Das machen wir,



weil wir bereits über eine mehrjährige Erfahrung beim Online-Verkauf verfügen und aufgrund der fortschreitenden internen Digitalisierung zu kompetitiven Preisen anbieten können. Neben den industriespezifischen Herausforderungen ist Klöckner & Co aber natürlich auch von übergeordneten Veränderungen betroffen. Denken wir an den demografischen Wandel. In letzter Konsequenz bedeutet das auch einen immer schärferen Wettbewerb um Talente. Durch unsere Wahrnehmung als digitaler Vorreiter sind wir dennoch gut am Arbeitsmarkt positioniert, sodass wir die richtigen Menschen für Klöckner & Co gewinnen können. Die fortschreitende Digitalisierung verändert selbstverständlich zusätzlich die Anforderungen nach innen. Wir sehen es als unseren Auftrag, die Menschen bei Klöckner & Co in die digitale Arbeitswelt mitzunehmen. Daher schulen wir unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kontinuierlich und während der Arbeitszeit über die konzerninterne Digital Academy. Im Gegenzug erwarten wir aber auch, dass diese Angebote angenommen werden und wir uns so gemeinsam fit für die digitale Zukunft machen.

Welche besonderen Anforderungen stellen Ihre Kunden an Sie?

Die Anforderungen unserer Kunden sind nicht außergewöhnlich. Es geht neben attraktiven Preisen um Flexibilität in der Zusammenarbeit, zeitnahe Lieferungen der Waren und natürlich Termintreue. Darauf möchte sich ein Kunde verlassen und das leisten wir bei Klöckner & Co. Immer häufiger wünscht sich der Kunde, dass er mehr Leistungen und Waren aus einer Hand beziehen kann. Wir haben dieses sogenannte One-Stop-Shopping mit unserem Marktplatz-Konzept realisiert. Unsere Kunden können über unsere Onlineshops auch komplementäre Produkte von Dritten bestellen. Klöckner & Co ist mit diesem Konzept bereits in sechs Ländern live und verkauft heute komplementäre Produkte von rund 30 Anbietern online. Unsere Kunden profitieren dabei von einem breiten Produktangebot, das kein einzelner Händler über einen Onlineshop allein anbieten kann. Und natürlich ist das keine Einbahnstraße. Händler, die unser Marktplatzkonzept nutzen, erschließen sich so den Zugang zu rund 20.000 registrierten Kunden.

One-Stop Shopping
20.000
registrierte Kunden

Besteht das Potenzial, Mehrwert-Leistungen zu erbringen, und wo liegt dies vor allem nach Ihrer Einschätzung?

Neben der Just-in-Time-Lieferung erbringen wir mit unserem Anarbeitungsportfolio den größten Mehrwert. Bei Klöckner & Co ist das ein Teil unseres höherwertigen Geschäfts und ein

echtes Differenzierungsmerkmal im Vergleich zum Wettbewerb. Unsere Services zeichnen sich dadurch aus, dass die Ware schon vor Auslieferung in die vom Kunden gewünschte Form gebracht wird. Wir bieten das komplette Spektrum an: vom CNC-Fräsen und Ablängen bis hin zu der Stahlbearbeitung mit 3D-Lasern. Der Kunde kann die vorgearbeiteten Teile so direkt in seine Produktionsabläufe integrieren, ohne sie vorher noch modifizieren zu müssen. Indem wir komplexe Teile vorproduzieren, nehmen wir unseren Kunden Arbeit ab und schützen ihr wichtigstes Gut: ihre Zeit. Im Gegenzug kann sich der Kunde auf seine Kernkompetenzen in der Produktion konzentrieren. Wir werden also zum Teil der Produktionsprozesse unserer Kunden. Und das ist im Vergleich zum klassischen Stahlhandel mit Commodity-Produkten ein deutlich margenstärkeres Geschäft.

Welche Rolle spielt kloeckner.i innerhalb Ihrer Digitalisierungsstrategie „2022“ und was erwarten Sie sich davon – mittel- und langfristig?

Mit kloeckner.i hat Klöckner vor fünf Jahren eine eigene Digitaleinheit in Berlin gegründet. Ein Start-up, um alle Projekte der konzernweiten Digitalisierungsstrategie unter einem Dach zu bündeln und voranzutreiben. kloeckner.i hat heute rund 90 Mitarbeiter aus den Bereichen Produktinnovation und -entwicklung, User Experience und Design, Online-Marketing, Business Analytics sowie Customer Care. Die dort beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind Digital Natives. Sie entwickeln, testen und integrieren digitale Lösungen für alle Klöckner & Co Gesellschaften und steuern deren Onlinemarketing. Seit Anfang 2019 bietet kloeckner.i digitale Beratungsdienstleistungen für andere Unternehmen an. kloeckner.i stellt dabei konsequent die Bedürfnisse der Kunden in den Mittelpunkt. Das ist einerseits eine kontinuierliche Herausforderung und andererseits ein starkes Unterscheidungsmerkmal zum Wettbewerb. Das Marktplatzkonzept schafft auch hier einen Mehrwert. Über die Integration in die proprietären B2B-Marktplätze von Klöckner & Co ermöglicht kloeckner.i Beratungskunden einen einfachen Einstieg in den E-Commerce. Aber es geht noch weiter. Mit der fortschreitenden Digitalisierung unserer Prozesse mit Hilfe von kloeckner.i werden wir weiter Kosten senken und durch die besonders nutzerfreundlichen Frontends für Kunden Marktanteile hinzugewinnen. Zudem erschließen wir uns durch die Erhebung von Transaktionsprovisionen für Anbieter auf den Klöckner & Co Online-Marktplätzen einen stetig wachsenden zusätzlichen Einnahmestrom.

© Klöckner & Co Deutschland GmbH



Sven Koepchen studierte Maschinenbau in Dortmund und begann seine Karriere 1991 als Trainee bei der Thyssen Edelstahl AG. Bereits fünf Jahre später übernahm er die Geschäftsführung des Vertriebs der Thyssen Edelstahl Service GmbH. 2001 wurde Sven Koepchen in den Vorstand der Deutschen Eisenhandel AG berufen - nach der Zusammenlegung der Stahlhandelsaktivitäten mit der Arcelor Distribution GmbH, die ab 2004 als ArcelorMittalDistribution GmbH weitergeführt wurde. Hier übernahm er im Jahr 2006 den Vorsitz der Geschäftsführung. Von 2011 bis 2012 war Sven Koepchen bei der RCG Research & Consulting Group als Managing Partner tätig. Seit dem 1. November 2012 ist Sven Koepchen Vorsitzender der Geschäftsführung der Klöckner & Co Deutschland GmbH.

Über Klöckner & Co

Die Klöckner & Co Deutschland GmbH fertigt Vorprodukte und Baugruppen aus Stahl und Metall. An den 16 Standorten in Deutschland sind rund 1.100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt - weltweit rund 8.600.
» www.kloeckner.com



Weltweit erster Liebherr-Hafenmobilkran mit Abgasreinigungsstufe V

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer nimmt Kran in Betrieb

Am 18. Februar 2019 wurde der neue Hafenmobilkran offiziell im bayernhafen Passau in Betrieb genommen – gemeinsam vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Andreas Scheuer, dem Oberbürgermeister der Stadt Passau, Jürgen Dupper (i.v.l.), Patricia Rüb, Liebherr Firmeneignerin der dritten Generation, und bayernhafen-Geschäftsführer Joachim Zimmermann (i.v.r.).

Andreas Scheuer, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, nahm im bayernhafen Passau den nagelneuen Hafenmobilkran offiziell in Betrieb. Der Kran vom Typ LHM 420 kann Einzellasten mit einem Gewicht von bis zu 120 t umschlagen – nahezu das Doppelte seines Vorgängers. Es ist der weltweit erste Hafenmobilkran aus dem Hause Liebherr, der die Abgasreinigungsstufe V erfüllt, und kann sowohl für Schüttgut, Stückgut als auch den Containerumschlag genutzt werden. Auch für den Umschlag von Schwergut ist der neue Kran gerüstet. „Der Hafenstandort Passau an der Donau wird gestärkt mit einem neuen Kran“, sagte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, „die Wasserstraße ist ein wichtiger Verkehrsträger. Unser Ziel ist es, die Verkehre über die Verkehrsträger gut zu kombinieren und die Verlagerungspotenziale auf die Wasserstraße zu nutzen.“

Mit dem bisherigen Kran konnten im bayernhafen Passau zwar die relativ leichten Windflügel umgeschlagen werden – für die schweren Türme und Aggregate mit Stückgewichten von bis zu 100 t wurde allerdings ein externer weiterer Kran benötigt. Der neue 120-t-Kran schafft dies alleine. bayernhafen stärkt so die besondere Rolle des Standorts Passau für Schwergut- und Volumentransporte – „eine starke Basis für weiteres Wachstum und die Erschließung neuer Geschäftsfelder“, so bayernhafen Geschäftsführer Joachim Zimmermann.

Rund zehn Jahre nach der Eröffnung des trimodalen Hafenstandorts in Passau-Schalding hat bayernhafen die Infrastruktur noch einmal deutlich erweitert: So wurden die Bahnverlade-

gleise am Kai um rund 280 m auf die komplette Kailänge von rund 880 m verlängert. Auch die Lagerkapazität für Schüttgüter wurde vervielfacht. Kunden nutzen dies als trimodalen Umsteigebahnhof und für temporäre Zwischenlagerung. Insgesamt investiert bayernhafen in die erneute Erweiterung der Infrastruktur rund 4,3 Millionen Euro. bayernhafen trägt damit ganz konkret zur Verlagerung auf Binnenschiff und Bahn bei und schafft beste Voraussetzungen für eine neue „Interaktion“ in Passau: die Verbindung von Binnenschiff und Bahn zu einem integrierten Transportkonzept.

Für Passaus Oberbürgermeister Jürgen Dupper wird mit dem neuen Hafenmobilkran die erfolgreiche Passauer Hafenhistorie seit 1900 fortgesetzt: „Das sind mutige Investitionen, die dazu beitragen, dass sich Passau entwickelt.“ Gebaut wurde der LHM 420 im Liebherr-Werk in Rostock, also made in Germany. Patricia Rüb, Liebherr Firmeneignerin der dritten Generation, sagte: „Mit diesem neuen Kran wird der bayernhafen Passau seine Performance erheblich steigern, und wir freuen uns, einen Teil dazu beitragen zu können.“ Der bayernhafen Passau ist Bayerns Tor von und nach Südosteuropa. Durch seine Leichterungsfunktion hat er eine Schlüsselfunktion für die Schifffahrt auf der Donau. Für Schiffe, die von Südosteuropa und Österreich kommen, ist er der letzte Donauhafen vor dem nicht ausgebauten Abschnitt Vilshofen-Straubing. bayernhafen bietet in Passau als zertifiziertes Umschlagsunternehmen das Leichtern auch direkt den Schifffahrtstreibenden an, das spart diesen Kosten.





Anlagenteile von Linde Engineering reisen per Binnenschiff

„Wir benötigen eine reibungslos funktionierende Transportlogistik“

Im April nutzte das führende Industriegas- und Engineering-Unternehmen Linde mit Werk im oberbayerischen Schalchen im Landkreis Traunstein mehrmals den bayernhafen Passau-Schalding für einen Schwergutumschlag aufs Binnenschiff.

Nach der Verladung auf zwei Binnenschiffe gingen Coldbox und Tanks von Passau auf die Reise über Donau, Main-Donau-Kanal und diverse Binnengewässer bis nach Bremen. Von dort ging's weiter zum finalen Bestimmungsort in Russland.

Das Unternehmen Linde ...

..., das mit weltweit ca. 80.000 Mitarbeitern für Kunden in mehr als 100 Ländern der Erde arbeitet, beschäftigt im Werk Schalchen über 750 Mitarbeiter. Jährlich werden hier rund 20.000 t Material, vor allem Aluminium, Edelstahl und C-Stahl verbaut. Als Teil von Linde Engineering werden im Werk Schalchen Komponenten und komplette Module für zahlreiche Anwendungen in Prozessanlagen entworfen und produziert: Dazu gehören u.a. Plattenwärmetauscher, Anlagenmodule / Coldboxen, kryogene Kolonnen, Tieftemperaturtanks, luftbeheizte und Wasserbad-Verdampfer und spiralnahtgeschweißte Aluminiumrohre. Der größte Teil der in Schalchen gefertigten Anlagen geht in den Export und tritt die Reise per Schwertransport über die Straße zum bayernhafen Passau an. Anlagen von Linde in Schalchen kommen in allen Erdteilen zum Einsatz.

» www.linde-engineering.de

„Die Komponenten, die wir in unserem Werk Schalchen fertigen, sind für Großanlagen in der ganzen Welt bestimmt,“ sagt Dr. Alexander Unterschütz, Head of Manufacturing bei Linde Engineering, „häufig liefern wir diese Anlagenteile tausende von Kilometer an die entlegensten Orte auf dem Globus. Hierfür benötigen wir eine reibungslos funktionierende Transportlogistik, bei der auch der bayernhafen Passau ein langjähriger, wichtiger und zuverlässiger Partner für uns ist.“

Aufs Binnenschiff umgeschlagen wurde eine vakuumisolierte Coldbox, 27,0 x 5,1 x 6,3 m groß, bestehend aus Wärmetauschern mit Verrohrungen und anderen Prozesskomponenten sowie vier Tanks, jeweils 32,5 x 4,3 x 4,8 m groß. All diese Komponenten sind bestimmt für eine Heliumgewinnungs- und -verflüssigungsanlage für einen Linde Kunden in Russland. Bei den Umschlägen kam der neue bayernhafen Mobilkran zum Einsatz – für die Coldbox im Einzelumschlag, für die restlichen Komponenten aufgrund von deren Größe im Twin-Einsatz zusammen mit einem Autokran der Fa. Kran Saller.



 Zeitraffer-Video
Kraufbau LHM 420
www.bayernhafen.de



Wohin mit teerhaltigen Asphalten?

Ein Fall für das EZF Entsorgungszentrum Franken im bayernhafen Roth

Früher wurde zur Asphaltierung von Straßen als Bindemittel Teer eingesetzt. Teer wird aus Kohle hergestellt und enthält krebserregende polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe und Phenole. Seit 1984 ist daher in Deutschland die Verwendung von Teer im Straßenbau verboten. Stattdessen kommt seitdem das aus Erdöl gewonnene Bindemittel Bitumen zum Einsatz. Damit besteht eine der wesentlichen Aufgaben bei der Sanierung von Kommunal-, Kreis- und Staatsstraßen darin, die teerhaltigen Asphalte fachgerecht zu entsorgen – pro Jahr sind das in Bayern rund 300.000 Tonnen.

Auf die Frage „Wohin damit?“ bietet das EZF Entsorgungszentrum Franken GmbH & Co. KG im bayernhafen Roth eine kompetente Antwort. Denn der zertifizierte Entsorgungsfachbetrieb, der sich spezialisiert hat auf die Behandlung belasteter mineralischer und organisch-mineralischer Abfälle aus Altlastensanierung, Flächenrecycling und Gebäuderückbau, auf die Aufbereitung von Gleisschotter, die mikrobiologische Bodenbearbeitung und das Absaugen leichtflüchtiger Schadstoffe, liefert die teerhaltigen Asphalte zur thermischen Entsorgung zu Spezialunternehmen nach Holland – per Binnenschiff über Main-Donau-Kanal, Main und Rhein. Und die Binnenschiffe nehmen vom EZF nicht nur teerhaltige Asphalte mit, sondern auch Teerpappen, Bauschutt und schadstoffbelastete Bodenaushub-Materialien zum Beispiel aus der Sanierung alter Tankstellen, separiert nach den einzelnen Fraktionen.

„Die belasteten Abfälle beziehen wir per Lkw aus einem großen Einzugsgebiet aus den Regionen München, Nürnberg und Stuttgart“, sagt EZF-Geschäftsführer Stefan Köhn, „Bauschutt und teerhaltige Asphalte werden bei uns noch vorzerkleinert, damit sie die Schiffswände nicht beschädigen.“ Dabei kommen zwei Verfahren zum Einsatz: Der Crusher ist ein Anbaugerät für einen Bagger, der wie eine flache Schere funktioniert; durch starken Druck

wird das gröbere Material zu kleineren Korngrößen zermahlen. Das zweite Verfahren der Zerkleinerung ist ein so genannter Prallbrecher, ein Rotor in einem festen Gehäuse, in das das Material von oben eingefüllt wird. Der Rotor dreht sich dann mit hoher Drehzahl, die Materialien werden durch die Zentrifugalkraft gegen die Prallwände geschleudert und durch die Wucht des Aufpralls zerkleinert.

EZF verfügt am Kai des bayernhafens Roth über Boxen, in denen die belasteten Materialien sortenrein gelagert werden. Stefan Köhn: „Der Ladekran des bayernhafens Roth hat Zugriff auf unser Grundstück und kann so die Materialien direkt aufs Binnenschiff verladen. Dies dauert je nach Größe des Binnenschiffs einen bis anderthalb Tage, in manchen Wochen machen wir sogar zwei Binnenschiffe voll.“ Insgesamt nutzt EZF für seine Transporte nach Holland rund 50 Binnenschiffe pro Jahr, jeweils mit einer Ladekapazität von 1.500 t, bei Schubverbänden auch bis zu 3.500 t.

Ziel der teerhaltigen Asphaltgranulate ist ein Unternehmen in Rotterdam, das Europas größte thermische Reinigungsanlage für teerhaltige Straßenaufbruch betreibt. Nach der Behandlung stehen dann wieder 750.000 t Material als Sekundärbaustoff zur Verfügung. Das Verfahren ist ganz im Sinne der niederländischen Regierung, die das Recycling mineralischer Abfälle massiv fördert. Die Deponierung mineralischer Abfälle ist in den Niederlanden verboten. Erdaushub und Bauschutt liefert EZF vom bayernhafen Roth zur Theo Pouw Groep in Utrecht, die daraus wieder hochwertige sekundäre Baustoffe für den Erd-, Straßen-, Wasser- und Betonbau fertigt. So werden teerhaltige Asphalte und belastete Baustoffe aus Deutschland in Holland wieder zu Sekundärbaustoffen – eine tragfähige Achse, die bei EZF im bayernhafen Roth beginnt.



Der Kran des bayernhafens Roth hat Zugriff auf das Grundstück von EZF und kann so die Materialien direkt aufs Binnenschiff verladen.

» www.ez-franken.de



„Das Handlungsfeld Infrastruktur hat erste Priorität“

bayernhafen unterstützt nachdrücklich den Masterplan Binnenschifffahrt

Der Masterplan Binnenschifffahrt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, den Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer am 14. Mai 2019 vorstellte, war von Anfang an eine Gemeinschaftsaufgabe. Angeregt hatten ihn der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) und andere Verbände und Institutionen als Ergänzung zum Masterplan Schienengüterverkehr. Denn, so bayernhafen Geschäftsführer und BÖB-Präsident Joachim Zimmermann, „in Anbetracht der vielfältigen verkehrs- und umweltpolitischen Herausforderungen braucht es eine Strategie für das System Wasserstraße. Die darin entwickelten Maßnahmen müssen koordiniert werden mit den Maßnahmen für den Schienengüterverkehr. Nur wenn die beiden umweltfreundlicheren Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn ihre jeweiligen Stärken nutzen und kombinieren, wird die Verkehrsverlagerung weg von der Straße gelingen.“

„Das Binnenschiff ist ein heimlicher Gütertransport-Gigant“

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer betonte bei der Vorstellung des Masterplans Binnenschifffahrt in Berlin die Bedeutung der Binnenschifffahrt für den Wirtschaftsstandort Deutschland: „Wir wollen die Binnenschifffahrt stärken und so viele Güter wie möglich über die Wasserstraßen transportieren. Das Binnenschiff ist ein heimlicher Gütertransport-Gigant - leistungsstark, sicher und effizient. Motorgüterschiffe können mit einer Tragfähigkeit von 3.000 Tonnen bis zu 150 Lkw ersetzen. Das ist ein enormes Potenzial, das wir noch besser nutzen wollen. Dafür haben wir jetzt den Masterplan Binnenschifffahrt geschaffen. Nur wenn wir die Binnenschifffahrt modernisieren und mehr

Güter auf die Wasserstraßen bringen, können wir erreichen, dass in Deutschland weniger CO₂, weniger Stickoxide und weniger Feinstaub ausgestoßen werden.“

Klarer Fahrplan für das System Hafen-Schiff-Wasserstraße

Der Masterplan Binnenschifffahrt, an dessen Erarbeitung Wirtschaft und Verbände intensiv mitgearbeitet haben, definiert über 80 kurz- und mittelfristige sowie bereits laufende Maßnahmen in den fünf Handlungsfeldern Infrastruktur, umweltfreundliche Flotte, Digitalisierung, multimodale Transportkette und Fachkräftegewinnung. „Mit dem Masterplan Binnenschifffahrt hat das System Hafen-Schiff-Wasserstraße einen klaren Fahrplan für die kommenden Jahre“, sagt Joachim Zimmermann, „der von uns Binnenhäfen immer wieder geforderten integrierten Strategie im Güterverkehr kommen wir damit deutlich näher.“

Absolut prioritär sei dabei das Handlungsfeld Infrastruktur, denn, so Joachim Zimmermann, „nur mit einer zuverlässigen Infrastruktur, das heißt mit offenen Wasserstraßen, effizienten Schleusen und den Binnenhäfen als kompetenten trimodalen Schnittstellen, können die anderen Handlungsfelder ihr Potenzial zeigen. Schneller müssen wir insbesondere beim Bauen werden, auf der Wasserstraße wie in den Häfen. Uns Hafen-Standorten gibt der Masterplan Binnenschifffahrt Rückenwind, um die hohe Bedeutung der Binnenhäfen auch bei Landesentwicklung und Stadtplanung festzuschreiben. Er wird eine Dynamik erzeugen und Investitionen in noch umweltfreundlichere Transport- und Umschlagtechnologien mit sich bringen. Der Kurs stimmt.“

Bei der Vorstellung des Masterplans Binnenschifffahrt in Berlin (v.l.): bayernhafen Geschäftsführer und BÖB-Präsident Joachim Zimmermann, Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, Parlamentarischer Staatssekretär Enak Ferlemann, MdB, und Martin Staats, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt



„Unsere Kunden sind unsere eigentlichen Arbeitgeber“

Die Richard Köstner AG schafft Wertschöpfung im Stahlgroßhandel

Chancen ergreifen – das ist das Köstner-Prinzip. Damals wie heute. So erwarb Richard Köstner 1934 in Neustadt an der Aisch eine Eisen- und Kohlenhandlung mit zwei Angestellten, baute das Geschäft nach dem Krieg weiter aus und errichtete 1960 seine erste Stahlhalle. Nach dem frühen Tod des Firmengründers 1967 übernahm Schwiegersohn Rudolf Teltschik die Geschäftsführung und entwickelte das Unternehmen kontinuierlich weiter. Zum Wachstum trugen dabei vor allem die Sortimentsbereiche Stahl und Sanitär bei. 1997 trat Dr. Norbert Teltschik, die dritte Generation, in die Geschäftsleitung ein und führt das Unternehmen bis heute.

Die Richard Köstner Gruppe beschäftigt heute über 477 Mitarbeiter an zehn Standorten: in Ober-, Mittel- und Unterfranken, in Ottobrunn bei München und im sächsischen Plauen – meist in Folge von Unternehmenskäufen. In Bamberg startete Köstner 2006 mit dem Stahl- und Metallhandel. Heute hat man auf den ehemaligen Flächen des Fränkischen Eisenhofs im bayernhafen Bamberg eine Lagerfläche von ca. 15.000 Quadratmetern. Neben dem Stahl werden hier auch Bauelemente gehandelt. Dazu zählen zum Beispiel (Industrie-) Tore, Türen, Gitterroste, Zäune und Bedachungsmaterial. An anderen Köstner-Standorten werden unter anderem auch die Großhandels-Sortimente Sanitär und Heizung sowie Eisenwaren, Werkzeuge und Befestigungstechnik geführt. Den größten Anteil am Geschäftsvolumen hat heute der Stahlhandel: „Wir sind durch Wachstum geprägt“, sagt Dr. Norbert Teltschik, „früher machte Stahl 30 %

unseres Umsatzes aus, heute sind es bis zu zwei Drittel.“

Stahl-Konfektion nach Maß

Den Stahl- und Metallhandel inklusive seiner Anarbeitungsprozesse hat Köstner unter der Bezeichnung „Stahlzentrum“ auf die drei Standorte Bamberg, Diespeck und Plauen konzentriert. Zu den Produkten, die Köstner bei Stahlwerken in Deutschland, Italien und Osteuropa einkauft, gehören u.a. Quadrat- und Rechteckrohre, Rundrohre, Edel-, Profil-, Form-, Blank- und Stabstahl, Spezialprofile, Flachprodukte sowie Baustahl und Aluminium.

Für seine stahlverarbeitenden Kunden aus dem Metall- und Stahlbau, dem Hoch- und Fahrzeugbau, der Industrie sowie dem Maschinen- und Anlagenbau konfektioniert Köstner den Stahl nach Wunsch – mit den Anarbeitungsprozessen Sägen, Strahlen und Primern, Brennschneiden und Biegen von Baustahl. „Unsere Kunden profitieren davon, diese Arbeitsschritte an uns outzusourcen“, sagt Dr. Norbert Teltschik, „sie reduzieren ihre Lagerhaltung, sparen Arbeits- und Logistikkosten und müssen sich nicht um die Entsorgung der Reste kümmern.“ Dafür setzt Köstner modernstes technisches Equipment und automatische Regallager ein. Die täglichen Austauschverkehre zwischen den Standorten übernimmt der eigene Fuhrpark.

Bei Vorlieferanten, die den Stahl aus den Werken zum bayernhafen Regensburg oder nach

Deggendorf liefern, kommt auch das Binnenschiff zum Einsatz. "Wir haben bei uns in Bamberg nicht die Fläche, um die Mindestbestellmenge Stahl logistisch vom Schiff umzuschlagen", so Dr. Norbert Teltschik, "im bayernhafen Regensburg gibt es zudem überdachte Umschlagplätze, da kann der Stahl bei jedem Wetter umgeschlagen werden."

„Für uns im Fokus stehen Kunden-, Mitarbeiter- und Prozessorientierung“

Als Familienunternehmen denkt Köstner über Generationen hinweg. „Wir pflegen mit unseren Kunden und Lieferanten langfristige Partnerschaften“, sagt Dr. Norbert Teltschik, „dafür ist und bleibt der persönliche Faktor entscheidend.“

Unsere Leitfrage ist: Wo können wir zusätzlichen Nutzen für den Kunden stiften? Dafür denken wir standortübergreifend in Prozessketten. Qualifizierte und motivierte Mitarbeiter sind Voraussetzung für diese Kundenorientierung. Deshalb tun wir viel für unsere Mitarbeiter, wie zum Beispiel Ehrungen für langjährige Mitarbeiter, gemeinsame Ausflüge, Feiern, Schulungen und das betriebliche Gesundheitsmanagement. Bei uns gibt's noch die Karriere vom Azubi zum Rentner.“ Dokumentiert werden diese Prinzipien der Kunden-, Mitarbeiter- und Prozessorientierung auch in den Unternehmensleitsätzen der Köstner-Gruppe, die auf der Homepage des Unternehmens einsehbar sind.

©Richard Köstner AG



Für seine stahlverarbeitenden Kunden konfektioniert die Richard Köstner AG den Stahl nach Wunsch – mit den Anarbeitungsprozessen Sägen, Strahlen und Primern, Brennschneiden und Biegen von Baustahl.
» www.koestner.de

Groß- und Außenhandelskaufmann/-kauffrau

Einkauf, Verkauf und Logistik – das sind die drei großen Wirkungsbereiche der Groß- und Außenhandelskaufleute. Sie kaufen Waren, Rohstoffe und Dienstleistungen regional, national und international ein und verkaufen sie an Industrie-, Handels- und Handwerks-Unternehmen.

Groß- und Außenhandelskaufleute sind also im B2B-Geschäft tätig: fit in Zollfragen, verschiedensten kaufmännischen Aspekten, Finanz- und Betriebsbuchhaltung, Marketing und Werbung; sie können verhandeln, Angebote einholen, Verträge abschließen, Kunden akquirieren und betreuen, sie planen logistische Ketten über alle Verkehrsträger im Import und Export, koordinieren Liefertermine, prüfen Waren und Rechnungen, lagern Waren ein und aus. Sie kennen sich aus mit Einkaufs- und Verkaufspreisen, Transportrouten und Reklamationen. Wesentlich in diesem Beruf sind daher umfassende Kenntnisse, Organisationstalent, Serviceorientierung und Kommunikationsstärke – natürlich auch in

englischer Sprache und bei Bedarf in weiteren Fremdsprachen.

Export-„Weltmeister“ Deutschland braucht Groß- und Außenhandelskaufleute in vielen Branchen – natürlich auch im Stahlsektor. Eines der Unternehmen, das Groß- und Außenhandelskaufleute ausbildet und beschäftigt, ist die Richard Köstner AG; an ihrem Standort im bayernhafen Bamberg betreuen 65 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Kunden aus dem Maschinen- und Stahlbau in einem Umkreis von bis zu 250 km. Dabei dreht sich alles um Stahlbleche, Edelstahl, Aluminium, Stahlrohre und Stahlträger. Ein Groß- und Außenhandelskaufmann aus dem Bamberger Köstner-Team ist der stellvertretende Betriebsleiter Daniel D.: „Ich habe von der Disposition den direkten Draht in den Verkauf und ins Lager. Wir machen gemeinsam bestmöglichen Service für unsere Kunden möglich. Dabei ist kein Tag wie der andere.“

©shutterstock.com



HAFENBERUFE

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

Fotonachweis:

Titel: shutterstock.com/phonlamai
S. 3 Portraitfoto: Patrick Reinig Fotografie

Redaktion:

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

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

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

„Ein Multitalent, am Kai zu Hause“



Der neue, multifunktionale Unimog des bayernhafens Regensburg ist Titelgeschichte im Unimog-Magazin 1/2019 aus dem Hause Daimler AG, Mercedes-Benz Special Trucks.



Von Anfang an war klar: Der neue Unimog im bayernhafen Regensburg musste ein Allrounder sein. Und so umfasste die „Stellenbeschreibung“, die bayernhafen an Mercedes-Benz Special Trucks richtete, ganz unterschiedliche „Fähigkeiten“: So sollte der neue Unimog u.a. Eisenbahnwaggons ziehen, Aushub- und Erdarbeiten durchführen, mit Hubarbeitskorb arbeiten, Material transportieren, Lichtraumprofil freischneiden, Mähen und Mulchen, Salz streuen und Schnee räumen können. Eine Aufgabenliste, die eine spezielle technische Auslegung des Unimogs erforderte, wie sie bisher nicht im Unimog-Standardportfolio verfügbar war.

bayernhafen, Mercedes-Benz Special Trucks, die Unimog-Generalvertretung Beutlhauser Partner und das Team von Custom Tailored Trucks CTT starteten daher eine Entwicklungspartnerschaft, um die besonderen und vielfältigen Anforderungen eines Unimog-Allrounders im Hafen zu erfüllen. Zu konfigurieren war dabei insbesondere die Kombination von Wanderschaltkupplung, die ruckfreie Anfahren mit hohen Zuglasten

ermöglicht, und hydrostatischem Fahrbetrieb, der bei konstanter Arbeitsdrehzahl die Arbeitsgeschwindigkeit beim Lichtraumprofil Schneiden oder Mähen stufenlos regeln kann.

Das Ergebnis dieser Partnerschaft ist seit über einem Jahr im bayernhafen Regensburg im Einsatz: ein multifunktionaler, 231 PS starker Unimog U 423, der den regelmäßigen Unterhalts- und Räumbetrieb im 175 ha großen Hafen mit über 30 km Gleislänge ebenso sicher im Griff hat wie all seine Spezialaufgaben. „Die Anforderungen eines Hafens sind sehr vielfältig, darum benötigen wir mehr als Standardequipment“, sagt Klaus Hohberger, Mitglied der bayernhafen Geschäftsleitung und verantwortlich für den Gesamtbereich Technik, „unser neuer Unimog ist ein Universalmotorgerät, das speziell auf unseren Anforderungskatalog zugeschnitten ist. Mit der Unterstützung von Mercedes-Benz, Beutlhauser Partner und CTT konnten wir partnerschaftlich ein Fahrzeug realisieren, das sicherlich zukunftsweisend für diese Fahrzeugkategorie ist.“

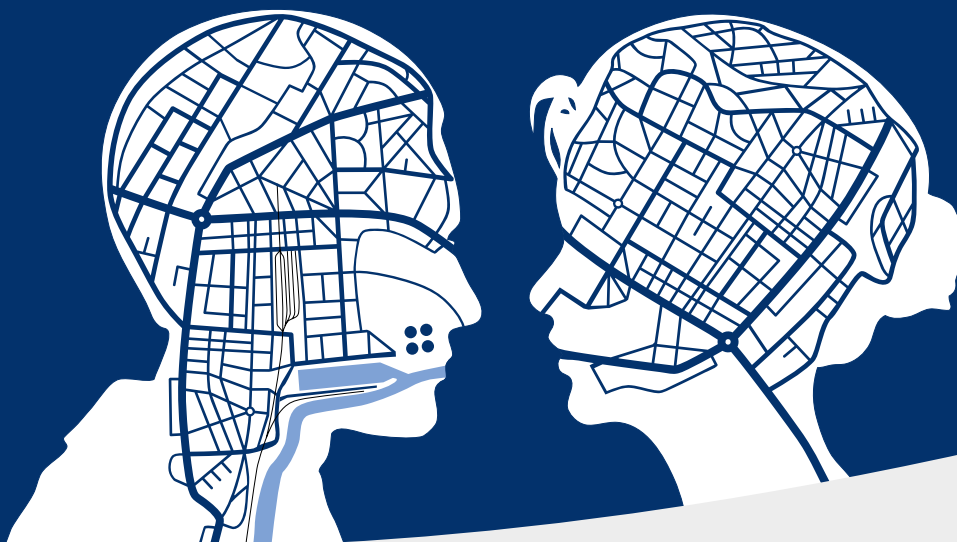
>> <https://mbs.mercedes-benz.com/de/unimog/2-wege/universalitaet-in-die-wiege-gelegt.html>

Wir sind bayernhafen.

„Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile“ – bayernhafen lebt diesen Grundgedanken täglich. Denn zu bayernhafen gehören vielfältige Teile: die sechs Standorte an Main, Main-Donau-Kanal und Donau, die über 400 ansässigen Unternehmen aus Transport, Lagerung, Logistik, Dienstleistung und Produktion und die insgesamt mehr als 13.000 Beschäftigten. Jedes dieser ‚Teile‘ leistet seinen Beitrag – und gemeinsam sind all diese Teile bayernhafen. Ein starkes Netzwerk, ein partnerschaftliches Miteinander über Standorte und Unternehmen hinweg.

Wir bei bayernhafen verstehen uns als Standort-Architekt – denn wir geben Unternehmen Raum: für wirtschaftliche Aktivitäten und zur Entwicklung. Dazu bieten wir maßgeschneiderte Ansiedlungsflächen und Immobilien, die Verknüpfung der Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und Lkw und professionelle Umschlagsleistungen für Import und Export. Diese Kombination macht uns zu bedeutenden Wirtschaftsmotoren in Bayern.

www.bayernhafen.de



Beste Verbindungen.
Best Connections.

bayernhafen



Aschaffenburg – Bamberg – Nürnberg – Roth – Regensburg – Passau