

Kundenmagazin 12 - 2019

kurs bayernhafen



Aschaffenburg – Bamberg – Nürnberg – Roth – Regensburg – Passau

Wechselzonen - die vierte Disziplin

Was Triathlon und bayernhafen gemeinsam haben



**„Bei Infrastruktur geht es ums
Gemeinwohl – und wir Ingenieure
finden die Lösungen dafür“**

Interview mit Professor Dr.-Ing.
Norbert Gebbeken, Präsident der
Bayerischen Ingenieurekammer-Bau

**Bauschutt-Logistik
schont die Umwelt**

Synergie von BAUER
Resources und Rhenus

**Vom Handelsunternehmen
zum Global Player**

Die BayWa AG

INHALT

EDITORIAL	3
KURZGEMELDET	4
Von allen Standorten	
Impressum	
VORAUSBLICK	5
bayernhafen gibt Rückenwind	
TITELTHEMA	6
Wechselzonen - die vierte Disziplin Was Triathlon und bayernhafen gemeinsam haben	
FACHMEINUNG	10
„Bei Infrastruktur geht es ums Gemeinwohl – und wir Ingenieure finden die Lösungen dafür“ Interview mit Professor Dr.-Ing. Norbert Gebbeken, Präsident der Bayerischen Ingenieurekammer-Bau	
GÜTERWEGE	12
Bahnfahren für Sattelaufleger und Wechselbrücken Hellmann-Intermodalzug verbindet Regensburg und Hannover / Osnabrück	
DIALOG	13
Let`s meet again	
Tosca im bayernhafen Regensburg	
ERFOLGSGESCHICHTE	14
Vom Handelsunternehmen zum Global Player Die BayWa – regional in Bayern verankert wie eh und je	
SYNERGIE	15
Innovations-Offensive: Rödl energie und BayWa bauen LNG-Tankstelle	
GÜTERWEGE	16
24 Biertanks auf ihrem Weg zur Brauerei Budweiser Budvar	
GÜTERWEGE	17
Max Bögl Magnetschwebbahn reist per Bahn nach China	
HAFENBERUFE	17
Fachkraft für Lagerlogistik und Fachkraft für Hafenlogistik	
SYNERGIE	18
Bauschutt-Logistik schont die Umwelt BAUER Resources und Rhenus kooperieren im Abfallmanagement	
DIALOG	19
Hafen live erleben im bayernhafen Bamberg	
DIALOG	20
Zum dritten Mal ‚Container Love‘ im bayernhafen Nürnberg	



Verkehrsinfrastruktur macht Miteinander erst möglich

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

Verkehrsinfrastruktur ist für unsere Volkswirtschaft, für die Industrie und unsere Versorgung mit Gütern von herausragender Bedeutung. Doch immer wieder stellen wir in Gesprächen fest, dass viele Menschen nicht wissen, warum. Die Binnenhäfen sind die Schnittstellen der Verkehrsinfrastruktur: Hier wechseln Güter den Verkehrsträger, werden Binnenschiff, Bahn und Lkw effizient verknüpft, nehmen Warenströme Fahrt auf.

Die Binnenhäfen mit ihrer Hafeninfrastuktur stehen dabei im Unterschied zur gesamten logistischen Kette nur vergleichsweise kurz im Fokus, aber in diesem „Moment“ muss alles stimmen. Für den Erfolg des Ganzen ist es absolut entscheidend, was an den Schnittstellen geleistet wird.

Genauso ist es in den Wechselzonen beim Triathlon. Auch da zählt jeder Handgriff und jedes Detail. Wir haben daher die Analogie zwischen Binnenhafen und Triathlon-Wechselzonen zum Titelthema der aktuellen kurs bayernhafen gemacht. Der größte Langdistanz-Triathlon der Welt findet ja in Roth statt, gleich nebenan vom bayernhafen Roth.

Wichtig ist uns auch, Argumente für die Bedeutung von Infrastruktur und gegen die immer noch weitverbreitete Haltung „Gerne, aber nicht bei uns“ vorzubringen. Wir haben daher mit Professor Dr. Norbert Gebbeken, Präsident der Bayerischen Ingenieurekammer-Bau, gesprochen – im Interview stellt er die Bedeutung technischer Infrastruktur für unser Miteinander heraus. Freuen Sie sich auch auf ein Portrait der regional und weltweit tätigen BayWa AG und auf den Einblick in eine besondere Synergie von Rhenus und Bauer Resources im bayernhafen Regensburg.

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



Ihr

Joachim Zimmermann
Geschäftsführer



TEAMLOG ERÖFFNET NEUES LOGISTIKZENTRUM FÜR SAF-HOLLAND

In der „Kontraktlogistik“ organisieren Logistikdienstleister Lager-, Konfektionierungs- und Transportleistungen für Industrieunternehmen – so wie der Logistikdienstleister Teamlog, der im bayernhafen Aschaffenburg seit über zehn Jahren unter anderem das weltweite Ersatzteilgeschäft für den Achsenbauer SAF-Holland managt. Für seine Kunden erweiterte Teamlog jetzt seine Flächenkapazität um eine weitere, 13.500 m² große Halle und beliefert von hier aus die über 25 SAF-Holland Vertriebstöchter weltweit mit Ersatzteilen für Achsen, Federungen und Sattelkupplungen. Die Anfang Mai in Betrieb gegangene neue Halle ist auf der Konversionsfläche des ehemaligen Umspannwerks angesiedelt, gleich neben der Fa. RAILONE, die hier im vergangenen Jahr ihr Werk zur Produktion von Betonschwellen für die Eisenbahn eröffnete. Zusammen nutzen die beiden Unternehmen bereits zwei Drittel der insgesamt 100.000 m² großen Konversionsfläche, die der bayernhafen Aschaffenburg nach dem



©Teamlog

Rückbau des Umspannwerks zur Nachnutzung zur Verfügung stellt. Zudem mietet Teamlog im bayernhafen Aschaffenburg für seine Kunden Hallenflächen auch bei der NATE Vermögensverwaltungs- und Beteiligungsgesellschaft mbH an: bisher bereits 16.600 m² und nun eine weitere neue Halle von 4.600 m², die bis Anfang 2020 betriebsfertig sein wird. Insgesamt betreibt Teamlog damit dann im bayernhafen Aschaffenburg mehr als 50.000 m² Hallenfläche.



GRÜNES LICHT FÜR LANG-LKW

Der bayernhafen Nürnberg ist jetzt auch für Lang-Lkw erreichbar. Diese Entscheidung traf die Stadt Nürnberg nach Sichtung der vielen unabhängigen Gutachten zum Feldversuch des Lang-Lkw in anderen Bundesländern. Parallel hatte sich der bayernhafen Nürnberg im Sinne der ansässigen Unternehmen konsequent für das Ja der Stadt Nürnberg zum Einsatz des Lang-Lkw eingesetzt. Erlaubt ist für Lang-Lkw jetzt die südliche Zufahrt zum bayernhafen Nürnberg von der A 73, Ausfahrt Königshof, mit Einfahrt über die Wiener und Hamburger Straße. Während der mehrjährigen Testphase war der Lang-Lkw nur auf der A 73 erlaubt, im bayernhafen Nürnberg aber nicht. Ansiedler, die den Lang-Lkw nutzen wollen, stellen dazu einen Antrag bei der Regierung von Mittelfranken zur Aufnahme ins sogenannte Positivnetz.

„Logistikunternehmen im bayernhafen Nürnberg können jetzt auch den Lang-Lkw einsetzen“, sagt Alexander Ochs, Geschäftsführer der Betreiber-gesellschaft von bayernhafen Nürnberg und Roth, der Hafen Nürnberg-Roth GmbH, „zum Beispiel im Kombinierten Verkehr, was den Vor- und Nachlauf noch effektiver macht. Auch wenn Logistik-Unternehmen Volumengut für die Werksverkehre der Automobilindustrie transportieren, zeigt der

Lang-Lkw seine Stärke. Seine Effizienz in diesen Fällen zahlt sich für alle aus: für die Unternehmen, für deren Kunden und für die Allgemeinheit, weil die Straßen weniger belastet werden. Bei einer Befragung haben wir herausgefunden: Insgesamt sparen die Unternehmen im bayernhafen Nürnberg mit dem Einsatz des Lang-Lkw rund 8.000 Lkw-Fahrten pro Jahr ein.“ Die im bayernhafen Bamberg ansässige Spedition Elflein setzt bereits seit 2012 Lang-Lkw ein.

Für den Einsatz des Lang-Lkw in Deutschland gelten strenge Vorgaben: Die maximale Länge beträgt 25,25 m – gegenüber max. 16,50 m bei herkömmlichen Sattelkraftfahrzeugen und max. 18,75 m bei Lkw mit Anhänger. Das maximal zulässige Gesamtgewicht der Lang-Lkw beträgt wie bei herkömmlichen Lkw 40 t, im Kombinierten Verkehr 44 t. Lang-Lkw reduzieren die Belastung für Straßen und Brücken, da ihr Gewicht auf bis zu acht Achsen verteilt ist, im Gegensatz zu fünf Achsen beim herkömmlichen Lkw. Der Einsatz von Lang-Lkw ist nur auf Straßen des sog. 'Positivnetzes' erlaubt – der Fokus liegt auf Autobahnen; Wohngebiete sind ausgeschlossen. Die Langzeitstudien zum Lang-Lkw zeigten keinerlei erhöhtes Unfallrisiko. Der Gesetzgeber schreibt für Lang-Lkw Fahrer mit langjähriger Berufserfahrung vor.

Impressum

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

Fotonachweis:
(soweit nicht direkt vermerkt)
TEAMCHALLENGE GmbH: S. 1;
Patrick Reinig Fotografie: S. 3;
bayernhafen/ I. Maschauer:
S. 9 o., 12 o., 13 (3x), 19 (5x)
bayernhafen/ M. Ziegler:
S. 2, 5, 8 o., 12 u., 16 (2x), 17, 18
bayernhafen/ S. Grünwald: S. 14

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

NEUES MULTI-USER-WAREHOUSE DER SPEDITION PÖPPEL

Um die Zentralläger des Lebensmittel-Einzelhandels in ganz Deutschland täglich noch besser versorgen zu können, erweitert die Horst Pöppel Spedition ihre Lagerkapazitäten am Firmensitz im bayernhafen Regensburg. Das neue Multi-User-Warehouse umfasst insgesamt 8.000 m² mit zwei Hallenabschnitten, Büros und Sozialeinheiten. Die Fertigstellung ist fürs erste Quartal 2020 geplant. Die Pöppel-Gesamtkapazitäten wachsen dadurch auf über 50.000 m² bewirtschaftete Flächen. Die Hallen werden nachhaltig gebaut, u.a. mit Photovoltaik, LED-Beleuchtung sowie einem energetisch optimalen Heiz- und Lüftungssystem. An den Fassaden der Hallen wird zudem eine Außenbegrünung emporwachsen. Das Highlight der Hallen ist der gedeckte Gleisanschluss an der Rückseite zum Hafenhafenbahnhof. Dadurch kann ein Großteil der aus Süd- und Südosteuropa kommenden Food/Non-Food-Produkte von der Straße auf die Schiene verlagert werden – ein erheblicher Beitrag zum Umweltschutz.



Auch der speditionseigene Lkw-Fuhrpark, mit dem die Verteilung erfolgt, entspricht den neuesten Emissionsklassen. Das Projekt ist auch ein Beispiel für den sparsamen Umgang mit Flächen, so erfolgt der Neubau nicht auf der grünen Wiese, sondern eine alte Halle wurde dafür abgerissen. „Die beiden neuen Lagerhallen bedeuten eine nachhaltige Investition und bringen uns in der Kontraktlogistik einen erheblichen Standortvorteil für unsere Drehscheibe Regensburg“, sagt Herbert Ruckerl, Prokurist und Mitglied der Geschäftsführung der Horst Pöppel Spedition.



VORAUSSICHT

bayernhafen rückenwind

Förderung von Projekten zugunsten von Kindern und Jugendlichen



BAYERNHAFEN GIBT RÜCKENWIND

„Spenden statt schenken“ gilt bei bayernhafen schon seit Jahren. Statt Weihnachtsgeschenken für Kunden unterstützt bayernhafen jedes Jahr gemeinnützige Organisationen aus den bayernhafen-Standorten. Neu ist dieses Jahr, dass sich gemeinnützige Organisationen direkt bei bayernhafen mit ihren Ideen und Projekten zugunsten von Kindern und Jugendlichen bewerben können. Bis Ende März 2020 können bayerische Vereine, Organisationen, Einrichtungen und Initiativen an dem Spenden-

wettbewerb „bayernhafen rückenwind“ teilnehmen. Eine Jury wählt dann die überzeugendsten Projekte aus, die jeweils bis zu 1.500 Euro finanziellen „Rückenwind“ erhalten. Insgesamt stehen 15.000 Euro an Preisgeldern zur Verfügung. Wir freuen uns, viele großartige Projekte und Aktionen zu unterstützen.

Weitere Informationen zum Spendenwettbewerb und Teilnahmebedingungen unter www.bayernhafen.de/rueckenwind

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



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

Druckerei:

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

Wechselzonen - die vierte Disziplin

Was Triathlon und bayernhafen gemeinsam haben



Pitschnass steigen sie nach 3,8 km Schwimmen in Hilpoltstein aus dem Main-Donau-Kanal, nehmen im Laufen die Schwimmbrille und die Kappe ab, öffnen den Neopren, greifen auf dem Weg zum Wechselzelt ihren Beutel, der zwischen 3.400 anderen Beuteln sortiert nach Startnummer auf dem Boden liegt, legen die Schwimmsachen in den Beutel und nehmen ihre Fahrradbekleidung raus. Barfuß laufen sie dann zu den Rädern mit den in die Pedalen voreingeklickten Radschuhen und dem Helm griffbereit auf dem Lenker, schieben ihr Rad laufend zur Startmarke, springen aufs Rad, nehmen Geschwindigkeit auf und schlüpfen währenddessen in die Radschuhe.

Ganz ähnlich läuft's in Wechselzone 2 in Roth, 180 Bike-Kilometer später, Fahrrad abstellen, Schuhe wechseln und auf zum Marathon, lange Zeit entlang des Kanals und an der zu bayernhafen gehörenden Lände Roth direkt unterm Hafenkran hindurch. Im Ziel dann in Roth wartet schon ein Betreuer und reicht den Beutel mit den Straßenklamotten, der am Morgen in der Wechselzone in Hilpoltstein abgegeben wurde. Nach dem Rennen geht es dann zurück in die Wechselzone 2 - dort warten neben dem Fahrrad, dem Beutel mit der Radbekleidung auch der Beutel mit dem nassen Neoprenanzug vom Schwimmen, der während des Radfahrens von Hilpoltstein nach Roth transportiert wurde.

Langdistanz-Triathlon in Roth, einer der härtesten Wettkämpfe im Sport überhaupt – und in den Wechselzonen zeigt sich, wie wichtig Logistik ist.

Was die Wechselzonen im Triathlon sind, ist der Binnenhafen im Güterverkehr. Die Triathleten selbst sprechen von der Wechselzone als der „vierten Disziplin“, da müsse alles automatisiert ablaufen und jeder Handgriff sitzen – denn Fehler kosten natürlich unnötig Zeit.

- Hier wie da gibt es drei „Disziplinen“: im Triathlon Schwimmen, Radfahren und Laufen, im Binnenhafen Binnenschiff, Bahn und Lkw.
- Hier wie da wird gewechselt: im Triathlon von einer Disziplin auf die andere, im Binnenhafen von einem Verkehrsträger – zum Beispiel Binnenschiff oder Bahn – auf einen anderen, zum Beispiel den Lkw für die letzte Meile.
- Hier wie da zählt das bereitgestellte Equipment: im Triathlon zum Beispiel der Fahrradständer oder der Beutel mit den Laufschuhen, im Binnenhafen zum Beispiel Umschlagkran, Gleisanschluss und ausreichend Lagerflächen.
- Hier wie da zählt Effizienz: im Triathlon, weil die Sportlerinnen und Sportler ihre Zeit im Auge haben und in Sekunden denken, im Binnenhafen, weil die Güter am Ziel erwartet werden von der Industrie, dem Handel oder dem Endkunden.

Klar gibt es viele Unterschiede zwischen der Sportart Triathlon und der Güterdrehscheibe

Was Triathlon und bayernhafen verbindet, sehen Sie in diesem Film. Einfach QR-Code scannen ... und action!



Film auch auf www.bayernhafen.de



Binnenhafen, doch die Gemeinsamkeiten sind da: Logistik sorgt in beiden Fällen dafür, dass vorhanden ist, was gebraucht wird, und Infrastruktur ist essentiell, um die „Wechselzonen“ perfekt für ihre jeweilige Aufgabe auszustatten.

“ Die Wechselzonen beim DATEV Challenge Roth zu managen – das ist Champions League der Logistik.

Markus Englert, Leiter Finanzen und Administration
TeamChallenge GmbH, Roth

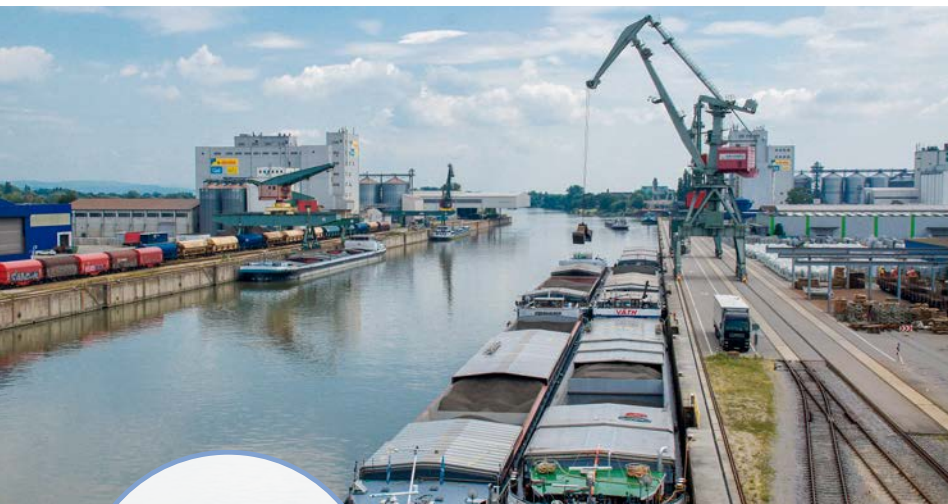
„Wir brauchen Infrastruktur, um überhaupt agieren zu können“

So ist die Wechselzone 1 beim „DATEV Challenge Roth“ eine Wiese in Hilpoltstein, die für den Wettkampf erstmal an die Infrastruktur angeschlossen werden muss. „Wir brauchen Strom, Wasser, Abwasser und Internet, um überhaupt agieren zu können“, sagt Markus Englert, der seit 2004 beim Triathlon in Roth als Praktikant und Werkstudent mitarbeitete und seit 2014 als Leiter Finanzen und Administration verantwortlich ist u.a. für Athleten-Verträge, die zeitgleich stattfindende

©TEAMCHALLENGE GmbH



DATEV
Challenge Roth
260.000
Zuschauer



Produktion für die bayernhafenen Standorte Regensburg und Passau, „da passen wir das Umschlag-Equipment exakt auf das jeweilige Gut an. So setzen wir, um Getreide oder Futtermittel umzuschlagen, einen 20 m³-Zweischalengreifer ein, für Eisenerz einen mit 8 m³ Fassungsvermögen, für den Steinkohleumschlag vom Binnenschiff auf LKW einen Hydraulikbagger mit 3 m³-Zweischalengreifer. Für den Schwergutumschlag arbeiten wir u.a. mit einer 12 m langen Verstell-Traverse, an der z.B. Textil-Schlupfe angeschlagen werden, um das Schwergut sicher umzuschlagen. Um Holzstämmen auf Bahn oder Binnenschiff zu verladen, kommen spezielle Holzgreifer am Umschlagbagger zum Einsatz, und wenn es um den Umschlag von Containern im Kombinierten Verkehr geht, kommt ein ‚Reachstacker‘ zum Einsatz, der seine Aufnahmevorrichtung von 20 bis 40 Fuß ausfahren kann. Kurz gesagt: In unserer bayernhafenen Wechselzone machen wir die Dinge passgenau.“

bayernhafen
8,8 Mio.
Tonnen Güterumschlag per Schiff und Bahn

Triathlon-Messe und alle Sponsoring-Verträge, „dann brauchen wir natürlich die physische Infrastruktur in den Wechselzonen: die Radständer aus Holz, spezielle, selbstgebaute Holzständer, an denen jeweils drei Athleten-Beutel hängen, die nummerierten Beutel selbst, die wir aus wasserdichtem Polyestergewebe produzieren lassen, und insgesamt 7,5 km Bauzaun und Gitter rund um die verschiedenen Veranstaltungsbereiche sowie entlang der Strecke. Und in Wechselzone 2 zwischen Radfahren und Marathon verteilen permanent sieben Ehrenamtliche Sonnencreme und nehmen von den Athleten nach dem Umziehen wieder die Beutel entgegen.“

„An unseren bayernhafenen Standorten laufen Schnittstellen zur Höchstform auf.“

bayernhafen Geschäftsführer
Joachim Zimmermann

Dies gilt auch für alle anderen Verknüpfungs-Schnittstellen an den bayernhafenen Standorten: So werden z.B. im Kombinierten Verkehr Trailer auf spezielle Taschenwagen (T 3000) umgeschlagen; der Containerumschlag erfordert Umschlagkräne, ein Leercontainerdepot und vor allem ausreichend Platz. An der Bahnverladerampe im bayernhafen Passau können Waggons von hinten und von der Seite beladen werden. Im Roll-on-Roll-off-Verkehr im bayernhafen Passau fährt das Katamaran-Güterschiff exakt an die Verladerampe heran, die Klappe senkt sich ab, und die fahrbaren Güter fahren auf eigenen Rädern an oder von Bord. Für den Umschlag hunderte Tonnen schwerer Maschinen und Anlagen kommen Hafenkran, mobile Autokräne oder ein Litzenhubsystem zum

„In der bayernhafenen Wechselzone machen wir die Dinge passgenau“
Eine vergleichbare Feindifferenzierung der benötigten Infrastruktur gilt im Binnenhafen. „Nehmen wir als Beispiel nur mal unsere Umschlagkräne“, sagt Stefan Ring, Geschäftsbereichsleiter

bayernhafen
13.000
Beschäftigte in 400 ansässigen Unternehmen



DATEV
Challenge Roth
5.500
Sportler/innen inkl. Staffel



DATEV
Challenge Roth
7.500
freiwillige Helfer

Einsatz – und natürlich ist die Mannschaft auch für den Einzelfall gerüstet.

Und was muss im Hintergrund alles perfekt laufen?

Noch mal zum Triathlon in Roth. „Die größte Leistung am Renntag ist es, die Beutel der 5.500 Sportlerinnen und Sportler zwischen Start, Wechselzonen und Ziel hin und her zu fahren“, sagt Markus Englert, „denn die Triathleten brauchen natürlich immer genau die Sportkleidung und Schuhe für die jeweils anstehende Disziplin. Die Neoprenanzüge transportieren wir in einem wasserdichten Beutel in die Wechselzone 2, wohin sie mit dem Rad fahren und wo dann auch ihre Radbekleidung ist, die sie dort gegen die Laufkleidung eintauschen. Was die Athleten vor dem Schwimmen an Straßenkleidung ausziehen, möchten sie nach der Zielankunft wieder in Empfang nehmen.“

Allein in Wechselzone 2 sind am Wettkampftag rund 800 Helfer bis in die Nacht beschäftigt – „eine außerordentliche Gemeinschaftsleistung eines großen Teams zusammen mit 7.500 freiwilligen Helfern aus dem ganzen Landkreis“, sagt Markus Englert lächelnd, „und die großen Momente sind morgens um 5:30 Uhr, eine halbe Stunde vor dem Start, wenn noch leichter Frühnebel über dem Main-Donau-Kanal liegt und es nach 18 Monaten Vorbereitung endlich losgeht – und natürlich abends um 23 Uhr beim Schlussfeuerwerk, wenn alles gut gegangen ist und wir entspannt mit dem Team den Tag ausklingen lassen. Ja, das ist Champions League der Logistik.“

„Die Schnittstellen in unseren Binnenhäfen müssen jederzeit in Form sein“

Was die Logistik am Renntag für die „Challenge Roth“, ist für bayernhafen die kontinuierliche Instandhaltung und Modernisierung der



Hafeninfrastruktur. „Damit Rohstoffe, Güter, Produkte und Vorprodukte sicher ihr Ziel erreichen, müssen die Schnittstellen in unseren Binnenhäfen jederzeit in Form sein“, sagt Joachim Zimmermann, Geschäftsführer von bayernhafen, „das heißt die Hafeninfrastruktur an unseren sechs Standorten bringen wir technisch kontinuierlich auf den neuesten Stand. Im Team managen wir die Vielfalt der Güterbewegungen und stellen dauerhaft die geforderten Kapazitäten bereit. Denn bei all der Technik in der dynamischen Arbeitswelt Hafen, bleibt die wichtigste Ressource der Mensch. Genau wie beim Triathlon in der Wechselzone muss auch bei uns jeder Handgriff sitzen. Auch wie sich die Helfer für den Challenge in Roth einsetzen, so engagieren sich unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gemeinsam mit unseren Kunden für das Zusammenspiel im Hafen. Und wenn sich neue Anforderungen stellen – sei es durch neue logistische Ketten, besonders anspruchsvolle Güter oder veränderte Richtlinien – gehen Hafeninfrastruktur und unser Team dies schnell und flexibel mit. Beim Triathlon Roth wie an unseren bayernhafen Standorten laufen Schnittstellen zur Höchstform auf.“

bayernhafen
477.000
TEU im Kombinierten Verkehr

bayernhafen
120.000
Meter Gleislänge



©Getty Images/Alexander Körner

„Bei Infrastruktur geht es ums Gemeinwohl – und wir Ingenieure finden die Lösungen dafür“

Interview mit Professor Dr.-Ing. Norbert Gebbeken, Präsident der Bayerischen Ingenieurekammer-Bau

Infrastruktur – ein sperriges Wort. Doch kaum etwas hat in unserer Gesellschaft eine solch große Bedeutung für unseren Wohlstand und unser Miteinander. Was macht Infrastruktur so essentiell? Fragen an Professor Dr. Norbert Gebbeken, Präsident der Bayerischen Ingenieurekammer-Bau und damit einer der erfahrensten Infrastruktur-Planer und Infrastrukturbauer Bayerns.

Unser Gemeinwesen fußt auf Wirtschaftskraft und sozialem Miteinander. Beides erfordert technische Infrastruktur wie Verkehrswege, Energieversorgung, Ver- und Entsorgung, Kommunikation etc. Warum ist die technische Infrastruktur aus Ihrer Sicht ein Schlüssel zu Wohlstand und Lebensqualität in unserer Gesellschaft?

Norbert Gebbeken: Wir Menschen haben Grundbedürfnisse wie Nahrung, Trinkwasser, Wärme, ein Dach über dem Kopf, Beschäftigung, soziales Miteinander und medizinische Versorgung. All das geht nur mit technischer Infrastruktur. So müssen jede Wohnung und jedes Gebäude mit Energie, Wärme, IT-Infrastruktur und sauberem Wasser versorgt werden. Abwasser und Müll wiederum müssen entsorgt und wiederaufbereitet werden – auf der Basis hoher Hygienestandards. Zudem brauchen wir eine sichere und funktionierende Mobilitäts-Infrastruktur – nur so können wir einander begegnen und am gesellschaftlichen Leben teilhaben.

Auch Handel und Wirtschaft sind nur mit Transport-Infrastruktur möglich: Wie sonst kämen wir zu unserer Frühstücksemmel, unserem Laptop oder Fahrrad? Das gilt besonders in unserer globalen Welt. Kurzum: Nur weil es technische Infrastrukturen gibt, sind gesellschaftliches Leben und florierende Wirtschaft möglich – und diese benötigen wir, damit wir uns unseren Lebensstandard und die sozialen Infrastrukturen wie Kindergärten, Schulen, Seniorenheime, Krankenhäuser oder Theater überhaupt leisten können. Infrastruktur ist das Fundament unseres Miteinanders.

Damit technische Infrastruktur dauerhaft ihre Funktion erfüllt, muss sie instandgehalten, bei Bedarf erweitert werden. Die dafür erforderlichen Genehmigungsprozesse dauern heute oft Jahre. Was muss nach Ihrer Auffassung getan werden, damit dies schneller geht?

Den Bauämtern und Genehmigungsbehörden fehlt es an Personal, vor allem an technischem Personal. Das müsste dringend aufgestockt werden, was bei nahezu Vollbeschäftigung schwierig ist. Deshalb müssen die Genehmigungsprozesse vereinfacht werden, insbesondere für Ersatzneubauten: zum Beispiel mit einem ersten Vollständigkeits-Check. Auch eine „Stichtags-Regelung“ kann sinnvoll sein: Wird zum Beispiel nicht binnen drei Monaten Widerspruch gegen ein Bauvorhaben eingelegt, gilt der Bauantrag als genehmigt. Zudem sollten die Genehmigungsprozesse digitalisiert werden, was mehr Tempo in der Bearbeitung bringt. So könnte zum Beispiel die Vollständigkeitsprüfung des Bauantrages von Ersatzneubauten nach klar definierten Regeln automatisiert durchgeführt werden. Dies schafft Kapazitäten beim Fachpersonal, das dann mehr Zeit zur Prüfung anderer Projekte hat. So kann künstliche Intelligenz helfen, strukturierte Prozesse vollständig digital zu erledigen. Klar benötigen Infrastruktur-Ersatzneubauten immer ein paar Jahre, aber ob es fünf oder nur drei Jahre bis zur Genehmigung sind, macht eben einen Unterschied.

Hafeninfrastruktur sorgt an den bayernhafenen Standorten dafür, dass die drei Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und Lkw effizient verknüpft werden. Hafeninfrastruktur leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Versorgung unserer Regionen und zu erfolgreichen Import- und Exportaktivitäten bayerischer Unternehmen. Dennoch werden Projekte zur Modernisierung oder Erweiterung von Hafeninfrastruktur im Umfeld immer wieder kontrovers diskutiert – an Binnenhafen-Standorten, die schon viele Jahrzehnte da sind. Was sollten Kritiker der Modernisierung oder Erweiterung von Hafeninfrastruktur aus Ihrer Sicht immer bedenken?



Die Kritiker sollten immer bedenken: Unser Wohlstand beruht auf einer funktionierenden technischen Infrastruktur, die auf dem neuesten Stand sein muss. Wir bauen nicht, weil wir Kies auf dem Hof haben, wir bauen, weil die Gesellschaft Forderungen an uns stellt, weil sie versorgt werden will. Nehmen Sie das Beispiel einer Umgehungsstraße: Diese nimmt Verkehr aus einer Gemeinde, schützt die Kinder, vermeidet Lärm und Abgase. Bei Infrastruktur geht es ums Gemeinwohl – und wir Ingenieure finden die Lösungen dafür. Zudem werden Bestandsinfrastrukturen durch Sanierung meist effizienter, ökologischer und nachhaltiger. Jede Sanierung ist die Chance, z.B. ein Gebäude multifunktionaler zu machen: durch eine Fotovoltaik-Fassade, eine Dachbegrünung oder mehr Energieeffizienz. Ich plädiere dafür, die Bürger früh zu informieren und sie mit einzubeziehen, damit sie sich einbringen können. Häufig führt das zu deutlich weniger Konflikten und noch besseren Lösungen – und diese noch besseren Lösungen eröffnen uns auch wieder Exportchancen.

Wer Infrastruktur auf bestehenden Flächen modernisiert oder erweitert, statt auf der grünen Wiese neu zu bauen, geht schonend mit Fläche um. Ein Gebot der Nachhaltigkeit. Worauf kommt es nach Ihrer Meinung bei der permanenten Anpassung und Optimierung von Bestandsinfrastruktur an?

Die Anpassung und Optimierung von Bestandsinfrastruktur ist im Regelfall besser als der Neubau auf der grünen Wiese. Wir haben hier die große Chance, Wirtschaft und Ökologie zusammenzubringen, wovon am Ende alle profitieren. Denn einerseits müssen Unternehmen wirtschaftlich sein, andererseits wollen und müssen wir unsere natürlichen Lebensgrundlagen erhalten. Wirtschaft und Ökologie gehören daher zusammen wie die zwei Seiten eines Blattes Papier. Mit dieser Grundhaltung haben wir auch die Bevölkerung auf unserer Seite. Als Ingenieure sind wir Dienstleister der Gesellschaft – und das gegenseitige Verständnis füreinander macht uns als Gesellschaft noch stärker.

Soziale Infrastrukturen wie Kindergärten, Schulen oder Theater werden in aller Regel positiv wahrgenommen, technische Infrastrukturen wie Verkehrsanlagen, Energienetze usw. eher negativ. Woran liegt das Ihrer Meinung nach? Und was kann man tun, um die Akzeptanz technischer Infrastrukturen zu steigern?

Das liegt an der Wahrnehmung. Wir nehmen vor allem das wahr, was wir häufig wiederkehrend erleben: Schule, Kindergarten, Bäcker, Krankenhaus, Sporthalle etc. Die technischen Infrastrukturen, die fürs Funktionieren der sozialen Infrastrukturen sorgen, sind ja oft versteckt, wie Kabel, Leitungen, Abwasserkanäle ... Wir fragen ja nicht ständig, wo das Wasser herkommt oder der Strom. Wir sind auch nicht täglich in einem Hafen. Das heißt, technische Infrastruktur ist meist unsichtbar und funktioniert in aller Regel. Nicht-Ingenieure nehmen sie meist erst dann wahr, wenn's irgendwo mal hakt.

Umso wichtiger ist es, schon früh über die Bedeutung von Infrastruktur zu informieren: im Kindergarten, in der Schule, in den Ausbildungen, an den Hochschulen. Da wollen und müssen wir Schlüsselerlebnisse schaffen. Ein Studium Generale sollte verpflichtend sein, damit Studierende nicht-technischer Fächer technische Anteile hören. Als Bayerische Ingenieurekammer-Bau gehen wir seit einigen Jahren neue Wege, um Menschen zu erreichen. Für Schulkinder bieten wir den Lehrern Materialien für den Heimat- und Sachunterricht an. So können die Kinder beispielsweise mit unseren Bausätzen selbst Mauern oder Häuser bauen. Für die Erwachsenen haben wir eine Kooperation mit der Akademie für Politische Bildung in Tutzing. Wann immer wir Bau-Themen mit gesellschaftlicher Relevanz haben, gehen wir nach Tutzing. Dort diskutieren wir gemeinsam mit Vertretern aller gesellschaftlichen Gruppen. Wir haben damit sehr gute Erfahrung gemacht zum gegenseitigen Verständnis. Wir hören einander zu, bringen gegenseitige Wertschätzung mit ein, lassen Zusammenarbeit zu. Diese Öffnung bringt die Dinge weiter.

Prof. Dr.-Ing. Norbert Gebbeken ist Vollblut-Bauingenieur. Er machte 1983 sein Diplom, promovierte 1988, habilitierte sich 1995 und ist seitdem Professor für Baustatik an der Universität der Bundeswehr München-Neubiberg – in dieser Zeit hat er ca. 120 Forschungsvorhaben zum Schutz baulicher Infrastruktur und zum baulichen Katastrophenschutz bearbeitet. Seit 2000 ist er Geschäftsführender Gesellschafter der AJG Ingenieure GmbH in München. Von 2004-2016 war er 2. Vizepräsident der Bayerischen Ingenieurekammer-Bau, seit 2016 ist er deren Präsident. Professor Dr.-Ing. Norbert Gebbeken ist zudem u.a. Präsident der International Association of Protective Structures, Gründer und Sprecher des Forschungszentrums RISK – Risiko, Infrastruktur, Sicherheit und Konflikt, Vizepräsident des Deutschen Instituts für Prüfung und Überwachung in Berlin sowie Sprecher der deutschsprachigen universitären Institute für Baustatik und Baudynamik.

Als Experte für baulichen Katastrophenschutz forscht und entwickelt er an der Universität, berät, baut und überwacht auf der ganzen Welt u.a. für das Bundesverteidigungs- und -Innenministerium, das Auswärtige Amt, für THW, DRK und BRK, die Vereinten Nationen, die Europäische Kommission, Institute und Universitäten weltweit sowie für private Bauherren.



Bahnfahren für Sattelaufleger und Wechselbrücken

Hellmann-Intermodalzug verbindet Regensburg und Hannover / Osnabrück

Seit Anfang September 2019 werden Wechselbrücken und Mega-Sattelaufleger zwischen dem bayernhafen Regensburg und Niedersachsen rund 600 Kilometer auf der Schiene transportiert. Fünfmal wöchentlich verbindet der Intermodalzug Regensburg mit Hannover und Osnabrück. Hellmann Worldwide Logistics hat als erster Logistikdienstleister den bestehenden Kontinentalverkehr zwischen Niedersachsen und Regensburg durch den Einsatz kranbarer Mega-Sattelaufleger ausgebaut.

bayernhafen passte die Hafeninfrastuktur am Standort Regensburg kurzfristig an und ermöglichte so die neue KV-Verbindung. Bislang anderweitig genutzte Gleise und Lagerflächen wurden an die Bedürfnisse des neuen Intermodalangebots angepasst. Neu installiert wird auch ein Gate zur Erfassung der Ladekapazitäten. „Wir verstehen uns als Standort-Architekt“, sagt bayernhafen Geschäftsführer Joachim Zimmermann, „daher bringen wir die eigene Planungs-, Bau- und Betreiberkompetenz mit ein, um schnell und flexibel die jeweils benötigte Infrastruktur zu schaffen.“

Das Handling vor Ort übernimmt bayernhafen selbst.

KV entlastet die Straßen und schont die Umwelt

Mit dieser KV-Verbindung eröffnet Hellmann seinen Kunden

die Möglichkeit, Transporte nun auch im Raum Regensburg von der Straße direkt auf die Schiene zu verladen. Damit zahlt das neue Angebot auch auf die aktuellen Forderungen der Bundesregierung ein, in den nächsten elf Jahren eine Steigerung der Bahntransporte von bis zu 30 Prozent zu erreichen, um die Klimaziele umzusetzen. Die Ausweitung des Kombinierten Verkehrs ist in diesem Zusammenhang eine wesentliche Maßnahme zur CO₂-Reduktion.

„Wir freuen uns, gemeinsam mit unserem Partner bayernhafen die weitere Entwicklung unserer Logistiklösungen und Netzwerke voranzutreiben. Damit haben wir nun auch im Raum Regensburg die Infrastruktur, die wir für nachhaltige und vor allem lückenlose Transportlösungen im Kombinierten Verkehr benötigen“, sagt Matthias Magnor, COO Road and Rail, Hellmann Worldwide Logistics. Mit dem Intermodalzug schafft Hellmann den Lückenschluss und bietet nun deutschlandweit auf allen Strecken einen vollumfänglich Kombinierten Verkehr an.

Viel Potenzial für den KV in kontinentalen Relationen

„Jeder Sattelaufleger und jede Wechselbrücke, die auf der Langstrecke per Bahn unterwegs ist, entlastet die Straße und schont die Umwelt“, sagt Joachim Zimmermann, „der Transport von Containern zwischen See- und Binnenhäfen per Binnenschiff und Bahn ist längst ein Erfolgsmodell. Mit dem neuen Intermodalzug zwischen bayernhafen Regensburg und Niedersachsen werden jetzt auch kontinentale Ladungen weg von der Straße auf die Bahn verlagert. In kontinentalen Relationen liegt noch viel Potenzial für den Kombinierten Verkehr.“

Treffen auf der transport logistic in München: (v.l.) Klaus Hohberger, Mitglied der Geschäftsleitung bayernhafen; Joachim Zimmermann, Geschäftsführer bayernhafen; Matthias Magnor, COO Road&Rail Hellmann Worldwide Logistics; Dirk Baerbock, Head of Rail Solutions National Hellmann Worldwide Logistics





LET'S MEET AGAIN!

Alle zwei Jahre trifft sich die Welt der Logistik auf der ‚transport logistic‘ in München – so auch Anfang Juni 2019. Mit über 2.300 Ausstellern und rund 64.000 Besuchern die weltweit größte Logistikkmesse. bayernhafen war wie immer mit einem eigenen Stand präsent. Kompetente Ansprechpartner aus den Hafen- und Logistikunternehmen nutzten den Stand als Plattform für Kundengespräche und zum Knüpfen neuer Kontakte.

Besonders freute man sich über den Besuch von Dr. Hans Reichhart, Bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr, der sich über aktuelle Projekte von bayernhafen und der mit am Stand vertretenen Kunden informiert hat.

SAVE THE DATE: Die nächste transport logistic öffnet ab 4. Mai 2021 ihre Tore in München. **LET'S MEET AGAIN!**



DIALOG

Puccini-Oper Tosca im bayernhafen Regensburg

Nach dem großen Erfolg der Wagner-Oper „Der fliegende Holländer“ im Sommer 2017 inszenierte das Theater Regensburg im Juli 2019 erneut eine Vorstellung im bayernhafen Regensburg. „Tosca“ gab's, Puccinis Opernthriller, und zur spektakulären Open-Air-Aufführung im Westhafen kamen 2.600 Besucherinnen und Besucher. Auch dieses Mal ein grandioses Erlebnis. Gerne unterstützten bayernhafen und die am Westhafen angesiedelten Firmen dieses Event.

Auf der Seite des historischen Stadtlagerhauses war die Bühne mit Darstellern, Orchester und Chor, gegenüber am Nordkai saßen die Zuschauer. Magisch waren die auf die Fassade des Stadtlagerhauses projizierten Videobilder – Schauplätze der Oper in Rom wie die Engelsburg, die Arme einer Riesenkrake oder Akteure wie der skrupellose Polizeichef Scarpia, Sängerin Floria Tosca und ihr Geliebter Cavaradossi.



Vom Handelsunternehmen zum Global Player

Die BayWa: regional in Bayern verankert wie eh und je

Das Tanklager der BayWa im bayernhafen Aschaffenburg – jährlich werden hier bis zu 150 Millionen Liter Heizöl und Dieselkraftstoff umgeschlagen, die zu 100% per Tankschiff kommen.

Im bayernhafen Aschaffenburg, der bis zum Jahr 2000 auch Standort eines bayernwerk / eon-Kraftwerks war, baute die BayWa 1976 ein Tanklager für Heizöl. Drei Jahre später wurde das Lager um eine Dieselladebühne ergänzt. Heute schlägt die BayWa allein in ihrem Tanklager im bayernhafen Aschaffenburg jährlich bis zu 150 Millionen Liter Heizöl und Dieselkraftstoff um, die zu 100% per Tankschiff kommen, insbesondere von der Shell Rheinland Raffinerie sowie den Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen. Heizöl-Kunden sind private Haushalte, der Diesel kommt in Fahrzeugen in der Land- und Bauwirtschaft zum Einsatz. Das Versorgungsgebiet umfasst Unterfranken, das östliche Oberfranken und das nördliche Mittelfranken.

„Der Wasserweg hat in der Anlieferung für uns absolute Priorität“

... sagen Thomas Pfister und Franz-Josef Jörg vom Einkauf Fuels bei der BayWa Energie: „Ein Tankschiff kann 1.000 - 1.500 t laden, dies entspricht 1,2 - 1,8 Millionen Litern Kraftstoff. Im Schnitt kommen pro Monat fünf bis sechs Schiffe zu uns. Der Umschlag vom Schiff ins Tanklager ist seit drei Jahren vollautomatisiert. Der Wasserweg über Rhein und Main ist sehr verlässlich. Auch in kalten Wintern wird der Hafen Aschaffenburg immer freigehalten. Das Niedrigwasserjahr 2018 war eine absolute Ausnahme.“

Energie ist einer der Geschäftsbereiche der BayWa AG, neben Agrar, Bau sowie Innovation & Digitalisierung. Die BayWa wurde 1923 in München als „Bayerische Warenvermittlung landwirtschaftlicher Genossenschaften AG“ gegründet und setzte sich zum Ziel, den ländlichen Raum mit allem zu versorgen, was die Landwirtschaft braucht. Der heute weltweit tätige Konzern lebt den genossenschaftlichen Gedanken und die regionale Verbundenheit nach wie vor. Das Unternehmen zählt international zu den führenden Händlern für landwirtschaftliche Rohstoffe und

hat sein Portfolio kontinuierlich hin zum Lösungsanbieter und Projektentwickler ausgebaut. Der Konzern verfügt heute über rund 3.000 Vertriebsstandorte in über 40 Ländern – auch im bayernhafen Aschaffenburg mit dem Geschäftsbereich klassische Energie, im bayernhafen Bamberg mit den Geschäftsbereichen Agrar, Landtechnik, klassische Energie und Baustoffe sowie im bayernhafen Regensburg mit dem Geschäftsbereich Agrar.

Unter dem Dach der BayWa r.e. deckt das Unternehmen die gesamte Wertschöpfungskette der regenerativen Energien ab: Projektentwicklung/-realisierung, Services, Photovoltaik- und Energiehandel. Der Bereich klassische Energie umfasst den Handel mit mineralischen Brenn- und Kraftstoffen, Schmierstoffen und Holzpellets. Zudem betreibt die BayWa Automaten-Tankstellen, bietet E-Mobilitätskonzepte an und ist im Wärme-Contracting aktiv. Im bayernhafen Nürnberg baut die BayWa zusammen mit rödl energie eine LNG-Tankstelle – Lkw tanken hier ab Frühjahr 2020 ‚Liquefied Natural Gas‘ (flüssiges Erdgas).

BayWa Agrar: die gesamte Wertschöpfungskette vom Feld bis zur Vermarktung

Das Leistungsspektrum der BayWa im Bereich Agrargüter umfasst den internationalen Handel und die Logistik ausgewählter Agrarrohstoffe und Spezialitäten sowie den Vertrieb von Betriebs- und Futtermitteln vorwiegend in Deutschland und Österreich. „Der erfolgreiche Handel mit Agrargütern erfordert eine hohe Lager- und Logistikleistung“, sagt Jörg-Simon Immerz, Leiter Erzeugnisse Agrar bei der BayWa, „die trimodalen bayernhafen Standorte bieten dafür optimale Bedingungen. Gerade Binnenschiff und Bahn sind wichtige Komponenten, um große Tonnagen von Weizen oder Mais sowie Dünger deutschland-, europa- und weltweit zu handeln. So ist die Donau eine wichtige Verbindung zwischen der Schwarzmeer-Region und Mitteleuropa.“

Die BayWa nutzt die Wasserstraße Donau sowohl zum Import von Getreide nach Deutschland als auch zum Export von Getreidemengen, die von Landwirten aus der Region angeliefert werden und dann per Binnenschiff zu internationalen Kunden transportiert werden. Jörg-Simon Immerz: „Unsere Hafens-Standorte im bayernhafen Regensburg und Bamberg dienen dabei als Umschlagplatz. Am BayWa-Hafensstandort in Regensburg, der mit einer Lagerkapazität von 70.000 Tonnen unser größter in Bayern ist, liegt das tatsächlich umgeschlagene Volumen höher, da während der ganzen Saison Ware ein- und ausgelagert wird.“

So zeigt sich: Die bayernhafen-Standorte Aschaffenburg, Bamberg und Regensburg (im Bild

@BayWa



rechts) sind für die BayWa wesentliche Knotenpunkte ihrer internationalen logistischen Ketten. bayernhafen Geschäftsführer Joachim Zimmermann: „BayWa und bayernhafen – das ist eine starke Partnerschaft.“

Innovations-Offensive: Rödl energie und BayWa bauen LNG-Tankstelle

SYNERGIE

Die Unternehmen Rödl energie und BayWa AG realisieren eine neue LNG-Tankstelle für Lkw im bayernhafen Nürnberg. LNG steht für ‚Liquefied Natural Gas‘: flüssiges Erdgas für lange Strecken. Für den Straßengüterverkehr, der heute in Deutschland zu über 99 Prozent auf Dieselfahrzeugen basiert, kommt damit erstmals eine reichweiten- und leistungsstarke sowie umweltschonende Alternative auf die Straße. Kühlt man Erdgas auf $-163\text{ }^{\circ}\text{C}$, kondensiert es, und das Volumen reduziert sich um den Faktor 600. Dadurch lässt sich Erdgas in Form von LNG in einem vakuumisolierten Kraftstoffbehälter in ausreichender Menge speichern.

Das Bundesverkehrsministerium hat im Juni 2018 eine Förderrichtlinie für energieeffiziente, CO₂-arme Lkw vorgelegt. So wird die Anschaffung von Lkw mit Erdgas-Antrieb pauschal mit max. 8.000 Euro für CNG (Compressed Natural Gas) und max. 12.000 Euro für LNG unterstützt. Dies unterstützt Speditionen dabei, auf umweltfreundliche Fahrzeuge umzusteigen. Nürnberg wird damit zu den ersten Städten Deutschlands gehören, in der dieser alternative Kraftstoff getankt werden kann.

„Wer es heute mit Klimaschutz und CO₂-Einsparung ernst meint, muss jetzt in LNG investieren, ohne dabei die zukünftige Entwicklung aus den Augen zu verlieren“, sagt Stefan Rödl, Geschäftsführer Rödl energie. „Der Nürnberger Hafen ist der ideale Standort für uns“, unterstreicht Dr. Klaus Mohrenweiser von der BayWa, „die Verkehrsanbindung ist hervorragend, und das Umfeld mit Logistik- und Speditionsunternehmen für den LNG-Handel von großem Vorteil“. Dr. Ulrich Maly, Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg, sagt: „Die neue LNG-Tankstelle stärkt den Klimaschutz, reduziert CO₂

@Crischa Jäger



im Güterverkehr und ist eine klare Botschaft an Industrie und Logistik: ‚Wir wollen Klimaschutz, und wir können es auch.‘“ Und Dr. Michael Fraas, Wirtschaftsreferent der Stadt Nürnberg, fügt hinzu: „Die Standortwahl im bayernhafen Nürnberg stärkt die Metropolregion Nürnberg als herausragenden Wirtschaftsstandort für Energie- und Umwelttechnik in Europa. Neben Wasserstoff ist LNG ein weiterer Treibstoff für die Zukunft der Mobilität.“

„Wir verstehen uns als Standort-Architekt und so agieren wir auch“, sagt Alexander Ochs, Mitglied der bayernhafen Geschäftsleitung und Geschäftsführer der Betreibergesellschaft von bayernhafen Nürnberg und Roth, der Hafen Nürnberg-Roth GmbH, „wir schaffen Raum für neue Geschäftsfelder unserer Ansiedler und stärken deren Synergien am Standort. Die neue LNG-Tankstelle unseres Ansiedlers Rödl energie ist ein weiteres Beispiel dafür. Ein zweiter Standortvorteil kommt hinzu: Viele benachbarte Unternehmen im bayernhafen Nürnberg sind in Zukunft auch mit ihren LNG-fähigen Fahrzeugen potentielle Kunden der Rödl energie und der BayWa.“

Spatenstich der Rödl energie LNG-Tankstelle, von links: Jürgen Rössner, Geschäftsführer Leonhard Rössner Bau-GmbH, Alexander Ochs, Mitglied der bayernhafen Geschäftsleitung, Dr. Michael Fraas, Wirtschaftsreferent der Stadt Nürnberg, Stefan Rödl, Geschäftsführer Rödl energie, Dr. Ulrich Maly, Oberbürgermeister Stadt Nürnberg, Alexander Balsler, Logicon Deutschland GmbH, Dirk von Vopelius, Präsident IHK Nürnberg für Mittelfranken, Dr. Klaus Mohrenweiser, BayWa AG Energie, Dr. Peter Pluschke, Umweltreferent der Stadt Nürnberg, Volker Müller, Cryonorm B.V.



24 Biertanks auf ihrem Weg zur Brauerei Budweiser Budvar

Von Unterfranken ins tschechische Budweis via bayernhafen Passau

Per Binnenschiff reisten im Oktober insgesamt 24 Biertanks nach Passau in Niederbayern. Auf ihrem Weg von Unterfranken zur weltbekannten tschechischen Brauerei Budweiser Budvar wechselten die je 19 Tonnen schweren und rund 18,5 Meter langen Tanks im bayernhafen Passau ihr Transportmittel.

Bereits am 7. Oktober 1895, vor über 124 Jahren, wurde die erste Charge Bier von der Brauerei im tschechischen Budweis gebraut. Die Brauerei Budweiser Budvar verwendet als Zutaten Hopfen, mährisches Malz und einzigartiges Wasser, dem das Bier auch seinen unverwechselbaren Geschmack verdankt. Zum kristallklaren Wasser, einem Erbe eines Sees aus der Eiszeit, führen 300 Meter tiefe artesische Brunnen direkt in der Brauerei. Der Haupt-Gärprozess erfolgt in Tanks bei einer Temperatur von maximal 10°C. In horizontalen Lagertanks darf das Bier dann so lange reifen, bis sich sein Geschmack entfaltet hat. Insgesamt 1.602.000 Hektoliter Bier wurden von dem tschechischen Staatsbetrieb in 2018 in über 70 Länder der Welt geliefert.

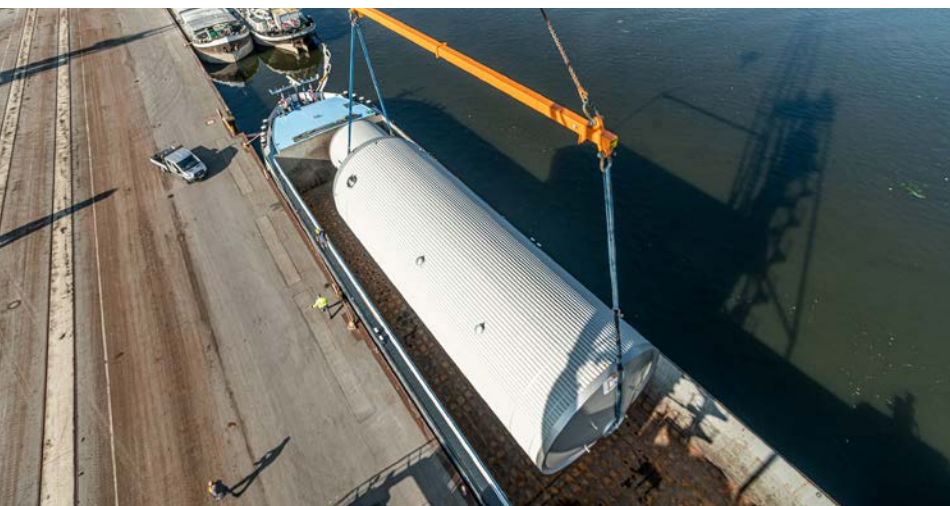
Enormes Fingerspitzengefühl bewiesen einmal mehr die Kranführer beim Umschlag der 18,5 Meter langen Biertanks im bayernhafen Passau.

Die 24 neuen Tanks mit einem Fassungsvermögen von je 3.025 Hektolitern hat die Firma Ziemann Holvrieka, ein großer Hersteller von Brauereitanks und schlüsselfertigen Brauereianlagen, in der Produktionsstätte im unterfränkischen Bürgstadt gefertigt. Mit je bis zu sechs Tanks beladen ging es per Binnenschiff der Reederei Rhenus über Main, Main-Donau-Kanal und Donau bis nach Passau. Schwere und großvolumige Güter können auf dem Binnenschiff sicher und umweltschonend transportiert werden.

Schwergutumschlag mit neuem bayernhafen Mobilkran

Im bayernhafen Passau wurden die Tanks mit dem hafeneigenen Mobilkran vom Schiff entladen. Der Kran vom Typ LHM 420 kann Einzellasten mit einem Gewicht von bis zu 120 Tonnen umschlagen. „Mit dem Anfang des Jahres in Betrieb genommenen Kran haben wir die besondere Rolle des Standorts Passau für Schwer- und Volumentransporte weiter gestärkt“, so bayernhafen Geschäftsführer Joachim Zimmermann.

Die Logistikkette von Passau nach Budweis organisierte das auf Schwertransporte spezialisierte Familienunternehmen Hermann Paule GmbH & Co. KG aus Stuttgart. Für die letzte Etappe des Transports von Passau ins rund 140 Kilometer entfernte Budweis setzte die Firma Paule sogenannte 'Hubbelkesselbrücken' ein. Mit diesen Spezialfahrzeugen mit einem hydraulischen Hub von bis zu 1,50 m über dem Boden können Hindernisse wie z.B. Kreisverkehre leichter überwunden werden. Den Auftrag für die Begleitung des Schwertransports auf der Straße hatte die Firma Paule der Firma Lakota in Passau erteilt.





Max Bögl Magnetschwebebahn reist per Bahn nach China

... in 650 Containern vom bayernhafen Nürnberg aus

Die Firmengruppe Max Bögl und ihr Transport System Bögl erreichten mithilfe von bayernhafen den nächsten Meilenstein auf dem Weg zur Inbetriebnahme in Chengdu. Das Magnetschwebesystem für den Personennahverkehr wird in China auf einer 3,5 km langen Demonstrationsstrecke vorgestellt. Der Transport des TSB erfolgte in einem Containerzug vom Firmensitz und dem bayernhafen Nürnberg über die Seidenstraße ins chinesische Chengdu. „Insgesamt wurde unser TSB in rund 650 Containern nach China transportiert, was vollkommen reibungslos ablief“, lobte

Johann Bögl, Gesellschafter der Firmengruppe Max Bögl. Das am Hauptsitz in Sengenthal gefertigte Transportsystem ist äußerst leise, emissionsarm und zuverlässig. Ideal für urbane Regionen wird das TSB zukünftig den großen Nachholbedarf an Nahverkehrssystemen in China decken, um dem steigenden Verkehr in den wachsenden Metropolen entgegen zu wirken. Im Rahmen des Entwicklungsprozesses hat das Fahrzeug auf der Erprobungsstrecke in Sengenthal bereits 125.000 Shuttle-Fahrten durchgeführt und dabei eine Laufleistung von über 83.000 Kilometern absolviert.

Fachkraft für Lagerlogistik und Fachkraft für Hafenlogistik

Am 14. Mai 2019 wurde ja von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer der Masterplan Binnenschifffahrt vorgestellt. Zu den insgesamt über 80 Maßnahmen gehört auch die praxisorientierte Weiterentwicklung der dreijährigen Ausbildung zur „Fachkraft für Lagerlogistik“ und zur „Fachkraft für Hafenlogistik“.

„Wir müssen wegkommen von der reinen Ausrichtung der Ausbildung auf Palettenlager wie im Supermarkt oder das Kleinteilelager für Schrauben in einer Logistikhalle“, sagt Wolfram Ney, Ausbildungsleiter der Kühne + Nagel Euroshipping und DTU GmbH im bayernhafen Regensburg, „wir müssen hin zur Belieferung von Großbaustellen und Kraftwerken, zur Verladung von Windkraftanlagen oder schweren, großformatigen Projektladungen.“

Hier kommen physikalisch ganz neue Aspekte hinzu, da im Hafen großformatige Produkte meist nicht standardisiert sind: Wie wirken Kräfte? Wo hat ein Packstück seinen Schwerpunkt?

Wie setzen wir Bänder, Ketten, Greifer und Keile ein, um schwere Stückgüter wie z.B. Stahlcoils sicher zu verladen? „Zudem müssen wir multimodale Transportsysteme in der Planung logistischer Ketten mit einbeziehen“, sagt Wolfram Ney, „da gehören Binnenschiff und Bahn dazu und die Schnittstellen in den Häfen. Damit würden wir den Beruf substanziell anheben und modernisieren. Da denken junge Leute, die diese Berufe ergreifen, doch gleich viel globaler.“

Auch bei Warenannahme, -kontrolle, Inventur und Angebotserstellung müssten die Ausbildungsinhalte erweitert werden, ebenso beim Thema Lagerung. Wolfram Ney führt als Beispiel die Automobilindustrie an: „Da werden die Ausbildungsinhalte mit der Entwicklung neuer Technologien auch immer differenzierter. Auch die Ausbildungen in der Logistik müssen diesen Weg gehen. Wir brauchen in der Logistik Allrounder mit viel Spezialwissen. Genau das macht doch Berufe in der Hafenlogistik so interessant.“

HAFENBERUFE



Wolfram Ney, Ausbildungsleiter der Kühne + Nagel Euroshipping und DTU GmbH im bayernhafen Regensburg



Bauschutt-Logistik schont die Umwelt

BAUER Resources GmbH und Rhenus kooperieren im Abfallmanagement

Wo gebaut wird, entsteht Bauschutt – bei Abbrucharbeiten, beim Erdaushub und auch während und nach Abschluss der Bauarbeiten. Um diesen mineralischen Bauschutt aus Regensburg und Umgebung nachhaltig und umweltgerecht zu entsorgen, kooperieren jetzt im bayernhafen Regensburg der Bereich Bauer Umwelt der BAUER Resources GmbH und Rhenus Port Logistics Donau. Entstanden ist dabei am Kai eine neue Logistikhalle, gebaut von Rhenus, betrieben von Bauer, mit direktem Gleisanschluss.

In der Halle können bis zu 8.000 t Altlasten und kontaminierte Abfälle aus Bau und Industrie gleichzeitig zwischengelagert werden. Der Standort im bayernhafen gewährleistet zudem, dass der Bauschutt kontinuierlich auf Binnenschiff und Bahn umgeschlagen werden kann. Die neue Halle bringt dafür eine Besonderheit mit: So ist das Hallendach im vorderen Bereich zum Kai hin beweglich und lässt sich öffnen, so dass der bayernhafen Kran direkt von oben in die Halle hineingreifen kann. Die Abfallstoffe sind fest gebunden, das heißt nicht flüchtig. So müssen nur Staubverwehungen verhindert werden. Bauer löst dies zum einen durch eine Hallenwand aus Stahlelementen, fest verschweißt im Sockelbereich, zum anderen durch eine Nebelkanone in der Halle: Diese Nebelkanone erzeugt einen Wassernebel, Wassertropfen und Staubpartikel verbinden sich in der Luft, werden dadurch schwerer als Luft und sinken zu Boden.

„Weder für die Luft noch für die Donau besteht Gefahr“, sagt Ulrich Morgenstern, Leiter Entsorgung im Bereich Bauer Umwelt bei der BAUER Resources GmbH. Die Anlage ist nach der 4. Bundesimmissionsschutz-Verordnung genehmigungsbedürftig, Genehmigungsbehörde ist die Stadt Regensburg, zudem gelten die Anforderungen des Wasserhaushaltsgesetzes. Als Grundstückseigentümer brachte bayernhafen seine Erfahrung in komplexen Genehmigungsprozessen mit ein. „Die Kombination macht’s“, sagt Ulrich Morgenstern, „hier haben alle Beteilig-

ten effektiv zusammengewirkt. Kernkompetenz von Rhenus ist die Logistik, die haben die Halle hingestellt. Kernkompetenz von Bauer ist die Entsorgung. Eine konstruktive Zusammenarbeit.“

„Die Trimodalität des bayernhafen Regensburg war entscheidend für die Standortwahl“

... sagt Ulrich Morgenstern, „wir bekommen die Gemische aus Boden, Steinen, Beton, Ziegeln und Fliesen sowie die teerhaltigen Asphalte meist per Lkw, lagern sie in unserer Halle zwischen und transportieren sie dann insbesondere per Binnenschiff und Bahn an ihre Zielorte in Deutschland und den Niederlanden. Dort werden sie nach der Aufbereitung wiederverwendet, zum Beispiel im Deponiebau oder für technische Bauwerke, wie Unterbau unter Straßen, Industriebauten sowie Lärmschutz- und Hochwasserdämme.“

„Wir haben uns in den Gesprächen von Anfang an gefragt: Wie kommen wir am besten zusammen?“, sagt Holger Dallmaier, Betriebsstättenleiter der Rhenus Port Logistics Donau im bayernhafen Regensburg, „für den Neubau der Halle waren vielfältige Auflagen zu erfüllen. Im Ergebnis haben wir jetzt die Überdachung, die erforderliche Höhe und ein modulares Konzept für die verschiedenen Güterklassen. Wir haben dies gemeinsam mit Bauer Umwelt entwickelt und uns um die Genehmigung gekümmert.“

„Die neue Anlage soll jetzt ins Laufen kommen, die Zusammenarbeit mit Entsorgungs- und Verwertungsmöglichkeiten, die per Bahn oder Schiff erreichbar sind, muss sich entwickeln“, sagt Ulrich Morgenstern, „neben dem Weg in die Niederlande erschließen sich uns durch die Trimodalität auch viele neue Verwertungsmöglichkeiten in Deutschland. Da sind wir mit dem Zug natürlich noch flexibler als mit dem Binnenschiff. Beide Verkehrsträger nutzen wir vom bayernhafen Regensburg aus. Unser Ziel ist es, möglichst viel Güterverkehr von der Straße weg auf Binnenschiff und Bahn zu bringen – dieses Ziel haben wir fest im Blick.“



Hafen live erleben im bayernhafen Bamberg

Am 15. September 2019 empfing der bayernhafen Bamberg Klein und Groß zum Hafenfest. Wie schon 2012 zum 50jährigen Hafenjubiläum verwandelte sich der Hafen für einen Sonntag erneut in eine Flanier-, Staun- und Erlebnismeile.

Hochbetrieb herrschte im historischen Dampfzug und auf dem Ausflugschiff – beide zeigten ihren Passagieren per Hafenrundfahrt, was den bayernhafen Bamberg zur Güterdrehscheibe für ganz Oberfranken macht. Faszination pur vermittelte auch die große Technikschaу und der Blick vom Aussichtskorb des Schmidbauer-Autokrans auf 75 Meter Höhe. Im „Boulevard der Logistik“ stand der Dialog im Zentrum: Unternehmen der Logistik stellten hier ihre Ausbildungs- und Karrieremöglichkeiten vor. Zum Tag der offenen Tür luden 15 Unternehmen aus dem Hafen auf ihr Gelände – Besucherinnen und Besucher erfuhren dabei, wie weltweit tätige Logistikdienstleister und Speditionen arbeiten, was Getreide,

Flugzeugbau, Computerspiele und Streusalz mit Hafen zu tun haben und warum Handwerk und Bauindustrie genauso auf den Hafen setzen wie Handelsunternehmen und Dienstleister. Die jungen Besucherinnen und Besucher hatten bei der Kinder+Sport Basketball Academy von Brose Bamberg den Korb im Blick, tauchten ein in die Spaß&Spielwelt der goolkids, machten witzig-kreative Erinnerungsfotos, hüpfen, fetzten, balancierten und ließen sich fantastische Gesichter schminken. Auch der Kinder-Lokführerschein auf einer echten Lokomotive unter fachkundiger Anleitung fand großen Anklang. „Die Bambergerinnen und Bamberger haben wie schon 2012 gezeigt, dass sie ihren Hafen mögen“, sagte Michaela Wöhrl, Niederlassungsleiterin im bayernhafen Bamberg, „es ist uns ein großes Anliegen, Jung und Alt mit unseren Hafenfesten zu zeigen, welche Bedeutung der Hafen als Güterdrehscheibe für unseren Wirtschaftsstandort und für unser aller Lebensqualität hat. Hafen ist einfach Vielfalt pur.“



Technik live, hier einer der leistungsstarken Hafenkranen bei einer Vorführung



Zahlreiche Hafensiedler boten bei einem Tag der offenen Tür einen Blick hinter die Kulissen



Ein buntes Unterhaltungsprogramm für Groß und Klein – EIN Magnet war der Kinder-Lokführerschein.



Ansturm auf den historischen Dampfzug in „Reih und Glied“ am Hafen-Kai

Zum dritten Mal ‚Container Love‘ im bayernhafen Nürnberg



Ein Erfolgsmodell – bereits zum dritten Mal strömten tausende Electro-Fans zum „Container Love“-Festival in den bayernhafen Nürnberg. Der Hafen unterstützt damit die Attraktivität des Standorts und zeigt, wie innovativ die Logistikbranche ist. Damit verfolgt der bayernhafen Nürnberg nachhaltig das Ziel, Logistik-Nachwuchs für die Unternehmen am Standort zu gewinnen – ein deutlicher Impuls gegen den Fachkräftemangel. Beindruckend war erneut die Kulisse am großen Hafenbecken: Container, eine der drei Bühnen auf dem Schiff und dazu die großen Portalkrane. Auf Paletten-Loungemöbeln und Autoreifen genossen die Gäste Musik & Chillen, und Top-DJs boten wieder eine ‚special party‘. Über ein gelungenes Festival freuten sich die Veranstalter – das Concertbüro Franken, das hafenansässige Unternehmen Nür-lag, welches die Fläche zur Verfügung stellte, sowie der bayernhafen Nürnberg.

© bayernhafen / Axel Eisele

Wir verknüpfen ...



... an unseren Standorten die drei Verkehrsträger und tragen so nachhaltig dazu bei, Langstreckenverkehre auf Binnenschiff und Bahn zu verlagern. Das ist ökonomisch und ökologisch sinnvoll.

Bereit für die nächste Verknüpfung?
Wir freuen uns auf den Dialog.

www.bayernhafen.de

Beste Verbindungen.
Best Connections.

bayernhafen



Aschaffenburg – Bamberg – Nürnberg – Roth – Regensburg – Passau