

Vom Königreich Bayern ins 21. Jahrhundert

Anton Fugger (1547) sprach zu Lebzeiten den Satz: „Nihil sub sole perpetuum“ oder zu deutsch „nichts unter der Sonne ist von dauerndem Bestand“. Für den bayernhafen Aschaffenburg kann man ihn folgendermaßen interpretieren: „Als Standort stabil – in der Entwicklung dynamisch“.

Der bayernhafen Aschaffenburg entstand in der Zeit von 1914 bis 1921. Vom königlich bayerischen Neubauamt für die Mainkanalisierung als öffentliche Verkehrsanstalt erbaut und dem öffentlichen Verkehr gewidmet, wurde er am 3. November 1921 eröffnet und ist nunmehr seit über 85 Jahren ununterbrochen in Betrieb. Lediglich durch die Zerstörung der Mainbrücken ruhte der Schiffsumschlag in der Zeitspanne von März bis September 1945, doch blieb der Hafen auch hier betriebsbereit, da weder Krananlagen noch Gleisnetz entscheidend getroffen wurden.

Vorgeschichte

Die Entwicklung des Mains als Verkehrsweg ist sehr alt. Nach Quellen bereiste schon Karl der Große im Jahre 790 den Main, doch wurden erst mit der fortschreitenden Industrialisierung im 19. Jahrhundert systematisch große und leistungsfähige Verkehrswege gebaut. Im nördlichen Bayern war das zuerst die Eisenbahn, nämlich die „Ludwig-West-Bahn“, die Frankfurt mit Nürnberg noch heute verbindet und 1854 in Betrieb genommen wurde. Sie wurde gebaut, um das überwiegend land- und forstwirtschaftlich geprägte Bayern mit Industrieprodukten und Rohstoffen zu versorgen und v.a. bayerisches Holz zu exportieren, das im Bergbau eingesetzt wurde. Der Massengüterverkehr im Maingebiet entwickelte sich also zunächst auf der Bahn. Zu dieser Zeit hatte der Main eine Abladetiefe von 60 bis 90 cm.

Die Kanalisierung des Mains vom Rhein bis Frankfurt erfolgte von 1883 bis 1886 und brachte für Frankfurt ein erhebliches Umschlagswachstum (Umschlagshafen für die Ruhrkohle nach Süddeutschland), für Aschaffenburg aber einen Einbruch v.a. im Floßholzverkehr, der im Floßhafen in der Stadt Aschaffenburg abgewickelt wurde. Der erste Hafen, der in Aschaffenburg 1870 in Betrieb ging, war der Floßhafen. Das Holz kam für Überwinterung und Verkauf auf den Aschaffener Holzmarkt aus Spessart, Odenwald und aus der Bamberger und Lichtenfelder Region. Um den Holzmarkt in Bayern zu halten, wurde der Floßhafen 1891 zusammen mit der Mainbrücke ausgebaut.

Der Erfolg der Mainkanalisierung bis Frankfurt ließ den Druck auf den weiteren Ausbau bergwärts steigen. Wesentliche Triebfeder war die Bayerische Staatsbahn, die ihren Dienstkohlenumschlag vom Hafen Mainz/Gustavsburg in den Bereich ihres Netzes ziehen wollte.

1906 vereinbarten Preußen, Bayern, Hessen und Baden die Fortführung der Mainkanalisierung bis Aschaffenburg. Die Bauarbeiten begannen 1913 und wurden 1921 abgeschlossen.

Zeitlich parallel wurde der Neue Hafen Aschaffenburg als Eisenbahnhafen vom bayerischen Staat mit öffentlichen Mitteln gebaut.

Die Anfangsjahre

Die Einweihung von Großschifffahrtsstraße und Hafen wurde in der Öffentlichkeit sehr begrüßt, weil die historisch gewachsene Anbindung an den mittelhessischen Wirtschaftsraum damit eine neue Qualität erreichte. So heißt es zur Verdeutlichung in der Veröffentlichung von 1925 *Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben* (S. 281) zum Hafen Aschaffenburg: „**Diese zum Rohstoff und zum Absatz gleichgünstige Lage in Verbindung mit dem unerschöpflichen Arbeitervorrat des Spessart gibt einer gedeihlichen Industrieentwicklung Vorbedingungen, von deren Auswirkung die bisher angesiedelten Industriefirmen trotz Ungunst der Zeit ein beredtes Zeugnis ablegen**“.

Nach dem 1. Weltkrieg gingen die Staatseisenbahnen im Rahmen des *Staatsvertrages über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich* (1) am 1. April 1920 auf die Reichsbahngesellschaft sowie die Wasserstraßen auf Grundlage des *Wasserstraßenstaatsvertrages* vom 29. Juli 1921 in die Zuständigkeit der Reichswasserstraßenverwaltung über. Doch blieben die Staatshäfen aufgrund des den Staatsregierungen Badens, Bayerns und Sachsens zustehenden Rechts der Zurückhaltung der Häfen [gem. § 1 Abs. 3 des Vertrages (1)] bei den Ländern. Der Neue Hafen Aschaffenburg Bayern wurde zunächst jedoch als Dienststelle der Deutschen Reichsbahn verwaltet und betrieben.

Mit der Verordnung vom 27. August 1925 schuf Bayern die Bayerische Landeshafenverwaltung als eigenständige Verwaltung und errichtete die Hafenämter in Ludwigshafen, Aschaffenburg, Regensburg und Passau. Die Zuständigkeit der Reichsbahn, der Straßen- und Flussbauämter und die der bayerischen Zollverwaltung für die Häfen wurde dadurch abgelöst. Mit Wirkung vom 1. Januar 1926 verwaltete das Hafenamt Aschaffenburg die Anlagen im Neuen Hafen Aschaffenburg und im Floß- und Handelshafen.

Der Neue Hafen (heute 151 ha, also 1.510.000 m²) war für die damalige Zeit eine Anlage mit gigantischen Ausmaßen. Er ist nach wie vor das größte zusammenhängende Industrie- und Gewerbegebiet am bayerischen Untermain. „Der großzügigen Anlage des Hafens entspricht seine Ausrüstung mit den leistungsfähigen Umschlagsanlagen der Neuzeit“ (ebd.). Die Umschlagskapazität der damals installierten 21 elektrischen Krane betrug schon 2.000.000 t im Jahr. Neben den zwei Hafenbecken sah die Planung den Bau drei weiterer Hafenbecken vor, eines davon ein so genanntes Petroleumbecken zum Umschlag von Mineralölprodukten. Ausgedehnte Gleisanlagen an den Kais und 15 Parallelgleise im Hafenbahnhof bezeugen die Absicht, Schiffs- und Bahntransport konsequent zu verknüpfen.

Die Zweckbestimmung des Hafens war der Umschlag der für die bayerische Staatsbahn bestimmten Dienstbrennstoffe wie Kohle und Koks sowie die Drehscheibenfunktion zwischen den Rohstoff- und Industriezentren Nordwestdeutschlands und den Verbrauchs- und Verarbeitungsstätten in Bayern und in den östlich angrenzenden Ländern. Anfangs spielte auch die Deckung des privaten Bedarfs an Brennstoffen in Nord- und Ostbayern durch Kohlegroßhandlungen eine wesentliche Rolle.

Schon damals war der Hafen Aschaffenburg das „Gateway“ der Rheinschiene nach Osten und aus bayerischer Sicht das Tor Bayerns nach Westen und zur Nordsee. Diese wirtschafts- und verkehrsgeographische Lage bestimmt nach wie vor die Funktion des bayernhafens Aschaffenburg in der Positionierung der bayernhafens Gruppe am Verkehrsmarkt.

Die Akquisition von Unternehmen machte in den ersten Jahren gute Fortschritte. Bereits 1924 waren 28 größere Betriebe im Hafen angesiedelt worden. Schwerpunktmäßig handelte es sich um Speditionen und Schifffahrtsgesellschaften, Industriebetriebe sowie Kohlegroßhandlungen.

Mit der Eröffnung des Hafens stieg der Schiffsumschlag schnell auf circa 1 Million t. In den 1920er Jahren lag der Kohleanteil bei circa 60%, der Rest war im wesentlichen Holz, Steine und Erden, Roheisen, Papier, Zellstoff usw. Die Güter kamen hauptsächlich mit dem Schiff und wurden – teilweise im Hafen bearbeitet – per Bahn weitertransportiert.

Gehemmt wurde die Entwicklung des Schiffsumschlags von Kohle durch die Tarifpolitik der Reichsbahn. Mit Übergang der Länderbahnen in die Deutsche Reichsbahn wanderten 2/3 des Kohleumschlags auf die Bahn ab und gingen damit für den Hafen verloren. 1928 wurde der Umschlag von 1 Million t wieder erreicht, der jedoch bis in die 1980er nicht wieder geschafft wurde. Die fehlende Kohle konnte weitgehend durch sog. Privatgüter kompensiert werden. Mit fortschreitender Mainkanalisierung wanderte die Kopfhafenfunktion mainaufwärts. Mit dem Verlust der Kopfhafenfunktion in Aschaffenburg gewannen die Bereitstellung von Industrieflächen und die Ansiedlung von hafenkonformen Unternehmen enorm an Bedeutung.

1952- 2000: Industrieller Kraftwerksstandort

Die Blütezeit der kriegsbedingten Transporte ausgespart, sollte die Ansiedlung des Kohlekraftwerks im Jahr 1951/52 der Hafenentwicklung nachhaltige Impulse geben. In den Jahren von 1948 - 1950 war es der Hafenverwaltung in hartnäckigen Verhandlungen gelungen, das von der Bayernwerk AG im Raum Aschaffenburg geplante Kohlekraftwerk in den Hafen zu ziehen.

Dem gingen zähe Diskussionen in Politik, Verwaltung und Wirtschaft voraus. Das bayerische Finanz- und das bayerische Wirtschaftsministerium förderten das Projekt, dahingegen setzte sich die Oberste Baubehörde im bayerischen Innenministerium mit einem Schreiben an die Energieversorgungsbehörde in Bonn für die Gas- und Wasserversorgung ein und übergang damit einen Beschluss des Landtages und die Anordnung des Ministerpräsidenten. Schließlich wurde das Schreiben zurückgezogen und nachdem alle Bedenken, auch im Aufsichtsrat der Bayernwerke AG, beseitigt waren, ging es mit Volldampf an die Projektrealisierung.

Grundlage der Entscheidung war der Kohlepreis frei Kraftwerk, welcher in Aschaffenburg niedriger als an jedem weiter östlich gelegenen Punkt Bayerns war. Für die diskutierten Alternativstandorte wie Bamberg fielen die kalkulierten Kohlefrachtraten unattraktiv aus. Neben der Inwertsetzung von Hafengrundstücken stieg nun der Schiffsumschlag wieder auf ca. 800.000 t, gleiches galt für den Bahnumschlag. In den Folgejahren wurde der Kraftwerkskomplex auf eine Fläche von ca. 25 ha ausgedehnt.

1960 wurde begonnen, die ehemalige Flächen der Deutschen Wehrmacht für Industrieansiedlungen zu erschließen und herzurichten („Industriepark Südwest“). Heute sind dort hauptsächlich Logistikunternehmen angesiedelt, beispielsweise der dänische Logistikkonzern DSV.

Nachkriegsinvestitionen in Infrastruktur wie Straßen und Stromversorgung, Krananlagen, Eisenbahnnetz und hafeneigene Dieselloks waren zu diesem Zeitpunkt bereits abgeschlossen. In den 1960er Jahren schwand die Bedeutung von Kohle als Brennstoff, gleichzeitig nahm der Mineralölumschlag zu. 1972 erfolgte die Erweiterung entlang des Mains mit der Inbetriebnahme der Umschlagstelle Stockstadt, die als Industriehafenteil (Kai 6) der Versorgung der dahinter liegenden Papierfabrik mit Kohle, Zellstoff, Calciumcarbonat und Schweröl dient.

Dort werden etwa 300.000 t im Jahr umgeschlagen, was etwa einem Drittel des gesamten Schiffsumschlags im Hafen entspricht

Neben den Hafenerweiterungen nach Westen wurden im Osten auch Flächen an die Stadt Aschaffenburg abgegeben, die dort ein Schulzentrum und Sportanlagen errichtete.

Mit der Erweiterung Richtung Stockstadt hatte sich der Hafen Aschaffenburg endgültig vom Transithafen zum Industriehafen gewandelt, was seither dem Hafen eine solide ökonomische Basis garantiert. Währenddessen gewann auch sukzessive der Lkw-Verkehr an Bedeutung. Neben der technischen Entwicklung des Lastkraftwagens nahm das Aufkommen des Stückgutverkehrs zu und Massenguttransporte verloren ihre Vorrangstellung.

Entwicklungsdynamik durch Kraftwerkskonversion

Die Nachricht der Kaltreservestellung des ersten Blocks des Kohlekraftwerks im Jahr 1997 eröffnete für den Hafen eine neue Phase der Entwicklung. Die komplette Stilllegung im Jahr 2000 war aufgrund der Bedeutung für die Grundstückswirtschaft sowie den Umschlag und der daraus resultierenden betrieblichen Fixierung eine Herausforderung. Als die Entscheidung der Kraftwerksschließung Aschaffenburg fiel, war die Bayernwerke AG gerade in E.ON aufgegangen.

Infolge der Kraftwerksschließung standen gewerbliche Flächen zur Umnutzung und Entwicklung zur Verfügung. Aufgrund der Bedeutung der Absiedlung für den Hafen und der neu zu definierenden Eckpunkte der Hafenentwicklungsplanung gelang es, die Verhandlungsführung weitgehend an die Bayerische Landeshafenverwaltung (LHV) zu binden. Im Januar 2001 wurden innerhalb von 10 Monaten das Absiedlungs- und Rückbaukonzept sowie die grundlegenden Eckpunkte der Nachnutzung erarbeitet und festgelegt.

Betriebliche Neustrukturierung und Marktpositionierung

Da Folgebetriebe mit entsprechendem Massengutumschlagsbedarf nicht in Sicht waren, bedurfte es einer Umorientierung der Ausrichtung, der Organisation und der Betriebsabläufe in fast allen Geschäftsfeldern.

Im ersten Schritt wurde die eigens für den Kraftwerksumschlag neu angeschaffte Kranbrücke für den Seecontainerumschlag umgerüstet und auf ca. 15.000 m² ein Containerterminal für den internationalen Containerverkehr errichtet. Das Containerterminal ging noch Ende 1999 in Betrieb. Seither verkehrt die Firma Contargo mit der „barge“, d.h. dem Binnenschiff, 3 - 4 mal je Woche im Liniendienst zwischen den Import-/Exporthäfen der ARA-Range (Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen). Ergänzt wurde die Schiffsbedienung durch den „Aschaffenburg Rail Express“ im Jahr 2008, der den Unternehmen am bayerischen Untermain mit 3 An- und Abfahrten je Woche einen zusätzlichen Service zu den ARA-Häfen bietet. Inzwischen stieg der Containerdurchsatz von 570 TEU (TEU: internationale Maßeinheit für Seecontainer) im ersten Betriebsjahr 1999 auf ca. 44.000 TEU an (Schätzwert 2009).

Sowohl bei den nunmehr erneut verfügbaren Flächen – immerhin fast 300.000 m² – als auch bei den vorhandenen Flächenressourcen wurde der Prozess der Inwertsetzung und Verwertung erheblich beschleunigt. Die Grundstückswirtschaft als eine „Steuerungszelle der Hafenentwicklung“ gewann enorm an Bedeutung: Ergänzend hat sie in größerem Umfang als zuvor die Aufgabe, über die Art der Flächenverwertung Zusatzgeschäfte für Umschlagsbetrieb, Werkstätten und Hafenbahn zu akquirieren.

Im Umschlagbetrieb wurde die Dominanz der zu gewährleistenden kontinuierlichen Versorgungssicherheit (für das Kohlekraftwerk) abgelöst. Bereitschaftssicherheit und die Fähigkeit zur Spitzenabdeckung als Qualitätsmerkmale für Flexibilität auf mittlerweile wieder erheblich gestiegenem Umschlagsniveau bilden die heutigen Anforderungen an den Umschlagbetrieb.

Die hafeneigenen Werkstätten, die ebenfalls unter der Prämisse der Gewährleistung der Umschlags- und Versorgungssicherheit für das Kraftwerk geführt worden waren (z.B. Wartung alter Krananlagen), verloren Aufgaben in erheblichem Ausmaß. Folgegeschäfte konnten diese vom Volumen her zunächst nicht ausgleichen. Um betriebsbedingte Entlassungen zu minimieren, wurden die Stellen von altersbedingt ausscheidenden Mitarbeitern nicht mehr besetzt. Stattdessen wurde der fachlich flexible Einsatz der Mitarbeiter zu einem wesentlichen Betriebsziel. Die flexible Einsatzgestaltung wurde durch eine neu installierte Personaleinsatzplanung meistereiübergreifend organisiert.

Über alle Geschäftsbereiche hinweg wurde die Intensität von Marketing und Vertrieb der Leistungen des Hafens erheblich gesteigert. Der werbende Charakter des Hafens als Unternehmen, das Infrastruktur, Flächen und logistische Dienstleistungen für nachhaltigen trimodalen Güterverkehr anbietet, bestimmte von nun an den Auftritt auf dem Markt und in der Öffentlichkeit.

Entwicklungssprünge: Neuansiedlungen und Organisationsprivatisierung

Nach den Jahren der Konsolidierung und Neuorientierung zieht der bayernhafen Aschaffenburg die Früchte des konsequent betriebenen Strukturwandels:

Schon ein kurzer Blick auf den bayernhafen zeigt, wie sehr sich sein „Gesicht“ in vielfacher Hinsicht gewandelt hat:

Das Areal, auf dem das Kohlekraftwerk der Bayernwerke AG stand, wurde inzwischen komplett umstrukturiert, neu erschlossen und in Wert gesetzt. Diese Flächen sind in Verbindung mit einer verstärkten Profilierung der Kernaufgaben zum Katalysator der Entwicklung geworden.

Vom Kraftwerk sind nur noch der imposante Schornstein, der heute als überregionale Mobilfunkleitstation dient, ein Teil der großen Maschinenhalle und das Verwaltungsgebäude übrig. In dieser Halle und auf dem angrenzenden Gelände entstand der „Ökopark“ – Europas größte Indoor-Recyclinganlage. In diesem Reststoffverwertungskomplex erfolgt die Aufbereitung von Restprodukten (Stahl, Metalle, Papier, Altholz, Kunststoffe etc.) in Gebäuden, um die Emissionen möglichst niedrig zu halten. Das Gelände ist durch die Hafenbahn optimal erschlossen, welche die Waggons zur Bahnverladung direkt in die Produktionshallen schiebt.

Parallel hierzu siedelte sich die Edelmetallrecycling GmbH auf einem Teil des ehemaligen Kohlelagers an, die im Juni 2002 ihren Betrieb aufnahm. Ein weiterer Meilenstein gelang im Oktober 2005: nach mehrjähriger gezielter Branchenakquisition und aufreibenden Verhandlungsmarathons wurden die Erbbaurechtsverträge für die Ansiedlung des „Massivholzwerk Pollmeier“, einem der weltweit größten Buchenholzsägewerke, unterzeichnet. Dem bayernhafen war es gelungen, sämtliche Wettbewerbsstandorte auszustechen. Inzwischen erstreckt sich die Produktionsanlage über 10 ha, Erweiterungsmöglichkeiten über einen weiteren Bauabschnitt wurden im Vorfeld vertraglich geregelt. Ausschlaggebend für die Investitionsentscheidung im bayernhafen Aschaffenburg war nicht nur das Buchenholzreservoir in Spessart, Odenwald und Mittelhessen, sondern vor allen Dingen die logistischen Rahmenbedingungen mit dem Zugang zu Schiff, Schiene, Straße und zum Container-Terminal. Das

Unternehmen Pollmeier produziert Halbfertigprodukte, die zu ca. 85% weltweit mit Seecontainern vertrieben werden. Bei einer Holzeinschnittskapazität von 600.000 t Laubholz bieten sich Binnenschiff und Bahn transportkostensparend in der Rundholzanlieferung an, die auf einen Einkaufsradius von 450 km ausgelegt ist. Im Standortwettbewerb überzeugte nach Angaben des Unternehmens Pollmeier zudem entscheidend die Verhandlungs-, Realisierungs- und Baugenehmigungsgeschwindigkeit.

Ebenfalls auf dem ehemaligen Bayernwerks-Gelände wurde die Firma Recom angesiedelt, die Edelmetalle und Wertstoffe im Rahmen von Gesamt-Verwertungskonzepten aufbereitet. Abgerundet wird das Konversionsprojekt „Bayernwerk“ schließlich durch das Logistikzentrum der Firma Teamlog mit zwei multifunktionalen Großhallen auf einer Fläche von ca. 40.000 m². Von hier aus erfolgt unter anderem ein wesentlicher Teil der Materialflussorganisation für die Gabelstaplerfabriken von Linde Material Handling sowie für die After-Sale-Services des Achsenherstellers SAF Holland, die in der Region mehrere Produktionsstandorte betreiben. Rund um diesen Kern hat sich eine Vielzahl von Logistikdienstleistern angesiedelt, die nunmehr zusammen ein echtes Cluster mit intensiver geschäftlicher Verknüpfung bilden.

Zusammenfassend betrachtet war die Kraftwerkskonversion der Katalysator für den Aufbau dieses Clusters „Industrielogistik“, Beschleuniger für die Entwicklung des leistungsfähigen Unternehmenskonglomerats in der Kreislaufwirtschaft und Impulsgeber für den Aufbau des Branchenbaums Bioenergie, der durch die Errichtung eines Biomassekraftwerks und einer Holzbrikettieranlage im Jahr 2009 einen weiteren Höhepunkt erreicht.

Eine weitere wesentliche Entwicklung wurde im Jahr 2005 vom Freistaat Bayern umgesetzt. Unternehmerisch denken - wirtschaftlich handeln: Mit dieser Zielsetzung hat der Freistaat Bayern die Bayerische Landeshafenverwaltung als Betrieb des Freistaats Bayern gemäß Art. 26 BayHO (mit den Betriebsteilen Aschaffenburg, Bamberg, Regensburg, Passau und dem 80%igen Anteil am Stammkapital der Hafen Nürnberg-Roth GmbH sowie die im Eigentum des Freistaats stehenden Grundstücke der Hafen Nürnberg-Roth GmbH) mit dem Ausgliederungsvertrag im Jahr 2005 als Gesamtheit mit allen Rechten und Pflichten auf die Bayernhafen GmbH & Co. KG in Regensburg übertragen. Alleinigiger Eigentümer des Unternehmens, das als **bayernhafenGruppe** Süddeutschlands größtes trimodales Logistikstandort-Netzwerk bildet, bleibt auch weiterhin der Freistaat Bayern.

Vorteile der Organisationsprivatisierung sind verkürzte Wege durch die Instanzen. Das räumt der bayernhafenGruppe mit ihren Hafenstandorten in Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau zusätzliche unternehmerische Handlungsspielräume ein. Operative und strategische Entscheidungen können so schneller getroffen werden.

Schnelle und flexible Reaktionen auf Wettbewerb und Kundenwunsch und Zugang zum offenen Finanz- und Kapitalmarkt: eine wichtige Voraussetzung, um an den sechs Standorten auch in Zukunft leistungsfähige Infrastrukturen und perfekten Service zu bieten.

Strategische Entwicklungsfelder

Im Spannungsfeld zwischen Zielstruktur der Kundenzusammensetzung und dem jeweils Machbaren werden Akquisitionen von der Zielvorstellung geleitet, eine breite und ausgewogene Branchen- und Kundenstruktur zu schaffen, Entwicklungstendenzen am Markt durch umfassende Angebotsschaffung zu antizipieren und in der Kombination beider Gesichtspunkte Synergien zu generieren.

Dabei gilt es mehr denn je die Leistungsfähigkeit, die Schnelligkeit, die Effizienz sowie die qualifizierte Belegschaft des Hafens weiter zu entwickeln. Im Wettbewerb der Industriestandorte und Unternehmen untereinander kommt es entscheidend darauf an, Alleinstellungsmerkmale herauszuarbeiten, Innovationen zu generieren und zügig umzusetzen.

Der Marketing- und Vertriebsansatz ist dabei weitgesteckt, nach Marktanalyse werden passende Gütergruppen oder ganze Wertschöpfungsketten als Zielgruppen eingegrenzt und systematisch bearbeitet. Der bayernhafen Aschaffenburg siedelte in den vergangenen Jahren erfolgreich Recycling- (Ökopark GmbH, ERG, Recom), Produktions- (Pollmeier Aschaffenburg GmbH & Co. KG) und Logistikbetriebe (Schloter, Teamlog, Urban Transporte, Reuss) an. Wesentliche Zielgruppen waren hierbei die durch den Umweltgedanken boomende Kreislaufwirtschaft, durch das Rohstoffaufkommen im Hafenhinterland die Holzwirtschaft sowie als „Dauerbrenner“ die Logistikbranche. Für künftige Ansiedlungen bieten Unternehmen, die schwerpunktmäßig nachwachsende Rohstoffe einsetzen, interessante Entwicklungsmöglichkeiten. Investments in den Bereich der Bioenergie werden im Kontext der Verknappung fossiler Energieträger ein wesentlicher Entwicklungsfaktor sein, die Marktausbildung schreitet im rasanten Tempo fort. Stromseitig zwingt das 2004 novellierte Erneuerbaren-Energien-Gesetz (EEG) Stromversorger, Strom aus Biomasse bei Einspeisung in das Stromnetz gesondert zu vergüten, die Kraftstofflandschaft wird im nächsten Jahrzehnt vielgestaltiger werden. Für den bayernhafen Aschaffenburg ist hierbei besonders wichtig, dass sich hier eine der wenigen Branchen entwickelt, die Massengutaufkommen generiert und so einen Auslastungsbeitrag in den Geschäftsbereichen Bahn und Umschlag zu leisten vermag. Deshalb hat es derzeit für den bayernhafen Aschaffenburg höchste Priorität, sich als Bioenergiestandort zu profilieren, um an diesem sich gerade ausbildenden Markt zu partizipieren.

Nachdem in den letzten sieben Jahren die Restrukturierung des Hafenkernbereichs weit fortgeschritten ist, wird die Revitalisierung des westlichen Hafengebiets im Fokus der Entwicklung stehen. Zwei Gebiete mit insgesamt ca. 140.000 m² Ansiedlungsfläche werden sukzessive mit der erforderlichen Infrastruktur ausgestattet und zur Marktreife gebracht

Ein weiteres Entwicklungsfeld nimmt schärfere Konturen an: Erstmals in seiner langen Geschichte überschreitet der bayernhafen geschäftsmäßig seine territorialen Grenzen und bietet auf der Grundlage von Kooperationen und strategischen Partnerschaften über den Standort hinaus Leistungen in der Grundstücksentwicklung und -verwertung an. So wurde im Jahr 2007 eine **Kooperation mit der Firma Mainsite**, dem Standortbetreiber des „ICO – Industriecenter Obernburg“ begründet. Entwicklungstreiber ist das Anliegen, das Leistungsportfolio am eigenen Standort zu verbreitern und in Zusammenarbeit mit anderen gewerblich-industriellen Komplexen die Leistungs- und Wirtschaftsbasis durch das Setzen von Entwicklungsimpulsen in der Region zu stärken.

Eingebunden in die bayernhafenGruppe, die an ihren Standorten über 200 Mitarbeiter beschäftigt, ca. 450 Unternehmen beheimatet, ca. 13.000 direkte Arbeitsplätze bietet sowie eine bedeutende Logistkdrehscheibenfunktion zwischen West- und Südosteuropa einnimmt, treiben wir die konsequente Vernetzung Bayerns mit den für uns relevanten Wirtschaftszentren durch Linienverbindungen des trimodalen Verkehrsmarktes voran. Dieses Entwicklungsfeld erlangt vor allem vor dem Hintergrund der problematischen Straßenverkehrssituation und den wachsenden Anforderungen an die Umweltentlastung an Bedeutung. Die diversifizierte Profilierung eines nachhaltigen Hafenmanagements wird dabei das stetige Leitmotiv unseres Handelns sein.

Aschaffenburg, 5.03.2009

W. Filippi

Aachaffenburg - Leiber, 4. Mai 1907

An

das Kgl. Straßen- und Pfeils-
bauamt

Aachaffenburg.

Betreff:

Mainkanalisation, für
Umschlagsanordnung zu Bau
Umschlagsanlagen.

Das Unterzeichnete hat sich
auf bereit, die in vorerwähnter
Gründstücke in nächster Zukunft
per Zugwerk einzuwickeln, die
mala zu bearbeiten, wie folgt:

- 1, Aufarbeiten per Zugwerk 1 Mk,
- 2, Lärmen mit Kleinfarm, exclusive
Pauer 1 Mk 50 ct und
- 3, Pappaltug 1/2 Zugwerk 3 Mk,
per mit per Zugwerk 13, 50 Mk

Hochachtungsvoll,
Georg Hees

Fig. 1: Mainkanalisierung / Bau von Umschlagsanlagen 4. Mai 1907

München, den 13. April 1907.

des Innern.

I

Flußbauamt

Offenburg.

K. B. Straß- u. Flußbauamt Anschaffendg

Proas. 17 APRIL 1907 Nr. 1435

ff:

ng, hier Grunder-
Leider.

Im Einverständnis mit den Kgl. Staatsministerien der Finanzen, dann für Verkehrsangelegenheiten ergeht folgende Entschliebung:

-----Nr.-----

1.) Das K. Straßen- und Flußbauamt wird beauftragt, die Verhandlungen zum Ankauf der in das Gebiet des Umschlaghafens fallenden, im Verzeichnisse A aufgeführten Grundstücke von zusammen 8,884 ha in der Steuergemeinde Leider fortzuführen. Jedoch erscheint nach den bisherigen Erfahrungen die sofortige Aufnahme der Unterhandlungen mit den Eigentümern der Grundstücke kaum empfehlenswert, da diese sonst zu einer Erhöhung ihrer schon jetzt nicht annehmbaren Forderungen schreiten könnten. Daß hierzu Neigung besteht, ist dem mitfolgenden Angebot vom 22. Februar 1907 zu entnehmen. Die Er-

lagen:

ocke der Verzeichnisse
er erworbenen Grundstücke,
er Verzeichnisse A u. B,
erblatt (Plan)
chrift.

1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.
11.
12.
13.
14.
15.
16.
17.
18.
19.
20.

Fig. 2: Grundstückserwerb zum Hafenbau 13. April 1907

Fig. 3: Eröffnung Neuer Hafen Aschaffenburg



Fig. 4: Hafen Aschaffenburg in den 1920er Jahren

weitergehende Entschädigungsansprüche, insbesondere für Betriebsstörungen oder entgangenen Gewinn sind ausgeschlossen. Der Mieter kann eine vierteljährliche außerordentliche Kündigung des Vertrages erklären, wenn die ihm belassene Teilfläche für die Ausübung seines Geschäftes wertlos wäre.

III. Der Mieter ist ferner befugt, das Mietgrundstück zum Zwecke der Herstellung, Unterhaltung und Wiederbeseitigung von Wasserleitungs-, Kanalisations-, Beleuchtungs-, Gleis- und ähnlichen Anlagen jederzeit unentgeltlich und ohne Entschädigung zu benutzen, sofern hierdurch das Mietgrundstück nicht ganz oder teilweise dauernd seinem Mietzweck entzogen wird. In letzterem Falle finden die Bestimmungen in Abs. I und II sinngemäße Anwendung.

14.

Die Vertretung des Vermieters steht während des Hafenbaues dem Hafenamt nach der Eröffnung des Hafenbetriebes dem Hafenamt Aschaffenburg zu. Gegen Anordnungen dieser Stellen, soweit sie auf Grund dieses Vertrages erfolgen, kann der Mieter Beschwerde zum Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern erheben.

15.

Kosten, Gebühren, Steuern und dgl., welche durch den Vertragsabschluß oder durch das Mietverhältnis erwachsen, trägt der Mieter.

16.

Die Gültigkeit des Vertrages ist von der Genehmigung des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern abhängig.

Anerkannt:

Aschaffenburg, den 3. Juli 1918 Dortmund, den 10. August 1918.
K. Neubauamt f. d. Mainkanalisierung. Harpener Bergbau Aktiengesellschaft.
gez. Greuling Unterschrift.

Mit Entschliessung des Staatsministeriums f. Verkehrsangel.

v. 2. Oktober 1918, 4/Smh Aschaffenburg Leider genehmigt. Vergl. beigeheft. Schreiben des Neubauamtes v. 15. Oktober 1918, Nr 3559 & der Pa v.

*11. Oktober 1918. Aschaffenburg, 27. Oktober 1918
K. Neubauamt f. d. Mainkanalisierung*

Fig. 5: Auszug Mietvertrag – Ansiedlung der Harpener Bergbau AG 10. August 1918

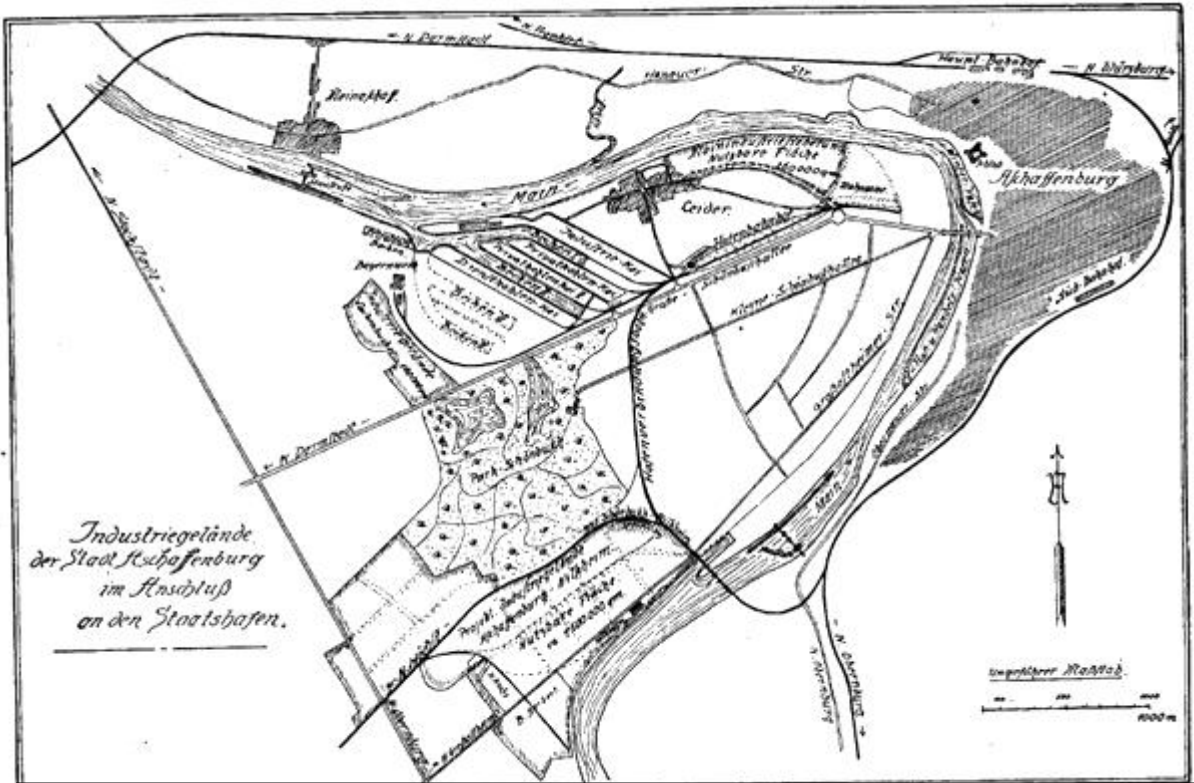


Fig. 6: Übersichtskarte 1925 – Staatshafen und Industriegelände Aschaffenburg

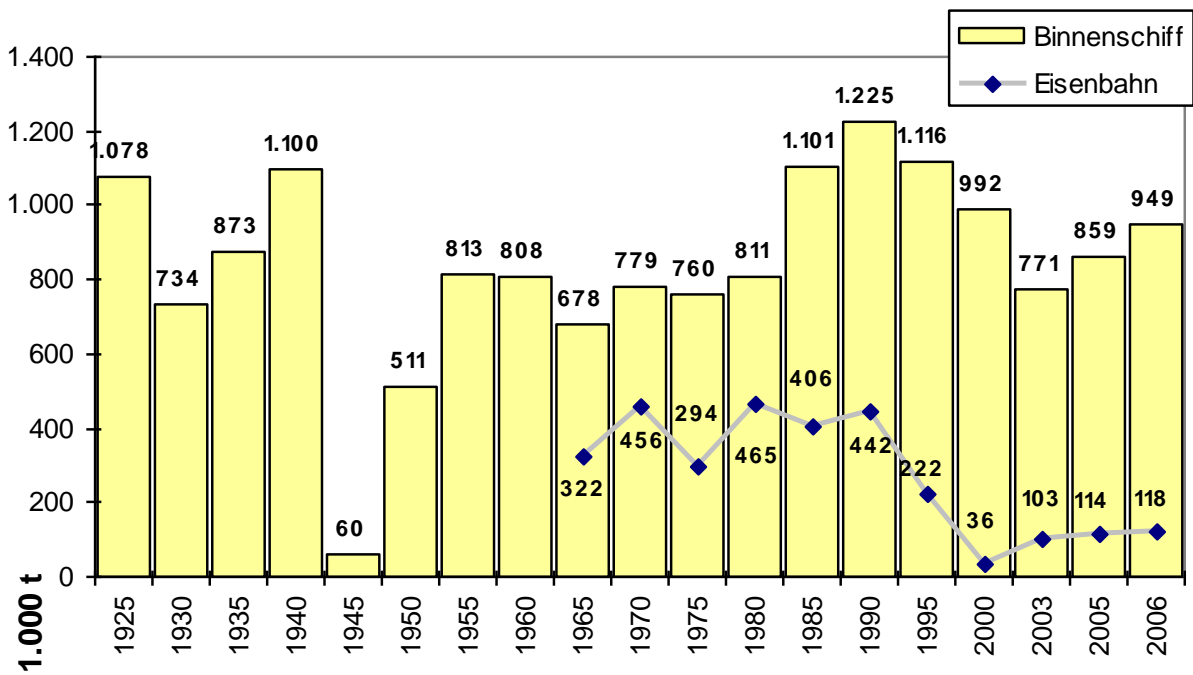


Fig. 7: Entwicklung von Binnenschiffs- und Eisenbahnverkehr im bayernhafen Aschaffenburg

Fig. 8: Das Bayernwerk 1953



**Fig. 9: Anlieferung von Kohle in
Ganzzügen aus dem Ruhrpott**

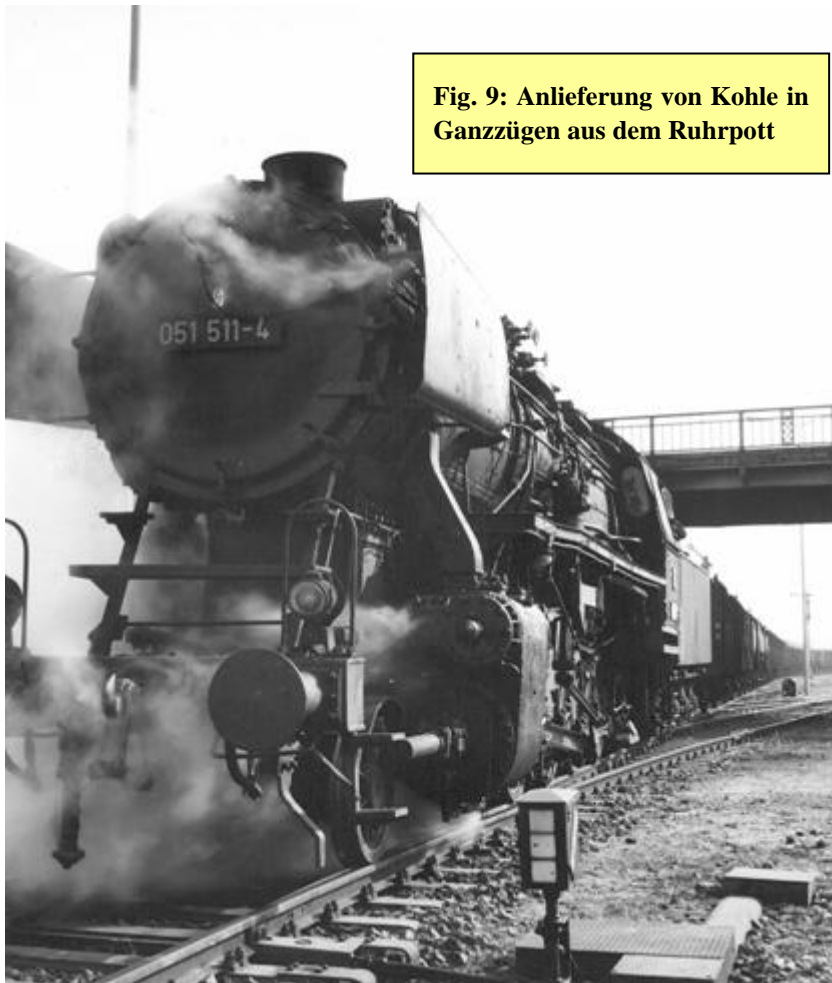




Fig. 12: Umschlag von Zellstoff aus Übersee

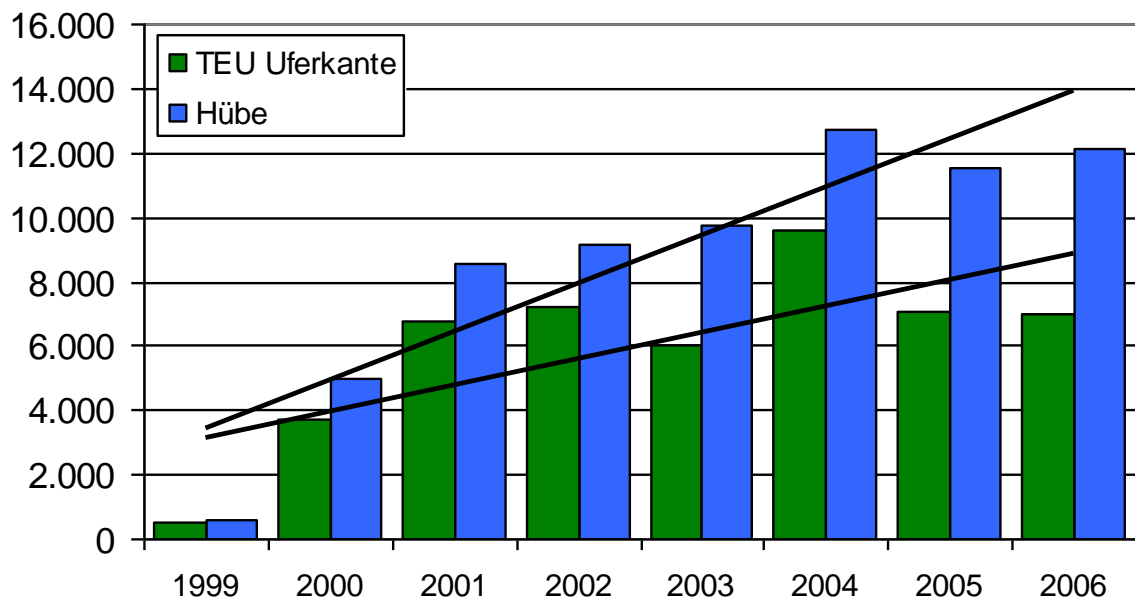
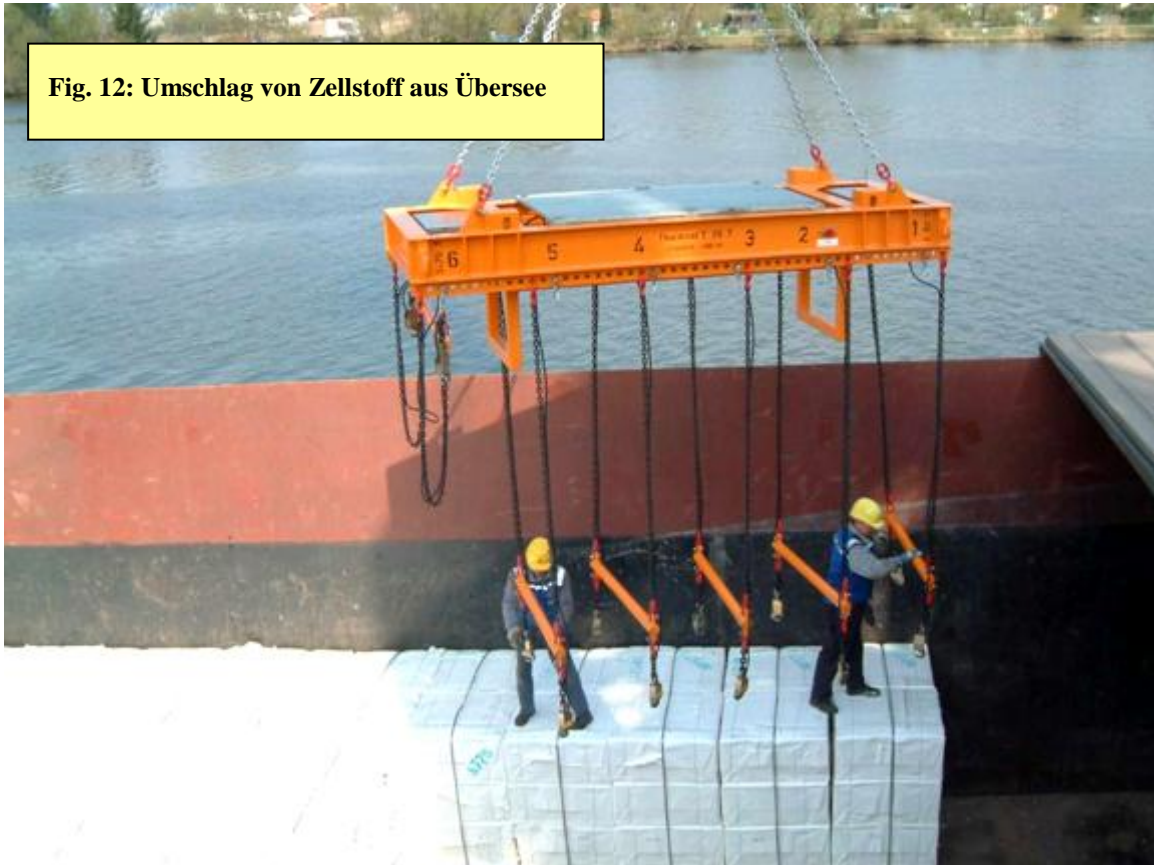


Fig. 13: Containerverkehr im bayernhafen Aschaffenburg



Fig. 14: Containerterminal im bayernhafen Aschaffenburg



Fig. 15: Aufbereitung von Holz für den Export in Containern

Fig. 16: Ganzzugverladung Industrieholz



Fig. 17: Pollmeier Massivholz im Bau 2006

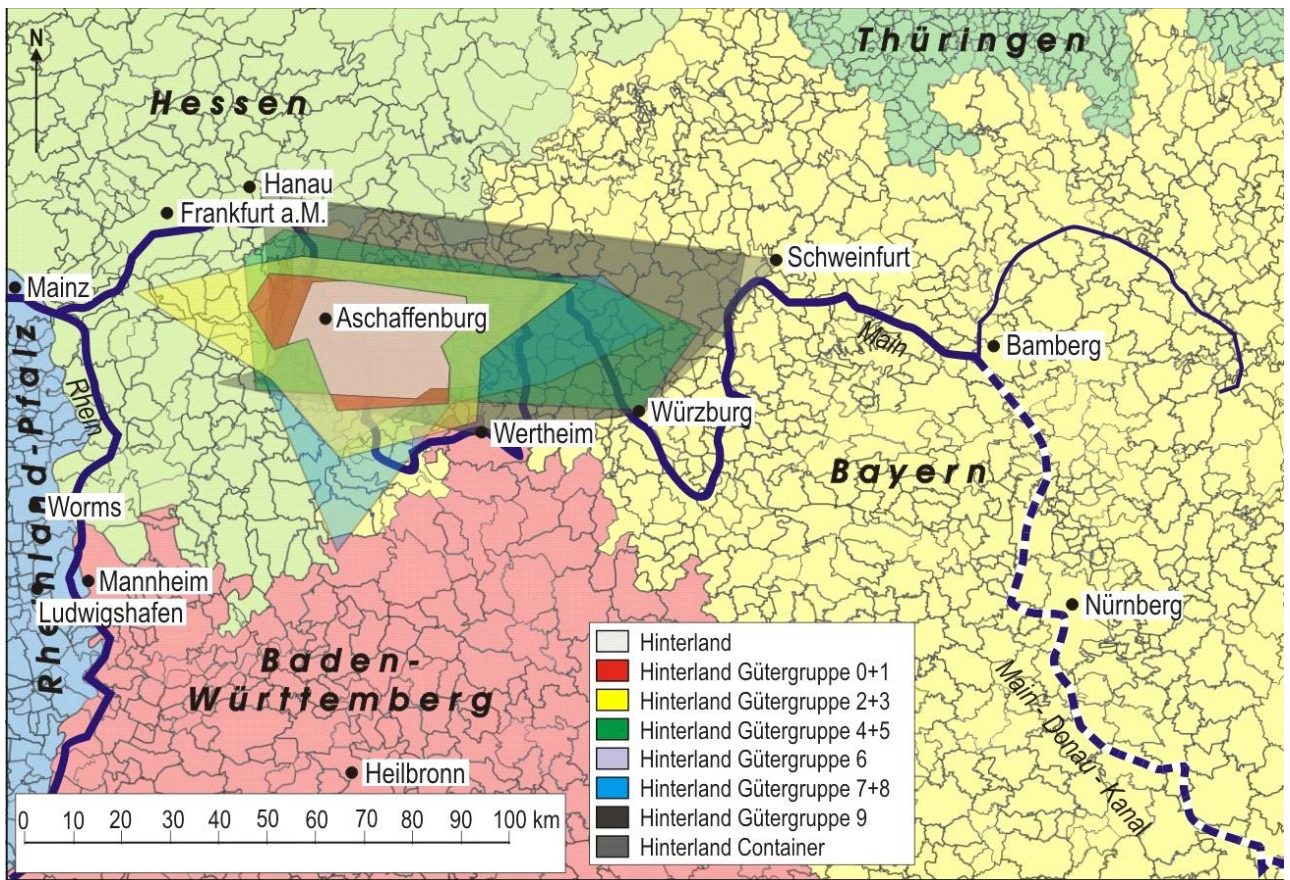
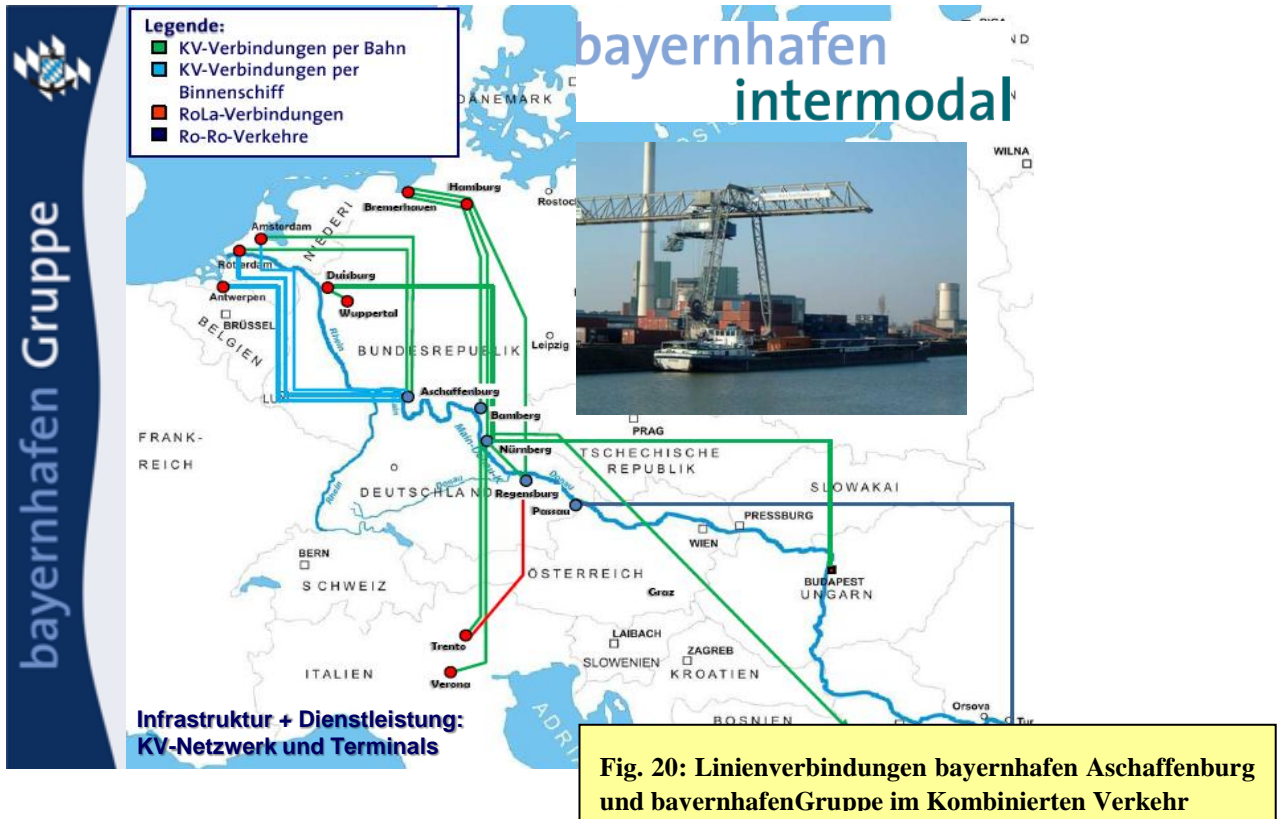


Fig. 18: Baustelle Pollmeier Januar 2007



Fig. 19: Schiffsverladung Buchenholz





Zentrale Lage in Deutschland und Europa.



Fig. 22: Wirtschaftsräumliche Lagekarte