



Im Hafen kommen alle zusammen

bayernhafen Flächen haben viele Nutzungen – eine davon ist der Artenschutz



Beiliegend 1 Päckchen
Saatgutmischung für
2,5 m² Bienenweide



„In Häfen können wir Natur- und Artenschutz groß denken“

Interview mit Klaus Müller-Pffannenstiel,
Geschäftsführer Bosch & Partner

Paarige Verkehre fürs Boden-Management

Blasius Schuster nutzt
Bahn und Binnenschiff

„Immer wieder Synergien nutzen“

So punktet die
Karl Mossandl GmbH & Co.

INHALT

EDITORIAL	3
KURZGEMELDET	4
Von allen Standorten	
TITELTHEMA	6
Im Hafen kommen alle zusammen bayernhafen Flächen haben viele Nutzungen – eine davon ist der Artenschutz	
FACHMEINUNG	10
„In Häfen können wir Natur- und Artenschutz groß denken“ Interview mit Klaus Müller-Pfannenstiel, Geschäftsführender Gesellschafter des Umwelt- und Landschaftsplanungs- Büros Bosch & Partner	
GÜTERWEGE	12
Paarige Verkehre fürs Boden-Management Blasius Schuster nutzt Bahn und Binnenschiff	
HAFENBERUFE	13
Natur- und Landschaftspfleger	
ERFOLGSGESCHICHTE	14
„Immer wieder Synergien nutzen“ Die Karl Mossandl GmbH & Co. punktet	
SCHWERGUT	15
Deutschlands größtes Elektro-Seenschiff	
Schergewichte für die Energiewende	
POLITIKSTREIFZUG	16
Starke Impulse für Binnenschiff und Bahn	
DIALOG	17
„MS Experimenta“ begeistert Groß und Klein	
NETZWERK	18
Neue Zugverbindungen Aschaffenburg - Novara (I) Nürnberg - Triest (I)	
Impressum	
DIALOG	19
#HafenEntdecken	
Machen Sie mit bei unserem Projekt 10.000 m² Bienenweide!	
VORAUSBLICK	20
Leinen los für ,bayernhafen rückenwind 2021‘	



Deutschlands größtes Elektro-Seenschiff

... auf seiner Reise von der Werft in Nordrhein-Westfalen zu seinem Bestimmungsort am Starnberger See und was der bayernhafen Passau dabei für eine Rolle spielte, erfahren Sie im Artikel Schwerkut auf der Seite 15.

„Wirtschafts- UND Naturraum bayernhafen“

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

als Standort-Architekt entwickeln und betreiben wir Wirtschaftsstandorte, damit Rohstoffe, Güter und Produkte ihr Ziel erreichen. Weil wir Binnenschiff, Bahn und Lkw effizient verknüpfen, tragen wir konsequent zur Verkehrsverlagerung bei – und damit auch zum Erreichen der Klimaziele.

Unseren Anspruch, mehrdimensional und vernetzt zu denken und zu handeln, übertragen wir auch auf die Gestaltung des Naturraums Hafen. Artenschutz im Hafen ist kein Widerspruch, sondern sehr wohl möglich. Ja, Artenschutz findet im Hafen sogar besondere Bedingungen vor – dazu gehören zum Beispiel Habitatverbunde, Blühwiesen, Retentionsflächen und Gehölzstrukturen. So sichern wir an unseren Standorten einer Vielfalt an Tier- und Pflanzenarten nachhaltige Lebensräume.

Wir haben dazu mit Klaus Müller-Pfannenstiel gesprochen, dem Geschäftsführenden Gesellschafter des renommierten Landschaftsplanungs- und Umweltbüros Bosch & Partner. Er begründet in seinem Gastbeitrag, warum sich in Häfen Natur- und Artenschutz groß denken lässt. Freuen Sie sich zudem auf die paarigen Güterwege von Blasius Schuster in Sachen Boden-Management, auf ein Portrait der Karl Mossandl GmbH & Co. und auf neueste Fortschritte beim Ausbau der Verkehrswege Wasserstraße und Schiene.

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



Ihr

Joachim Zimmermann
Geschäftsführer



ANLEGER FÜR FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE

Seit 2019 betreibt bayernhafen ja den städtischen Floßhafen in Aschaffenburg. Anfang Juli 2020 wurde jetzt im bayernhafen Aschaffenburg – direkt am Main – eine eigene Anlegestelle für Fahrgastkabinenschiffe errichtet, um so die innerstädtische Liegestelle Floßhafen von reinen Umsteigevorgängen Schiff/Bus zu entlasten. Dies reduziert Busverkehr in der Aschaffener Innenstadt. Die neue Anlegestelle im bayernhafen Aschaffenburg adressiert vor allem Reedereien, deren Reisende die Sehenswürdigkeiten des Aschaffener Umlands mit dem Bus erkunden möchten; sie kann von Berg- und von Talfahrern angelaufen werden.



©bayernhafen / A. Schmitt

JEDES PARKHAUS FÄNGT MAL KLEIN AN

... mit Betonfertigteilen. So auch das neue Parkhaus Gateway Gardens am Frankfurter Flughafen. Produziert wurden die Betonfertigteile von der Firma GOLDBECK in ihrem Werk in Vrdu (CZ). Anschließend ging es mit VTG Rail Logistics per Zug zum bayernhafen Aschaffenburg. Insgesamt wurden sechs Züge mit jeweils 40 „Flats“ beladen: 23 Fuß lange Stahlplatten, auf denen die Betonfertigteile transportiert werden. Die Flats inkl. Aufladung wurden dann im TCA Containerterminal Aschaffenburg per Reachstacker entladen und zwischengelagert. Danach ging's per LKW an die



©TCA / Patrick Steg

Baustelle am Frankfurter Flughafen, wo GOLDBECK sie zu einem 24.000 m² großen Parkhaus zusammensetzte.



KÖNNEN GARAGEN SCHWIMMEN?

Und ob sie das können! Per Binnenschiff nämlich. Produziert wurden die insgesamt 86 jeweils 13 bis 14 t schweren Garagen von der Fa. ZAPF in Bayreuth, per Lkw ging's dann zum bayernhafen Bamberg und hier Mitte November auf die beiden Binnenschiffe MS Cuarto und MS Marina, beide in Diensten der Rhenus Commodity Logistics. Den Umschlag übernahm die im bayernhafen Bamberg mit einer Niederlassung vertretene Firma Merkel Autokrane GmbH. Per Mobilkran wurden drei unterschiedliche Garagen-Typen verladen: 6 bzw. 7 m lang, 3 bzw. 3,45 m breit und 2,57 bis 2,96 m hoch. Die Garagen „schwammen“ dann sieben Tage über Main-Donau-Kanal, Main



©bayernhafen / M. Ziegler

und Rhein zu ihrem Zielort Utrecht in den Niederlanden. Es darf geparkt werden ...



KESSEL BEVORZUGT BINNENSCHIFF

Ein echtes Schwergewicht ist dieser Kessel der Fa. Bosch aus Gunzenhausen: Er misst 10,68 Meter in der Länge, 4,11 in der Breite, 4,30 in der Höhe und bringt über 57 Tonnen auf die Waage. Von Gunzenhausen nach Roth transportierte ihn die Schwerlast-Spedition Bohnet mit einer Vierachs-Schwerlastzugmaschine auf einem Achtsachs-Semietieflader. Im bayernhafen Roth ging's dann per Autokran aufs Binnenschiff nach Bremerhaven. Dort wartete schon das Seeschiff mit Zielpunkt Mexiko. Ein weiterer Beleg für die Leistungsfähigkeit des Systems Wasserstraße.



©bayernhafen / E. Wechsler

MAIERKORDULETSCH NIMMT HOLZPELLET-LAGER IN BETRIEB

Holzpellets sind begehrt – bei Privathaushalten, Großverbrauchern und Unternehmen. So nahm der Energieversorger MaierKorduletsch Ende Mai sein neues Holzpellet-Silolager im bayernhafen Passau in Betrieb. Die drei jeweils 30 Meter hohen Silotürme bieten Platz für insgesamt 4.500 t des nachwachsenden Energieträgers; zur Anlage gehören auch eine Verladehalle inkl. modernster Fahrzeugwaage. Das Investitionsvolumen betrug rund 1,9 Millionen Euro. Mit den Silolagern gleicht MaierKorduletsch Nachfrage- und Produktionschwankungen aus und baut sein Geschäft mit Pellets weiter aus. Der Standort im trimodalen

© MaierKorduletsch



bayernhafen Passau ermöglicht umweltfreundlichere Transporte auch per Binnenschiff und Bahn. So leistet MaierKorduletsch einen Beitrag zu Nachhaltigkeit und Versorgungssicherheit.

bayernhafen
Passau

BIOSYNTEC ERZEUGT BIO-DIESEL

Wer bei Bio-Diesel an Rapsfelder denkt, kennt die Biosyntec GmbH im bayernhafen Regensburg noch nicht. Denn das Unternehmen hat sich darauf spezialisiert, alte Speise-Öle und -fette als Rohstoff zu verwenden und daraus Bio-Diesel zu machen. Wöchentlich können bis zu 1,2 Millionen Liter Biodiesel produziert werden. Derzeit ist die Biosyntec-Anlage noch im Probebetrieb. Zur Treibhausgaseinsparung liegen dem Unternehmen bereits Zertifizierungen nach internationalen Standards vor. Biosyntec liefert den hergestellten Bio-Diesel exklusiv zu Kunden in die Schweiz; deren Auflagen für Bio-Diesel sind noch strenger als

© BIOSYNTEC



die in der EU. Der Bio-Diesel made in Regensburg ist offensichtlich ein Qualitäts-Produkt.

bayernhafen
Regensburg

ERSTE LNG-TANKSTELLE IM BAYERNHAFFEN NÜRNBERG ERÖFFNET

Seit Juli können Lkw im bayernhafen Nürnberg Flüssigerdgas tanken. Initiatoren und Betreiber der neuen LNG-Tankstelle sind der Neumarkter Energielieferant Rödl energie und die Münchener BayWa Mobility Solutions GmbH.

© Grischka Jäger



„Mit LNG bieten wir schon jetzt die Möglichkeiten für einen umweltfreundlicheren Güterverkehr, bis andere Technologien wie Wasserstoff und E-Fuels ausgereift sind“, sagt Stefan Rödl, Geschäftsführer Rödl energie. Und Matthias Taft, Vorstandsmitglied der BayWa AG, ergänzt: „Die LNG-Station in Nürnberg ist ein wichtiger Meilenstein beim Ausbau unseres LNG-Tankstellennetzes in Deutschland.“

„Die LNG-Tankstelle im bayernhafen Nürnberg trägt zur Technologievielfalt Bayerns bei und unterstützt in Zeiten von Klimawandel und Verkehrswende Innovation und alternative Antriebsmöglichkeiten“, sagt Albert Füracker, Bayerischer Staatsminister der Finanzen und für Heimat. Auch Nürnbergs Oberbürgermeister Marcus König zeigte sich erfreut: „Die neue LNG-Tankstelle stärkt den Klimaschutz, reduziert CO₂ im Güterverkehr und ist eine klare Botschaft an Industrie und Logistik: Wir wollen Klimaschutz, und wir können es auch.“

bayernhafen Geschäftsführer Joachim Zimmermann sieht einen deutlichen Gewinn für den Standort: „Natürlich verfolgen wir an unseren bayernhafen-Standorten das Ziel, Langstreckenverkehre auf Schiff und Bahn zu verlagern – doch der LKW wird für Vor- und Nachlauf immer unverzichtbar bleiben. Daher begrüßen wir die neue LNG-Tankstelle sehr. Technologie-Offenheit heißt eben auch: Loslegen und machen, was geht. Eine Haltung, die wir gemeinsam mit unseren Kunden an all unseren Standorten leben.“

Die offizielle Eröffnung der LNG-Tankstelle Ende September (v.l.n.r.): Albert Füracker, Bayerischer Staatsminister der Finanzen und für Heimat, Matthias Taft, Vorstandsmitglied der BayWa AG, Stefan Rödl, Geschäftsführer Rödl energie, Joachim Zimmermann, Geschäftsführer bayernhafen, Marcus König, Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg, Dr. Klaus Mohrenweiser, Geschäftsführer BayWa Mobility Solutions GmbH

bayernhafen
Nürnberg



Im Hafen kommen alle zusammen

bayernhafen Flächen haben viele Nutzungen – eine davon ist der Artenschutz

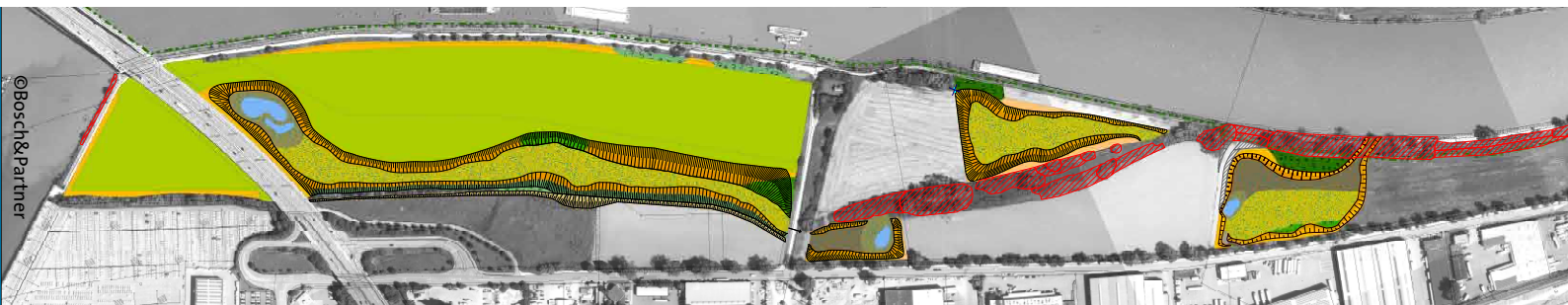
Wer an Hafenflächen denkt, sieht Hafenbecken, Kaimauern, Gleise und Straßen, Lagerflächen, Industrie-, Gewerbe- und Bürogebäude vor sich. Ist da noch Raum für Natur, für Lebensräume heimischer Tiere und Pflanzen? Ja. Denn bayernhafen nimmt die Vorgaben der UN-Biodiversitätskonvention und des Freistaates Bayern zum Artenschutz ernst und setzt diese konsequent um. Zudem bringt bayernhafen besondere Voraussetzungen für Fauna- und Flora-Biotop mit – und dies trotz und gerade wegen seiner Flächenstruktur. Ein Portrait des Naturraums Hafen.

Was wir Menschen oft nur beiläufig bemerken, nutzen Tiere im Hafen als ihr Zuhause. So leben im Gebüsch und in kleinen Gehölzen Vögel wie die Dorngrasmücke, der Gelbspötter oder der Neuntöter. Zauneidechsen fühlen sich an Gleisschotterflächen pudelwohl, und an Kaimauern legen nicht nur Binnenschiffe an, sondern auch die Kreuzkröte. Da Zugvögel sich an Wasserläufen orientieren, legen sie jedes Jahr bei der Reise in den Süden und zurück in den Norden gerne Rast auch an Hafenbecken ein. Auch die heimischen Pflanzen finden auf unbebauten Freiflächen im Hafen gute Bedingungen vor – hier wachsen kleinere und größere Gehölzbestände oder wildwachsende Blühwiesen. All dies tut auch Bienen, Käfern, Libellen, Schmetterlingen und zahlreichen Insekten gut.

„Natürlich sind die Industrie-, Gewerbe- und Verkehrsflächen an den bayernhafen Standorten unser Kerngeschäft“, sagt bayernhafen Geschäftsführer Joachim Zimmermann, „doch sie lassen sich ganz hervorragend mit Naturflächen verbinden. Multimodalität und Vielfalt sind auch hier die entscheidenden Leitgedanken. So verknüpfen wir Verkehrsträger, Relationen und Güterwege und übertragen diese Kompetenz auf die Vernetzung von Naturflächen. Dies stärkt uns als Wirtschaftsstandorte und sichert einer Vielfalt an Tier- und Pflanzenarten nachhaltige Lebensräume.“



Luftbild bayernhafen Regensburg Juni 2019 ©Herbert Stolz



Biotop- und Artenschutz an den bayernhafen Standorten

bayernhafen hat schon vor Jahren entschieden, das Leben der Tiere und Pflanzen an seinen Standorten naturschutzfachlich zu begleiten. Als Berater und Projektleiter mit an Bord ist dafür Klaus Müller-Pfannenstiel, Geschäftsführender Gesellschafter des renommierten Umwelt- und Landschaftsplanungsbüros Bosch & Partner GmbH. An den bayernhafen Standorten gibt es vier große Handlungsfelder:

- bayernhafen ist seit Januar 2020 Ökokonto-Betreiber, zertifiziert vom Bayerischen Landesamt für Umwelt
- bayernhafen verbindet und vernetzt Flächen zu artenreichen Habitatverbunden. Dazu gehören beispielsweise Gleisanlagen mit Schotterkörpern, die den Zauneidechsen ein Zuhause bieten, die Anbindung von Freiflächen ans Wasser der Hafenbecken und Gebüschsäume.
- bayernhafen pflegt nachhaltig die Freiflächen im Hafen und hat dafür einen eigenen Landschaftspfleger im Team (siehe HafenBerufe Seite 13). Bosch & Partner konzipiert Freiflächen-Entwicklungskonzepte, die anschließend in Pflege- und Unterhaltskonzepte je bayernhafen Standort umgesetzt werden –

„Ein Ökokonto erhöht die Planungssicherheit und kann Verfahren zur Baurechts-erlangung beschleunigen.“

Klaus Müller-Pfannenstiel, Bosch & Partner

nach dem Leitsatz „Wir fördern, entwickeln, gestalten“.

- bayernhafen setzt bei der Entwicklung des Hafens die rechtlichen Vorgaben zur Prüfung der Umweltverträglichkeit und der Belange des Biotop- und Artenschutzes systematisch und verantwortlich um.

Ökokonto für den bayernhafen Regensburg

bayernhafen plant, für weitere bauliche Entwicklungen an seinem Standort Regensburg ein Ökokonto anzulegen: auf eigenen, rund 16 ha großen Flächen zwischen der Äußeren Wiener Straße und dem südlichen Donauufer. So kann bayernhafen den erforderlichen naturschutzfachlichen

Ausgleich vorzeitig durchführen und bevorraten. Im Rahmen dessen sollen geeignete Flächen aus naturschutzfachlicher Sicht aufgewertet werden – zum Beispiel durch Umwandlung von bis-

herigen Ackerflächen in einen autotypischen Gehölzbestand und extensive Grünlandbereiche. In zukünftigen baurechtlichen Verfahren können Ökokonto-Flächen dann zu Ausgleichs- oder Ersatzflächen umgewidmet werden. „So erhöht ein Ökokonto die Planungssicherheit und kann Verfahren zur Baurechts-erlangung beschleunigen“, sagt Klaus Müller-Pfannenstiel.

Konzeptentwurf von Bosch & Partner zu Zielbiotopen für das Ökokonto Regensburg

Gemeinsame Begehung von bayernhafen, Bosch & Partner und Umweltamt in Regensburg.

Das Ökokonto

... ist laut Bayerischem Landesamt für Umwelt „ein Instrument zur vorgezogenen Sicherung und Bereitstellung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, mit denen künftige Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ausgeglichen werden können. Es umfasst Konzepte zur Bevorratung von Flächen und zur Durchführung von Maßnahmen. ... Ökokonten sind freiwillige Vorleistungen ohne rechtliche Bindungswirkung. So lange Ökokontoflächen nicht als Ausgleichsflächen "verbucht" sind, ist auch noch eine anderweitige Verwendung möglich. Im Falle eines Eingriffs werden die Flächen eines Ökokontos zu Ausgleichs- oder Ersatzflächen umgewidmet. Sofern auf als geeignet eingestuft Flächen Maßnahmen durchgeführt werden, kann dies bis zur Abbuchung ökologisch verzinst werden.“

©bayernhafen / M.Ziegler



bayernhafen setzt hier auf dem Flussraumkonzept der Stadt Regensburg auf. So sollen die donau-nahen Freiflächen im Rahmen des Hochwasser-schutzes zu Retentionsflächen entwickelt werden, z. B. über zusätzliche Flutmulden. Im Detail erar-beitet Bosch & Partner hier für bayernhafen ein Maßnahmenkonzept inklusive flächengenaue Darstellung von Zielbiotoptypen.

Ökokonto für Dritte

Ökokonto-Flächen, die bayernhafen nicht zur De-ckung eigener Bedarfe für Ausgleichs- oder Ersatz-flächen benötigt, sollen in Form eines gewerbli-chen Ökokontos auch externen Vorhabenträgern zur Verfügung gestellt werden. In diesem Fall tritt bayernhafen als gewerblicher Ökokontobetreiber auf. Die dafür erforderliche Anerkennung durchs Bayerische Landesamt für Umwelt liegt seit Januar 2020 vor.

Ebenfalls bereits in Vor-bereitung sind Ökokonto-Flächen im bayernhafen Passau – naturschutzfach-liches Ziel am Standort Pas-sau-Schalding ist die Erwei-terung der bereits vorhandenen Gehölzstrukturen und die Entwicklung von Hartholzauwald.

Habitatverbund-Konzept für den bayernhafen Aschaffenburg

Wer Habitate verbindet, sichert das Überleben von Tierarten – denn wenn Tiere die zwischen verschiedenen Lebensräumen liegende Fläche überwinden können, vernetzen sie sich und kön-nen ihre Populationen erhalten. Genau dies – ein sogenanntes „Habitatverbund-Konzept“ – wurde für die Kreuzkröte bereits für den größten See-hafen Europas, den Hafen Rotterdam, umgesetzt. Jetzt realisiert Klaus Müller-Pfannenstiel mit seinem Team ein solches Konzept auch für den bayernhafen Aschaffenburg.

So werden auf Freiflächen, die nicht als Ansied-lungsfläche genutzt werden, und auf tempo-rären Brachen Ausgleichsflächen vorgezogen entwickelt und betroffene Arten aus Flächen, die für die Hafenentwicklung vorgesehen sind, auf diese Flächen umgesiedelt. Auf definierten Kernflächen und Trittsteinbiotopen erfolgen dann Artenschutzmaßnahmen. Die Kernflächen sind im Hafengebiet über Verbundstrukturen entlang der Bahnflächen und Kaimauern vernetzt; zusätz-lich wird diese Vernetzung schrittweise optimiert. Diese „Wanderkorridore“ zwischen Habitaten si-chern so den Erhaltungszustand der Kreuzkröte und der Zauneidechse.

Als weitere „schillernde“ Art ist in den Häfen die Blauflügelige Ödlandschrecke verbreitet, die be-sonders besonnte „Ruderal-fluren“ gerade auf den Brachflächen in den Häfen besiedelt.

In Eigenleistung setzt bayernhafen Aschaffen-burg dazu konkrete bau-liche Maßnahmen um:

errichtet Schutzzäune entlang von Straßen und einen Amphibiendurchlass unter Wegen, erhält Höhlenbäume, legt Brachstrukturen, Gesteins-aufschüttungen und Totholzhaufen als Landle-bensräume bzw. Winterhabitate an und schafft Laichgewässer. Wenn im Zusammenhang mit Baumaßnahmen notwendig, werden Kreuzkröte

„ Aufgrund unserer einheitlichen Eigen-tümerstruktur haben wir immer das Ganze im Blick.

bayernhafen Geschäftsführer
Joachim Zimmermann

Ein Habitat

... ist ein charakteristischer Lebensraum (von lateinisch „habitare“) einer bestimmten Tier-oder Pflanzenart. Habitate bilden Teillebens-räume in Biotopen – sie können weiter unter-teilt werden in Nahrungs-, Laich-, Brut- und Nist-, Sommer- und Winter-Habitate.



© AdobeStock/lichtpinzel

Die Kreuzkröte liebt trocken-warme Lebensräume – dabei bevorzugt sie Gebiete mit lo-ckeren sandigen Böden wie Fluss- und Bachauen, Sand-und Kiesgruben. Heute ist die Kreuzkröte stark gefährdet und fast ausschließlich auf se-kundäre Gewässer z. B. in Ab-baustellen angewiesen. Diese findet sie regelmäßig auch auf bayernhafen Flächen vor.



©bayernhafen / S. Eggeidinger

und Zauneidechse innerhalb des bayernhafens Aschaffenburg auch umgesiedelt. Selbstverständlich finden Arbeiten zur Herrichtung von Bau-
feldern nur außerhalb der Fortpflanzungs- und
Aufzuchtzeiten bzw. während der Winterruhe der
Tiere statt.

Alle bayernhafen Flächen in einer Hand

Im Gegensatz zu klassischen Industrie- und
Gewerbegebieten ist bayernhafen Eigentümer der
Flächen an seinen Standorten. „Aufgrund unserer
einheitlichen Eigentümerstruktur haben wir immer
das Ganze im Blick“, sagt Joachim Zimmermann,
„so haben wir es auch in der Hand, die naturschutzfachliche Ausprägung und Vernetzung
von Flächen an unseren Standorten zu entwickeln
und nachhaltig durchzuführen. Instrumente wie
Ökokonto, Habitatverbund-Konzept und weitere
naturschutzfachliche Maßnahmen setzen wir
dafür zielgerichtet ein. So gestalten, pflegen, erhalten und vernetzen wir Flächen, die Bedeutung
für den Natur- und Artenschutz haben.“

„Umweltprüfungen“

Nach den gesetzlichen Vorgaben ist für bestimmte
Vorhaben die Umweltverträglichkeit zu prüfen.
Die Regelungen des Bundesnaturschutzgesetzes
sowie des Naturschutzgesetzes von Bayern machen
es notwendig, die Betroffenheit von geschützten
Biotoptypen und europäisch geschützten Arten zu
prüfen. Hierzu werden wiederum Kartierungen durch-
geführt und entsprechende umweltfachliche Planungsbeiträge erstellt.
bayernhafen legt bei den jeweiligen Prüfungen die
anerkannten Fachstandards zur Grundlage und sucht
eine enge Abstimmung mit den zuständigen Genehmigungs- und Fachbehörden,
um Zulassungsvorhaben beschleunigt und rechts-
sicher durchführen zu können. Sofern bestimmte
Betroffenheiten von Biotopen und geschützten Tier-
und Pflanzenarten eintreten, sind entsprechende
Maßnahmen zu Kompensation zu ergreifen.



Naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den bayernhafen Nürnberg

Auch das Naturschutzgebiet „Sandgruben am
Föhrenbuck“ und „Bayerntasse“ am Stadtrand
von Nürnberg wurde durch bayernhafen maßgeblich
unterstützt – im Rahmen naturschutzrechtlicher
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum
Bebauungsplan für den Zentralbereich im bayern-
hafen Nürnberg. Die gesamte Aufforstungsfläche
beträgt stattliche 70.000 m².

Joachim Zimmermann: „So tragen wir an unseren
Standorten in mehrfacher Hinsicht zur Erreichung
der Klimaziele bei: „von Hause aus“ durch die Ver-
lagerung von Langstreckenverkehren auf die um-
weltfreundlicheren Verkehrsträger Binnenschiff
und Bahn und zusätzlich durch naturschutzfachliche
Maßnahmen wie Retentionsräume, Auf-
forstungen und Habitatverbunde. Klima- und
Artenschutz gehen hierbei Hand in Hand – und
wir werden unserer Verantwortung gerecht.“

Ziegen und Merinoschafe
übernehmen die Mäharbeiten
verschiedener Grünflächen
im bayernhafen Bamberg (im
Bild) sowie in Aschaffenburg,
Nürnberg und Regensburg.

Die Zauneidechse ist das „Reptil des
Jahres 2020“ in Deutschland. Zauneidechsen
bevorzugen kurzgrasige Mager-, Trocken-, und Halbtrocken-
rasen auf Freiflächen und Böschungen,
an Wald- und Wegerändern mit aus-
reichenden Sonnenplätzen. Auch an
Waldwegen und Straßenböschungen
findet sich die Zauneidechse sowie an
Bahntrassen und Dämmen, wie es sie
an den bayernhafen Standorten gibt.
Die abgebildete Zauneidechse hat
Natur- und Landschaftspfleger Severin
Eggerdinger innerhalb des bayern-
hafens Regensburg in ein passendes
Habitat umgesiedelt.



Die Blauflügelige Ödlandschrecke bevorzugt
trockenwarme und vegetationsarme Kahl-
und Ödlandflächen, die oft an bayernhafen
Standorten vorkommen. Sie ist vor allem
an das Leben auf dem Boden angepasst
und bewegt sich fast ausschließlich gehend
fort. Ihre Kletterfähigkeit ist auf das Über-
steigen kleinerer Gegenstände beschränkt.
Junge Heuschrecken passen sich beim
Wachsen immer mehr ihrem Untergrund
an. Setzt man eine Ödlandschrecke in eine
andere Umgebung, sucht sie entweder den
farblich passenden Untergrund auf oder
sie gleicht ihre Körperfarbe in ein bis zwei
Tagen ihrer Umgebung an. Biologen nennen
das „Homochromie“.

„In Häfen können wir Natur- und Artenschutz groß denken“

Interview mit Klaus Müller-Pfannenstiel, Geschäftsführer des Umwelt- und Landschaftsplanungs-Büros Bosch & Partner

Am 29. Dezember 1993 trat die Biodiversitätskonvention in Kraft, ein internationales Abkommen zum Schutz und Erhalt der Artenvielfalt. Die EU setzt dies in ihren Mitgliedsstaaten um, das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz hat hierzu eigens das Biodiversitätsprogramm Bayern 2030 aufgelegt. Auf dieser Basis integriert bayernhafen Artenschutz konsequent in Planung und Betrieb seiner Standorte. Für die umweltfachliche Begleitung mit an Bord ist der Landschaftsplaner Klaus Müller-Pfannenstiel, seit 1997 Geschäftsführender Gesellschafter der Bosch & Partner GmbH, einem national tätigen Umwelt- und Landschaftsplanungsbüro, das auch in der Umweltforschung tätig ist. Ein Gespräch über biologische Vielfalt an Hafen-Standorten.

Zielorientierte Umwelt- und Landschaftsplanung ist Ihr Metier. Welcher Anspruch leitet Sie in Ihrer Arbeit?

Klaus Müller-Pfannenstiel: Als Umwelt- und Landschaftsplanungsbüro sind wir seit vielen Jahren auch in der Entwicklung von Methoden und Leitfäden tätig, unter anderem für das Umweltbundesamt, das Bundesamt für Naturschutz und das Bayerische Landesamt für Umwelt. Aus den gesetzlichen Vorgaben und den Strategien zur Erhaltung der biologischen Vielfalt leiten wir den fachlichen Anspruch für unsere Arbeit und für eine nachhaltige Landschaftsentwicklung ab. Zu Beginn einer jeden Zusammenarbeit wollen wir die Zielsetzung des Auftraggebers und das jeweilige Geschäftskonzept genau verstehen. In permanenter Rückkopplung mit unserem Kunden erarbeiten wir Vorschläge zur Lösung der jeweiligen Projektaufträge und entwickeln realistische Ziele, was sinnvollerweise umzusetzen ist. Nie geht es um eine Schablone, immer ist die Lösung zielorientiert an der jeweiligen Aufgabe zu arbeiten.

Welchen gesamtgesellschaftlichen Beitrag können die Maßnahmen der Umwelt- und Landschaftsplanung aus Ihrer Sicht zur Erreichung der Klimaziele leisten?

Zu unterscheiden ist zwischen Klimaschutz und Klimaanpassung. Im Klimaschutz geht es darum,

Emissionen zu reduzieren und Lebensräume mit klimaökologischer Bedeutung zu schützen. So tragen an den bayernhafen Standorten beispielsweise bestehende Gehölze und auch Neupflanzungen zum Klimaschutz bei – ebenso wie die Nutzung der Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff, die auf langen Strecken gegenüber dem Lkw deutlich weniger CO₂ emittieren.

Handlungsfelder der Klimaanpassung sind vor allem Starkregenereignisse und die Erhöhung der Durchschnittstemperatur. Dagegen entwickeln wir zusammen mit unseren Auftraggebern zielgerichtete Maßnahmen. Gegen Starkregenereignisse nehmen wir zum Beispiel die Entsiegelung von Flächen vor, stärken Versickerungsflächen und reduzieren dadurch Hochwasserspitzen, indem auf das Einleiten von Niederschlägen über Kanalsysteme verzichtet werden kann. So schaffen wir an bayernhafen Standorten nicht-gewerblich genutzte Retentionsräume, die im Falle von Hochwasserereignissen überflutet werden können. Gegen die Temperaturerhöhung leisten wir einen Beitrag zum Beispiel durch Erhaltung von Korridoren für Frischluft- und Kaltluftströmungen.

Die EU-Kommission hat zum Erhalt der biologischen Vielfalt eine Initiative zur grünen Infrastruktur in den Mitgliedsstaaten angeregt. Die Bundesregierung hat die Aufstellung eines "Bundekonzepts Grüne Infrastruktur" beschlossen. Welcher Gedanke steckt dahinter?

„Grüne Infrastruktur“ bedeutet, dass Ökosysteme und ihre Leistungen genauso unverzichtbar für die Entwicklung eines Landes sind wie technische Infrastruktur: zum Beispiel durch Klimaregulation, den Erhalt der biologischen Vielfalt und durch Erholung und Erleben von Natur und Landschaft. Das Konzept der Grünen Infrastruktur geht über Klimaziele hinaus. Gemeint ist ein Netz von Flächen unterschiedlicher Nutzungen, die für Umwelt- und Naturschutz von besonderer Bedeutung sind. Was bei einer Stadt mit ihren Straßen, Gleisen und Wasserwegen funktioniert, lässt sich auch auf die Vernetzung „natürlicher Verkehrsachsen“ übertragen:



So dienen beispielsweise Eisenbahn-Schottertrassen und Grünzäsuren an Hafen-Standorten dazu, Habitatverbunde zu bilden, wo sich Arten wie die Kreuzkröte oder Zauneidechse heimisch fühlen. In der Kombination aus Kernflächen mit Vorkommensschwerpunkten und einer Verbundstruktur lässt sich die Grüne Infrastruktur zielgerichtet weiterentwickeln.

Sie sind Partner für bayernhafen bei der Ökokonto-Zertifizierung. Was macht aus Ihrer Sicht das Besondere des Ökokontos aus? Worin liegt sein Wert?

Ein Ökokonto ist ein Flächenpool für potentielle und auch vorgezogen umgesetzte Ausgleichsflächen. Geführt wird es beim Landesamt für Umwelt, in Zusammenarbeit mit den Unteren Naturschutzbehörden. bayernhafen ist seit Januar 2020 als Ökokonto-Betreiber zertifiziert, als eine von nur 25 Organisationen in Bayern. Das Besondere am Ökokonto ist: Naturschutzfachliche Flächen und ihre Vernetzung, die aufgewertet werden können, erfahren eine Verzinsung von 3 % pro Jahr über einen Zeitraum von zehn Jahren. Das heißt, wer verfügbare Flächen für den Naturschutz durch vorgezogene Maßnahmen entwickelt, wird dafür honoriert. Die „Währung“ dieser Verzinsung für die Aufwertung des Schutzgutes Arten und Lebensräume sind „Wertpunkte“, deren Höhe je nach Maßnahmenart und -umfang variiert. So wie die Notenbank den Leitzins bestimmt, bestimmt die Bayerische Kompensationsverordnung mit der Biotopwertliste die Wertpunkte für den „Biotopwert“ der jeweiligen Ökokonto-Flächen. Und je frühzeitiger dem Naturschutz dienende Flächen entwickelt werden, desto werthaltiger werden sie. Ein echter Zinseszineffekt zum Nutzen der Natur. So wertet bayernhafen seine Flächen auf und trägt gleichzeitig zur Umsetzung der EU-Biodiversitäts- und Artenschutz-Strategie des Freistaates Bayern bei – mit einer eigenen klaren Haltung, standortübergreifend.

Die einheitliche Eigentümerstruktur an den bayernhafen Standorten erlaubt eine

ganzheitliche Flächenentwicklung, auch im Bereich ökologisch wertvoller Flächen. Was sind aus Ihrer fachlichen Sicht die Vorteile dieser Herangehensweise?

bayernhafen ist Eigentümer seiner Flächen – dies ermöglicht eine ganzheitliche Flächenentwicklung auch unter naturschutzfachlicher Sicht. Die Grüne Infrastruktur an den bayernhafen Standorten besteht eben nicht nur aus einem Patchwork kleiner Einzelflächen, sondern erlaubt die Entwicklung eines Gesamtflächenkonzepts, in dem die Teile unter einer Gesamtperspektive zusammengeführt werden. So entstehen zum Beispiel an Hafenstandorten Biotopverbunde von Gebüsch, Säume und Gehölze bewohnenden Vogelarten wie Dorngrasmücke, Gelbspötter, Neuntöter und Goldammer – alles europäisch geschützte Arten. Zudem sind Flüsse Orientierungsflächen beim Vogelzug: So dienen Hafenbecken auch als Zwischenstationen im Rast- und Fluggeschehen von Zugvögeln. Auch gewässergebundene Arten und vielfältige Pflanzenarten sind in Häfen heimisch.

Ist diese Herangehensweise vernetzter, ökologisch wertvoller Flächen auch auf andere Gewerbe- und Industriegebiete übertragbar?

Weil es in Gewerbe- und Industriegebieten in aller Regel viele einzelne Eigentümer gibt, die meist auch ein völlig unterschiedliches Grundverständnis zu Umweltfragen haben, ist dies schwierig. Die Möglichkeit, an Hafen-Standorten Gewerbe- und Freiflächen ganzheitlich in den Blick zu nehmen, ist einzigartig. In Häfen geht es um eine in sich geschlossene Wertschöpfungskette für Natur- und Artenschutz auf möglichst großen, zusammenhängenden Freiflächen. Hier können wir Flächen eben nicht nur Klein-Klein betrachten, hier können wir Natur- und Artenschutz groß denken. Das zeigt die enorme Bedeutung, die Häfen – neben ihrer Kernaufgabe als Wirtschafts-Standorte und Drehscheiben im Dienste der Versorgungssicherheit – eben auch für den Natur- und Artenschutz haben.

Klaus Müller-Pfannenstiel studierte an der Universität Gießen die Fachrichtung 'Umweltsicherung und Entwicklung ländlicher Räume'. Jeweils vier Jahre war er tätig bei der Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie (heute Bundesamt für Naturschutz) und bei einem Umweltplanungs- und Beratungsbüro in Bochum. Seit 1997 ist er Geschäftsführender Gesellschafter der Bosch & Partner GmbH mit Niederlassungen in München, Berlin, Hannover und Herne.

Er arbeitet als Projektleiter u.a. bei FFH-Verträglichkeits- und Artenschutzprüfungen, Umweltverträglichkeitsstudien, Umweltberichten und Landschaftsplänen, war und ist als Projektleiter, -koordinator und Berater bei Großprojekten tätig wie z.B. dem Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main, dem Donauausbau und den Hochwasserschutzmaßnahmen im Abschnitt Straubing-Vilshofen. Zudem leitet er Forschungsprojekte zu umweltrelevanten Fragestellungen. Bosch & Partner hat in diesem Kontext im Auftrag des Umweltbundesamtes den Monitoringbericht 2019 zur Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel verfasst. Klaus Müller-Pfannenstiel ist weiterhin als Gutachter bei Qualitätskontrollen und Erörterungsterminen von Raumordnungs-/Planfeststellungsunterlagen und -verfahren tätig und publiziert in Fachbüchern und -zeitschriften.



Paarige Verkehre fürs Boden-Management

Blasius Schuster nutzt Bahn und Binnenschiff

Die Blasius Schuster Unternehmensgruppe ist Spezialist für die effiziente Entsorgung und Aufbereitung mineralischer Rohstoffe und darin einer der führenden Anbieter zwischen Köln und Stuttgart – mit Teams und Tochter-Unternehmen an sieben Standorten in vier Bundesländern, darunter seit April 2018 auch im bayernhafen Aschaffenburg.

Wo gebaut wird, müssen große Erd- und Bauschuttmassen bewegt werden: beim Aushub von Baugruben, beim Rückbau alter Gebäude, im Tagebau und bei der Rekultivierung. Diese Massen sind eine wesentliche Ressource, denn sie können vielfach wiederverwendet werden. Voraussetzung dafür ist ein professionelles Boden- und Reststoff-Management: ein Fall für die Blasius Schuster Unternehmensgruppe, die ihr Logistiknetz um einen trimodalen Standort im bayernhafen Aschaffenburg erweitert hat.

Was genau passiert beim Boden-Management?

In Schritt 1 holt Blasius Schuster Böden aus Tiefbaumaßnahmen ab und bringt sie zu seinen Standorten. Die Böden werden analysiert und in Verwertungsklassen eingeordnet, zudem werden nicht mehr verwertbare mineralische Massen entsorgt.

In Schritt 2 erzeugt Blasius Schuster in seinen Aufbereitungsanlagen aus 95 (!) Prozent der Baustellenabfälle sekundäre Rohstoffe – in einem je nach Bodenbeschaffenheit differenzierten physikalisch-mechanischen Verfahren. So entstehen güteüberwachte Sekundärbaustoffe, die als Ersatz für herkömmliche Baustoffe in vielen Bereichen des Erdbaugewerks eingesetzt werden: vom Straßenbau bis zur Landschaftsgestaltung.

In Schritt 3 bringt Blasius Schuster die aufbereiteten Böden zu den Baustellen, wo Baugruben verfüllt und Landschaften wiederhergestellt

oder neugestaltet werden. Die Verwendung der Ersatzbaustoffe schont die immer knapper werdenden natürlichen Ressourcen und leistet einen wertvollen Beitrag zum Umweltschutz. Für Bauschutt und Betonbruch aus Abbruchprojekten hat Blasius Schuster inzwischen sogar technische Verfahren und Lieferstrukturen entwickelt, die eine Wiederverwendung wesentlicher Mengen in Betonwerken ermöglichen. Entscheidend wird damit die Frage: Welche Verkehrsträger setzt Blasius Schuster für seine in Summe mehr als 500 Millionen Tonnenkilometer pro Jahr ein?

Das Grundprinzip effizienter Logistik ist: Keine Leerfahrten

Oder positiv gesagt: paarige Verkehre – der Verkehrsträger holt was und nimmt was mit zurück. Genau dieses Prinzip wendet die Blasius Schuster Unternehmensgruppe jetzt in ihrem neuen Standort im bayernhafen Aschaffenburg an. „Über Jahre haben wir bis knapp 100.000 Tonnen Bodenmaterial jährlich an Aschaffenburg vorbei zu unserer Aufbereitungsanlage in Frankfurt gefahren“, sagt Daniel Imhäuser, der zusammen mit Paul Schuster, dem Sohn des Gründers Blasius Schuster, als Geschäftsführender Gesellschafter die Schuster Unternehmensgruppe leitet, „um zu erkennen: Der bayernhafen Aschaffenburg kann ein weiterer trimodaler Standort für uns sein. Denn wir wollen Materialströme auf der Straße reduzieren und vermehrt Bahn und Binnenschiff einsetzen. Ökonomie und Ökologie bedingen sich dabei gegenseitig.“

So siedelte sich Blasius Schuster im bayernhafen Aschaffenburg an und mietete einen Ganzzug mit zunächst 26, dann 33 Waggons, der seit Mai 2020 in der Regel einmal wöchentlich Naturmaterial aus einem großem Sandtagebau in Ostthüringen und Sachsen-Anhalt holt. In der Gegenrichtung nimmt der Zug dann aufbereiteten Boden wieder mit zurück nach Thüringen, wo er zur Rekultivierung von Tagebauflächen eingesetzt wird.

@Blasius Schuster



„Unser Ziel ist es, auf mittlere Sicht nur noch Kurzstrecken mit dem Lkw zu fahren“, erläutert Daniel Imhäuser, „vom bayernhafen Aschaffenburg geht aufbereitetes Material zu unterschiedlichen Destinationen. Und dabei setzen wir auch das Binnenschiff ein: zum Beispiel ins nördliche Rheinland-Pfalz und nach Nordrhein-Westfalen, von anderen Standorten aus bis in die Niederlande. So arbeiten wir trimodal substitutiv und gehen flexibel mit den Verkehrsträgern um. Zudem hat der bayernhafen Aschaffenburg für uns eine Puffer-Funktion auch für die Region Baden-Württemberg.“

„Schon in den ersten Wochen der Inbetriebnahme lief es gut im bayernhafen Aschaffenburg“, sagt Daniel Imhäuser, „die Kommunikation mit bayernhafen ist lobenswert. Unsere Erwartungen an den Hafen wurden erfüllt. Der erste Eindruck war in der Tat mit ein wesentlicher Grund für die Vertragsunterzeichnung: Die verstehen Kunden in ihrem Geschäft, und sie verstehen Infrastruktur.“

Blasius Schuster nutzt den trimodalen bayernhafen Aschaffenburg, um Materialströme auf der Straße zu reduzieren und vermehrt Bahn und Binnenschiff einzusetzen. Das Unternehmen plant, auf mittlere Sicht nur noch Kurzstrecken mit dem Lkw zu fahren.

Natur- und Landschaftspfleger

Hafenflächen erfordern einen festen Boden „unter den Füßen“ – nur so können Gleise verlegt, Kaimauern und Straßen gebaut, Binnenschiffe, Güterwaggons und Lkws be- und entladen, Kräne bewegt, Lager gefüllt, Güter und Container umgeschlagen werden. Um diese notwendige Versiegelung des Bodens auszugleichen, schreibt der Gesetzgeber Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor. Das Bayerische Landesamt für Umwelt spricht hier davon, dass „auf anderen Flächen landschaftspflegerische und der Natur dienliche Maßnahmen durchzuführen (sind), um die ökologische Qualität dieser Flächen deutlich zu steigern.“

bayernhafen hat sich diese landschaftspflegerische Fachkompetenz bereits im März 2018 ins eigene Haus geholt: mit dem geprüften Natur- und Landschaftspfleger Severin Eggerdinger. „bayernhafen hat hier frühzeitig den Fokus auf den Klimawandel gelegt, weit über die gesetzlichen Anforderungen hinaus“, sagt Severin Eggerdinger, „ich baue das Ökokonto auf, bin im Dialog mit den Behörden und unserem Fachbüro Bosch & Partner, kümmere mich um Genehmigungen, entwickle Pflanz- und

Begrünungspläne.“ Auch ganz konkrete natur- und landschaftspflegerische Maßnahmen gehören zu seinen Aufgaben: zum Beispiel Kartierungen, die Anlage von Blühwiesen, die Umsiedlung von Eidechsen, der Aufbau eines Krötenzauns, das Beweidungs-Management für Schafe und Ziegen.

„All dies dient dazu, Hafenbetrieb und Artenvielfalt in Einklang zu bringen“, erläutert Severin Eggerdinger, „durch die Unterhaltspflege ermöglichen wir eine bessere Entwicklung der Artenvielfalt auch und besonders in der Flora.“ So ist jede heimische Baumart Lebensraum für 200 verschiedene Insekten, jede einzelne Blume auf einer Blühwiese für 20-30 Insektenarten – „ein Zusammenspiel in der Natur, alles ist mit allem verbunden“. Und Severin Eggerdinger ergänzt: „Früher lief es bei Versiegelungen meist so: erst der Eingriff, dann der Ausgleich. Heute geschieht dies gleichzeitig, übers Ökokonto sogar im Vorhinein. Die Belange der Ausgleichsflächen haben sich zugunsten der Natur und der Artenvielfalt verschoben. bayernhafen ist hier ganz vorne mit dabei.“

HAFENBERUF



Natur- und Landschaftspfleger Severin Eggerdinger, seit 2018 an Bord bei bayernhafen.



„Immer wieder Synergien nutzen“ Die Karl Mossandl GmbH & Co. punktet

Die Karl Mossandl GmbH & Co. entwickelt sich permanent weiter. Ein Beispiel dafür ist ihre Zementumschlaganlage für CEMEX im bayernhafen Regensburg. Neue Waggonen und modernste Silotechnik haben das Geschäft in die Zukunft geführt.

Als Karl Moßandl 1945 im Landkreis Dingolfing-Landau als Betriebsleiter in die Schrott- und Metallgroßhandelsfirma Ludwig Reigl eintritt, ist der Krieg gerade erst ein paar Wochen vorbei. Über Jahre ist viel aufzuräumen und wiederaufzubauen, und das Unternehmen erweitert seine Leistungen um Abbrucharbeiten sowie ab Mitte der 50er Jahre um die Sand- und Kiesgewinnung, -aufbereitung und -veredelung. Ende der 60er Jahre kommt die Produktion von Transportbeton hinzu. Zwischenzeitlich hatte Karl Moßandl alle Anteile des Unternehmens, in dem er als Angestellter begann, übernommen.

Chancen nutzen

Mit der Erfahrung, die das Unternehmen mit der Eigenreparatur seines Fuhr- und Maschinenparks über Jahrzehnte gesammelt hatte, bietet es seit 1977 Reparaturen von Nutzfahrzeugen auch Dritten an – bis heute als Markenwerkstatt und Servicepartner für Scania und MAN. Seit 1999 ist die Karl Mossandl GmbH & Co. mit Hauptsitz in Dingolfing zudem zertifizierter Entsorgungsfachbetrieb. 2014 erfolgte dann der vorerst jüngste Schritt der Unternehmensentwicklung: die Inbetriebnahme der Zementumschlaganlage für die CEMEX Deutschland AG im bayernhafen Regensburg, vier Silos, die 6.000 Tonnen fassen; hinzu kommt die Silo- und Baustellen-Logistik.

„Mit unserer Zementumschlaganlage im bayernhafen Regensburg verlagern wir den Hauptstreckenanteil von jährlich mehreren tausend Lkw-Ladungen auf die Schiene“, sagt Andreas Moßandl, der zusammen mit seinem Vater Dipl.-Bauingenieur Siegfried Moßandl und seiner Schwester Dipl.-Kaufrau Miriam Moßandl in dritter Generation die Ge-

schicke der Karl Mossandl GmbH & Co. leitet, „lediglich die ‚letzte Meile‘ der Zustellung zu den Kunden erfolgt per LKW.“ Die Karl Mossandl GmbH & Co. ist für CEMEX Hauptsilospediteur in Bayern.

Flexible Silo-Logistik

Seit 2004 transportiert CEMEX Zement aus ihrem Werk in Rüdersdorf bei Berlin auf der Schiene zum bayernhafen Regensburg. Bis 2014 musste der Zement vom Zug direkt auf den Lkw umgeladen werden. Jetzt erlauben die Silos eine wesentlich flexiblere Logistik: Der Zement wird per Drucklufttechnik aus den Waggonen in die Silos geleitet, von dort erfolgt die Freifall-Beladung der Lkws. Diese beliefern zum Beispiel Baustellen wie das Jahnstadion Regensburg, die BMW Welt in München oder das Logistikzentrum des Werkzeug-Herstellers Einhell.

„Eine Siloanlage für die nächsten Jahrzehnte“

Die Anlage wird mit modernen Vierachs-Aluwaggonen beliefert. Ein Ganzzug mit 32 Waggonen transportiert bis zu 2.200 t statt wie früher nur 1.500 t Zement aus Rüdersdorf nach Regensburg. „So reist dieselbe Tonnage mit weniger Zügen“, sagt Andreas Moßandl, „dies reduziert den spezifischen Energieverbrauch und die Lärmemissionen. Wir laden bis zu drei Züge pro Woche ab, pro Zug brauchen wir dafür von der Ankunft bis zur Wiederbereitstellung des Zugs gerade einmal 16 Stunden. Die nutzlastoptimierten neuen Waggonen in Kombination mit der Silotechnik haben unser Geschäft in die Zukunft geführt. Das ist eine Siloanlage für die nächsten Jahrzehnte.“

bayernhafen hatte seinerzeit für die Ansiedlung der Zementumschlaganlage die Voraussetzungen geschaffen: das Grundstück, Baurecht und die Ergänzung der vorhandenen Bahninfrastruktur um ein weiteres Ladegleis. „Wir nutzen immer wieder gerne Synergien“, sagt Andreas Moßandl lächelnd. Auf die nächste Etappe der Unternehmensentwicklung darf man gespannt sein.

Silo-Logistik für CEMEX im bayernhafen Regensburg: Hier werden die Zement-Waggonen mittels Druckluft entladen, direkt in die Silos.



©bayernhafen / M. Ziegler

Deutschlands größtes Elektro-Seenschiff

Wie kommt ein neugebautes Ausflugsschiff von seiner Werft in Nordrhein-Westfalen zu seinem Bestimmungsort am Starnberger See? Den längsten Teil der Strecke fährt es selbst: von der Lux Werft in Niederkassel Mondorf über Rhein, Main, Main-Donau-Kanal und Donau zum bayernhafen Passau. Dort wurde das Ausflugsschiff in mehrere Teile zerlegt:

Zuerst wurde das Steuerhaus vom Hauptdeck heruntergehoben – das übernahm ein riesiger Mobilkran LTM 1350-6.1 von Schmidbauer, dem Schwerlast-Experten, der auch im bayernhafen Regensburg mit einer Niederlassung vertreten ist. Dann kamen die Deckaufbauten mit Sonnendeck dran, ein Tandemhub-Fall für den Schmidbauer-Kran und den bayernhafen-eigenen Mobilkran LHM 420. In der gleichen Weise, nämlich gemeinsam, wurde dann der 110 t schwere und 35 m lange

Schiffsrumpf an Land geholt. Die Straßen-Etappe Passau-Starnberger See übernahm dann die auf Schwerlasttransporte spezialisierte Spedition Kübler – mit drei Schwerlast-Lkw. In der Werft der Bayerischen Seenschifffahrt wird das Schiff, auf dem bis zu 300 Passagiere Platz haben, fertiggestellt.

„Ab 2021 fährt das größte Elektro-Seenschiff auf dem Starnberger See“, freut sich Bayerns Finanz- und Heimatminister Albert Füracker über den Zuwachs der weiß-blauen Flotte. „Das neue Schiff setzt ein großartiges Zeichen für Umwelt- und Klimaschutz: als erstes Schiff dieser Größe wird es 100 Prozent elektrisch und mit Ökostrom angetrieben. So können die Schönheiten des weltberühmten Sees noch umweltfreundlicher erlebt werden“.

Schergewichte für die Energiewende

Energiewende braucht Windkraft, Windkraft braucht Trafos, Trafos transportiert das Binnenschiff. So ist die Kette – und die funktioniert dank dem Nürnberger Trafowerk von "Siemens Energy" und dem Schergut-Spezialisten Züst & Bachmeier im bayernhafen Nürnberg zum wiederholten Male. So gingen im Sommer zwei jeweils 398 t schwere Trafos mit einer Größe von jeweils 1.180 x 391 x 510 cm erst mit Schwertransportern vom Siemens Energy-Trafowerk zum bayernhafen Nürnberg, von dort per Binnenschiff zur Küste und dann weiter ins spanische Cádiz. Dort werden die Trafos in eine Plattform einge-

baut, die der Stromnetzbetreiber TenneT für ein Netzanbindungs-Projekt mit Startpunkt in der Nähe der Nordseeinsel Norderney benötigt. „DolWin6“ heißt diese 90 km lange und 900 Megawatt starke Gleichstromverbindung für Offshore-Windkraft. Mitte November wurden zwei weitere, jeweils 416 t schwere Trafos im bayernhafen Nürnberg verladen (Foto). Per Binnenschiff ging es zum Hafen in Emden. Auf der Straße erfolgt dann die letzte Etappe zum künftigen Bestimmungsort, der Konverterstation Emden/Ost. Die Inbetriebnahme von „DolWin6“ ist für 2023 geplant.



Zeitraffer-Video
des Umschlags auf
www.bayernhafen.de



Starke Impulse für Binnenschiff und Bahn

Das neue Main-Ufer im Herbst 2020 mit naturnahem Entwicklungspotential.

Direkte, offene Wege sind das A und O für Güterverkehrs-Verbindungen. Das gilt auch und besonders für die beiden umweltfreundlicheren Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn. Für beide gibt es gute Nachrichten: zum einen das neue Maßnahmenesetzvorbereitungsgesetz, das mehr Tempo für Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich bringt, zum anderen der Fahrrinnenausbau an Main und Donau.

MgvG beschleunigt die geplanten Infrastruktur-Maßnahmen Mainvertiefung und Elektrifizierung der Bahnstrecke Regensburg-Hof

Verkehrsinfrastruktur ist essentiell für die Qualität des Wirtschaftsstandortes Deutschland. Deshalb hat der Bundesrat im März ein neues Gesetz beschlossen, das Planungs- und Genehmigungsverfahren verkürzen soll: das Gesetz zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmenesetz im Verkehrsbereich, kurz Maßnahmenesetzvorbereitungsgesetz oder MgvG. Dieses Gesetz schafft ein Verfahren, um den Neu- oder Ausbau sowie die Änderung von Verkehrsinfrastruktur durch Gesetz zulassen zu können – anstelle wie bisher durch einen Verwaltungsakt. Alle Umweltprüfungen werden weiterhin vorgenommen, auch die Öffentlichkeit erhält weiterhin die Möglichkeit zur frühzeitigen Stellungnahme und Erörterung.

Das MgvG betrifft acht Schienen- und sechs Wasserstraßenbauprojekte in Deutschland, die alle der Kategorie "Vordringlicher Bedarf" im Bundesverkehrswegeplan 2030 zugeordnet sind. Unter

die Geltung des neuen MgvG fallen auch zwei Projekte, die direkte Auswirkungen auf die Möglichkeiten zur Verkehrsverlagerung an den bayernhafen Standorten haben werden: zum einen der Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen Hof und Regensburg, bei dem auch vorhandene Elektrifizierungslücken geschlossen werden sollen, Stichwort „Engpassbeseitigung“ – hier werden durch die Schaffung eines weiteren Nord-Süd-korridors nicht nur die Terminals im bayernhafen Regensburg besser angebunden, sondern auch im Zulauf auf Nürnberg und Bamberg wieder Kapazitäten für Güterverkehre frei.

Zum anderen wird die Fahrrinne des Untermains zwischen Rheinmündung und Aschaffenburg auf eine Abladetiefe von 3,30 Meter vergrößert und so die Befahrbarkeit auf diesem Mainabschnitt qualitativ noch einmal verbessert. Der bayernhafen Aschaffenburg ist damit der einzige bayerische Hafen, der mit einer solchen Abladetiefe erreicht werden kann.

bayernhafen fordert schon lange, dass die Bahnstrecke zwischen Regensburg und Hof elektrifiziert und die Fahrrinne des Untermains vertieft werden – denn so können Schiene und Binnenschiff noch besser ihre Vorteile im Güterverkehr ausspielen.

Fahrinnenausbau an Main und Donau

Gleich zwei gute Nachrichten für das System Wasserstraße in Bayern: Im Sommer wurde der Fahrinnenausbau des Mains zwischen den Stautufen Schweinfurt und Ottendorf erfolgreich

abgeschlossen, und der Donauausbau zwischen Straubing und Deggendorf begann. Beides stärkt die Umwelt, die Wirtschaftlichkeit des Schiffsverkehrs und den Hochwasserschutz.

Fahrrinnenausbau des Mains zwischen Schweinfurt und Ottendorf: Fast jeder fünfte Euro ging in den Naturschutz

19,5 Mio. Euro nahm das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in die Hand, um die Fahrrinne in diesem Mainabschnitt zu verbreitern und zu vertiefen, davon allein 3,2 Mio. Euro für ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die Fahrrinne wurde von 2,50 m auf 2,90 m vertieft und in der geraden Strecke von 36 m auf 40 m verbreitert. Der Fahrrinnenausbau stärkt nachhaltig die Wirtschaftlichkeit des Schiffstransports, entlastet Fernstraßen und Autobahnen und erhöht die Sicherheit des Schiffsverkehrs insbesondere für die Schubverbände. Die Fahrrinnenvertiefung des Mains weiter östlich Richtung Bamberg, von Ottendorf bis Limbach, soll nach Angaben des Wasserstraßen-Neubauamts Aschaffenburg bis ca. 2027 fertiggestellt werden.

Zu den ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gehören neue Standorte für Röhrichte, die sich zu Auwaldbeständen entwickeln werden, Extensivgrünlandflächen und Magerrasenflächen als Lebensraum und Nahrungshabitat für Insekten.

Baubeginn des Donauausbaus zwischen Straubing und Deggendorf

Mitte Juli 2020 erfolgte der Spatenstich für den ersten, 38 km langen Teilabschnitt des Donauausbaus zwischen Straubing und Deggendorf.

Mit dabei waren Bayerns Ministerpräsident Dr. Markus Söder, Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, Bayerns Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger, Bayerns Umweltminister Thorsten Glauber und Kerstin Schreyer, Bayerische Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr.

Der Donauausbau der Variante A ohne Staustufe, den die Bayerische Staatsregierung 2013 beschlossen hatte, umfasst sogenannte „flussregelnde Maßnahmen“. Dabei wird der Wasserspiegel weiter zusammengedrückt, um mehr Tiefe für die Schifffahrt zu erreichen – so können die Schiffe bei Niedrigwasser künftig ca. 20 Zentimeter tiefer abladen, und an etwa 200 Tagen kann eine Abladetiefe von 2,50 m genutzt werden, 56 Tage mehr als heute. Dies verbessert die Arbeitsgrundlage der Binnenschifffahrt auf der Donau.

Hauptrolle für den Hochwasserschutz

Bund und Freistaat investieren für den Donauausbau zwischen Straubing und Deggendorf 600 Millionen Euro, ein Großteil davon in den Hochwasserschutz: So werden die Deiche auf einer Länge von insgesamt 47 km im ersten Teilabschnitt rückverlegt, gleichzeitig werden Hochwasserrückhalteräume erhalten, insgesamt 50 Millionen Kubikmeter. Zum Schutz der Natur werden sieben Flussinseln und zwei neue Fließgewässer entstehen.

Für den zweiten Abschnitt des Donauausbaus zwischen Deggendorf und Vilshofen steht der Planfeststellungsbeschluss noch aus. Insgesamt werden rund 1,4 Milliarden Euro für die Gesamtmaßnahme bereitgestellt.

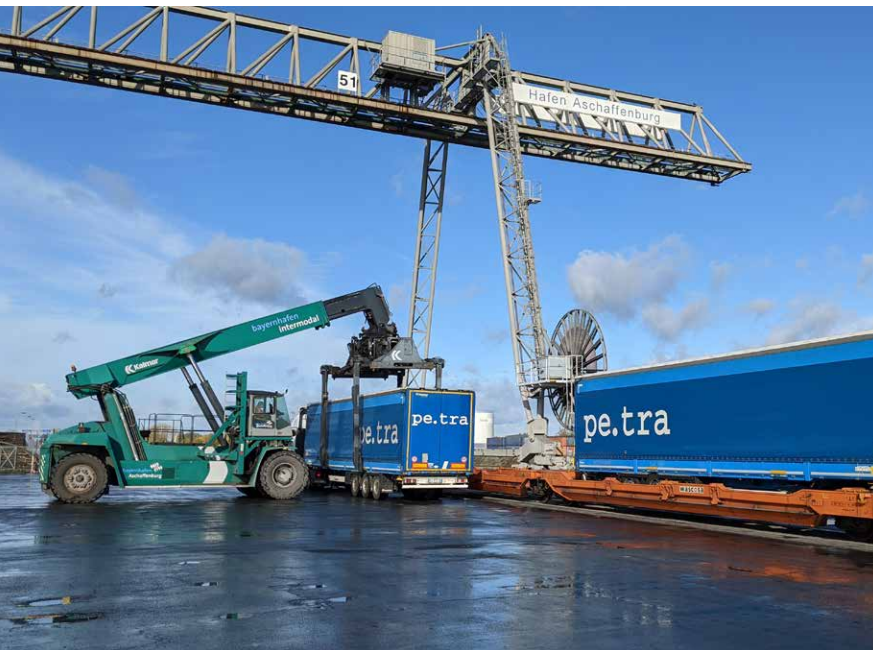
„MS experimenta“ begeistert Groß und Klein

DIALOG

„Du bist Wissenschaft. Du schaffst Wissen“ ist das Motto der „MS experimenta“. Das Ausstellungsschiff, das zum Science Center in Heilbronn gehört, ging im Herbst erstmals „on Tour“ und machte auch Station im bayernhafen Bamberg. Die Tickets für den kostenlosen Besuch auf der „MS experimenta“ waren in kürzester Zeit ausverkauft. Wissenschaftsinteressierte Eltern und Kinder erfuhren so, wie sich mit Wissenschaft und Technik die Welt besser verstehen und gestalten lässt. bayernhafen beteiligte sich mit einer Aktion und bot den Besucherinnen und Besuchern kostenlose Schifffahrtsfibeln, Hafencomics und einen bayernhafen-Sportbeutel. Klares Fazit: Neugier macht Riesenspaß.

@experimenta gGmbH





©TCA / Georg Auer

Die vier Terminals für den Kombinierten Verkehr an den bayernhafen-Standorten Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg und Regensburg stehen für rund 44 % der KV-Umschlagskapazität in Bayern.

Neu hinzugekommen sind nachfolgende Zugverbindungen mit Italien – ein weiterer Beitrag zur Verlagerung von Langstreckenverkehren auf die gegenüber dem Lkw umweltfreundlichere Schiene.

Aschaffenburg - Novara (I)

Transalp nach Norditalien

Seit Mitte Oktober ist das TCA Containerterminal im bayernhafen Aschaffenburg mehrmals wöchentlich per Intermodalzug mit dem norditalienischen Novara verbunden. Der Zug, der von der Fa. Hupac betrieben wird, transportiert bis zu 32 Sattelaufleger der italienischen Spedition pe.tra aus Brembate (Region Bergamo). In beide Richtungen über die Alpen werden Industriegüter wie zum Beispiel Maschinen, Ersatzteile für Großkonzerne, Transport- und Fördermittel sowie Schalt-schränke transportiert.



©bayernhafen / EWechsler

Nürnberg - Triest (I)

Verbunden mit Adria, Peloponnes und Bosphorus

Seit 6. November ist das TriCon-Terminal im bayernhafen Nürnberg per Intermodalzug auch mit dem norditalienischen Seehafen Triest und darüber mit Griechenland, der Türkei und angrenzenden Wirtschaftsräumen verbunden. Die neue Direktverbindung wird betrieben von DFDS Mediterranean Business Unit, der Türkei-Abteilung der dänischen Reederei DFDS – in Kooperation mit dem türkisch-deutschen Logistikverbund Çobantur Boltas. Der neue Zug verbindet Nürnberg einmal wöchentlich über Triest mit Pendik und Ambarli in der Türkei sowie Patras in Griechenland, jeweils mit regionalen und überregionalen Vor- und Nachläufen. Die Kapazität beträgt acht Megatrailer und 26 45-Fuß-Container. Zu den transportierten Gütern gehören im Import wie im Export vor allem Automotivteile, Nahrungsmittel und Konsumgüter. Für die nahe Zukunft ist eine Erhöhung auf zwei bis drei wöchentliche Abfahrten geplant.

Impressum

Herausgeber:

Bayernhafen GmbH & Co. KG
Linzer Str. 6, 93055 Regensburg
Joachim Zimmermann, Geschäftsführer
Karin Moro (V.i.S.d.P.)
www.bayernhafen.de

Redaktion:

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

Druckerei:

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

Bildnachweis:

Portrait S.3 Patrick Reinig

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

#HafenEntdecken

...mit einer neuen KurzFilm-Reihe aus den bayernhafen-Standorten. Im November 2020 haben wir Christian Stein vom bayernhafen-Team begleitet. Er zeigt uns seinen Arbeitsplatz im Westhafen Regensburg, den Hafenkran 20, dessen Führerhaus rund 25 Meter über dem Kai ist. Film ab für 2 Minuten. Video auf www.bayernhafen.de



Machen Sie mit bei unserem Projekt 10.000 m² Bienenweide!

Als besondere Dreingabe erhalten Sie mit dieser kurs bayernhafen eine speziell für Bienen optimierte Blümmischung. Jede der 5.000 produzierten Tütchen enthält genügend Samen für ca. 2,5 m² Blumenwiese. Mit Ihrer Unterstützung können so mehr als 10.000 m² in eine blühende Landschaft und Nahrung für Bienen verwandelt werden.

Der optimale Aussaatzeitpunkt ist im April/Mai 2021. Solange bitte die Samen trocken und nicht zu warm aufbewahren, um eine optimale Keimfähigkeit zu gewährleisten. Tipps zur Aussaat finden Sie auf der Packungsrückseite.



bayernhafen rückenwind



Leinen los für unseren Spendenwettbewerb

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

Neue Instrumente für eine Rockband-Schulklasse in Bamberg, neuer Lesestoff für eine Schulbücherei in Regensburg, die aus einem Container nachgebaute Burg Kammerstein für einen Spielplatz oder ein 3D-Drucker für eine Passauer Bildungsinitiative – diese gehören zu den zehn Gewinner-Projekten im Spendenwettbewerb ‚bayernhafen rückenwind 2020‘. Statt Weihnachtsgeschenken für Kunden unterstützt bayernhafen jedes Jahr soziale Projekte zugunsten von Kindern und Jugendlichen an den bayernhafen-Standorten mit insgesamt 15.000 Euro.

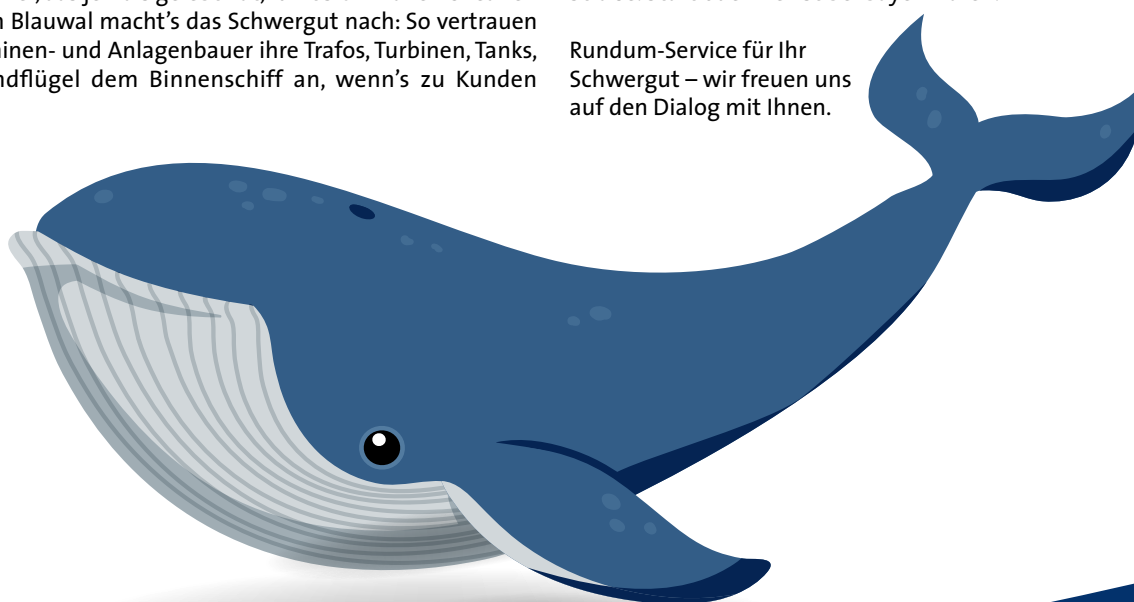
Jetzt geht ‚bayernhafen rückenwind‘ in die nächste Runde: Bis Ende März 2021 können sich wieder bayerische Vereine, Organisationen, Einrichtungen und Initiativen direkt bei bayernhafen mit ihren Vorhaben bewerben. Die rückenwind-Jury wählt aus den eingereichten Projekten und Ideen erneut zehn Projekte aus, die dann wieder jeweils 1.500 Euro „finanziellen Rückenwind“ erhalten. Wir freuen uns über viele großartige neue Projektvorschläge!

Schwer?gut!

Der Blauwal wird bis zu 33 Meter lang und bis zu 200 Tonnen schwer – das schwerste Tier, das jemals gelebt hat, fühlt sich in allen Ozeanen pudelwohl. Dem Blauwal macht's das Schwergut nach: So vertrauen deutsche Maschinen- und Anlagenbauer ihre Trafos, Turbinen, Tanks, Kessel und Windflügel dem Binnenschiff an, wenn's zu Kunden weltweit geht.

Denn das ist sicherer, einfacher und umweltfreundlicher als auf der Straße. Start oder Ziel ist bei bayernhafen.

Rundum-Service für Ihr Schwergut – wir freuen uns auf den Dialog mit Ihnen.



**Beste Verbindungen.
Best Connections.**

bayernhafen



Aschaffenburg – Bamberg – Nürnberg – Roth – Regensburg – Passau