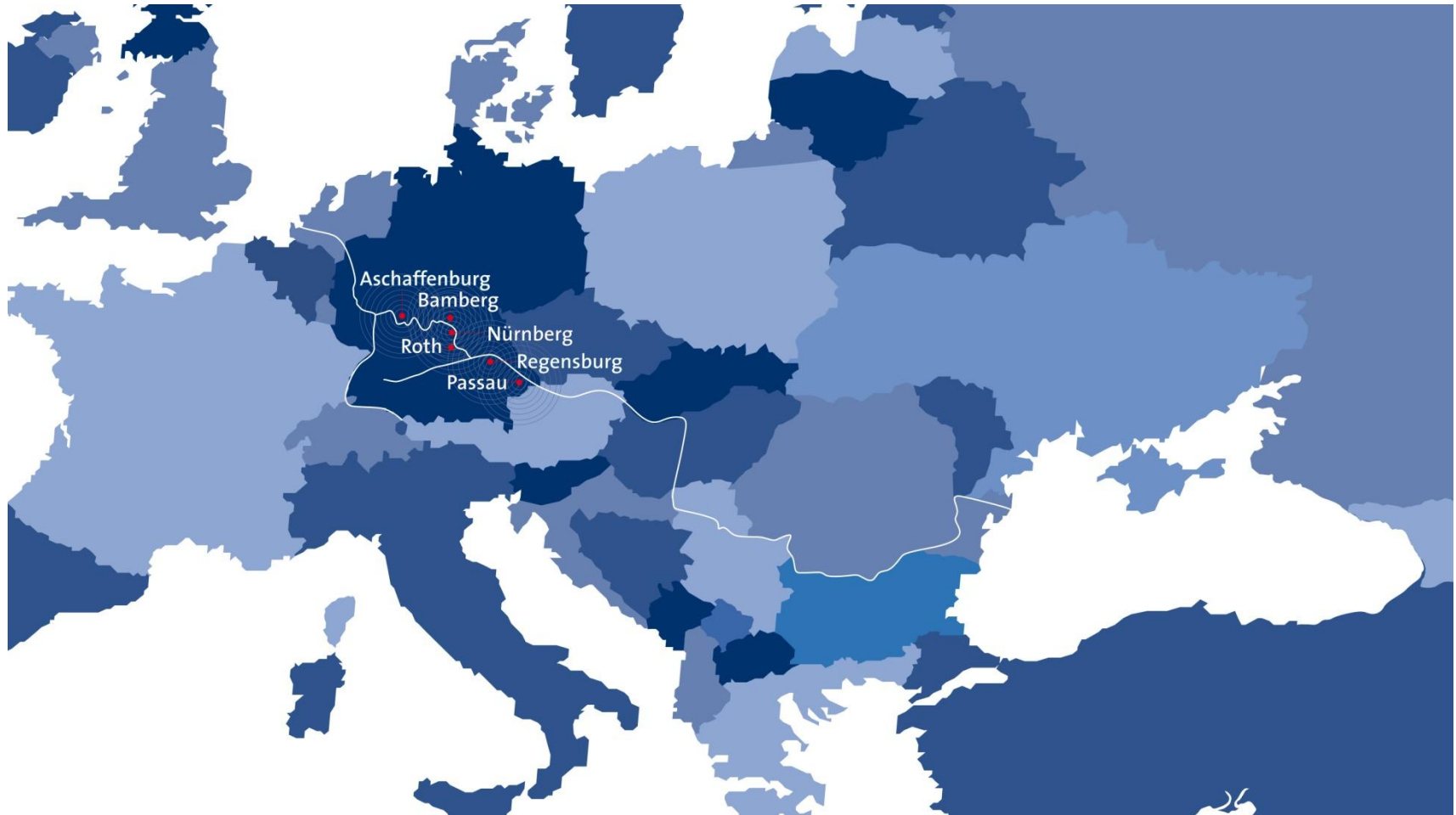


Logistikdrehscheibe und Wirtschaftsmotor

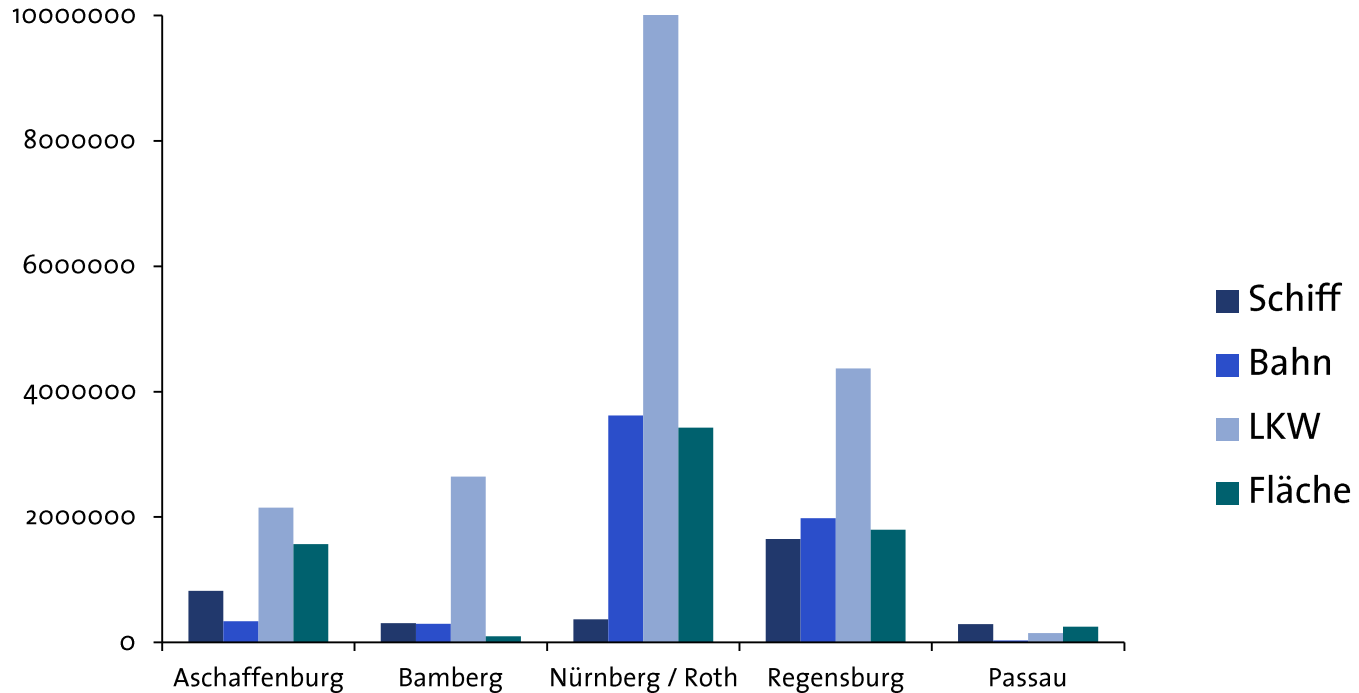


Herzlich Willkommen!

Bayernhafen Gruppe



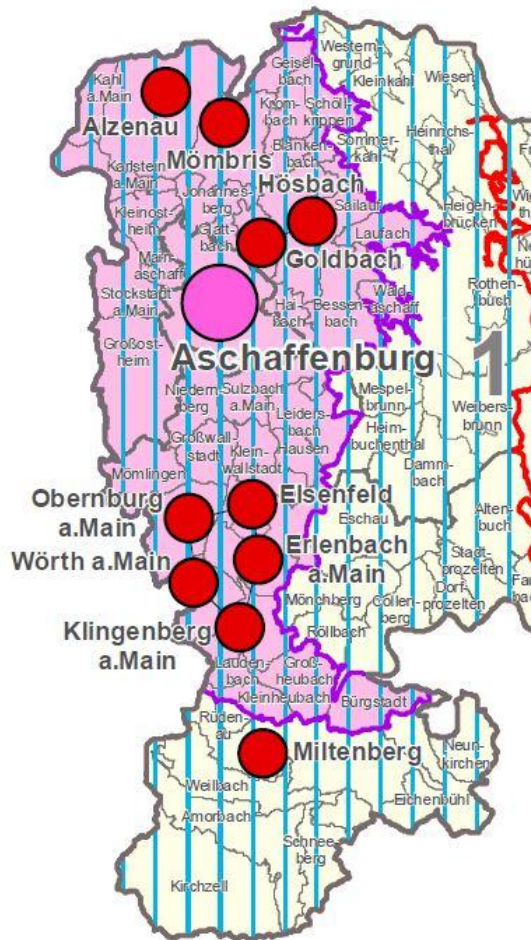
bayernhafen Gruppe



- 6 von 24 öffentlichen bayerischen Binnenhäfen
- 3,44 Mio. t von 7,38 Mio. t Schiffsgüterumschlag (Marktanteil von 46,6 %) (Zahlen aus 2015)
- 6,27 Mio. t Bahngüterumschlag (2015)
- Gesamtgüterumschlag 2015: 9,71 Mio. t
- ca 800 ha Hafенfläche in Bayern

Grundlagen – LEP Bayern (2013)

a) Zeichnerisch verbindliche Darstellungen



Allgemeiner ländlicher Raum



Ländlicher Raum der Fortschreibung

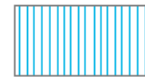


Nicht Gegenstand der Verdichtungsraum

Raum mit besonderem Handlungsbedarf



Kreisregionen



Einzelgemeinden

b) Zeichnerisch erläuternde Darstellung verbaler Ziele



Metropole



Oberzentrum



Mittelzentrum

Grundlagen – LEP Bayern (2013)

4. Verkehr

4.1.3 Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Verkehrserschließung

...

„Der Güterverkehr soll optimiert werden.“

Zu 4.1.2 (B) Zur Verbesserung der Einbindung Bayerns in das europäische Verkehrs-wegenetz ist die Umsetzung der „Vorrangigen Vorhaben des transeuropäischen Verkehrsnetzes“ (TEN-V) von herausragender Bedeutung. Die Einrichtung zusätzlicher Verbindungen, insbesondere im Alpentransit, soll zur Ertüchtigung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs beitragen.

Wichtig für die Einbindung Bayerns in das nationale Verkehrswegenetz ist insbes. die zügige Realisierung der im BVWP 2003/2030 enthaltenen bayerischen Vorhaben zum Aus- bzw. Neubau des Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetzes.

bayernhafen Aschaffenburg:

Straße: Ausbau von B 26 und B 469

Wasserstraße: Vertiefung der Fahrrinne des Mains von 2,90m auf 3,10m

heißt: Steigerung der Transportkapazität und Senkung der Transportkosten um jeweils ca. 10 bis 15%

Grundlagen – LEP Bayern (2013)

Zu 4.1.3 (B) ...

Zur nachhaltigen Entlastung von Straßen und Umwelt soll der Straßengüterverkehr möglichst auf die Schiene und – wo immer dies praktikabel ist – auf die Wasserstraße verlagert werden.

Der Ausbau von Einrichtungen des kombinierten Güterverkehrs, z. B. Güterverkehrszentren (**Anm.: gemeint sind eigentlich KV-Terminals**), trägt zur Entlastung von Straßen sowie zur Kapazitätsausweitung, Beschleunigung und Steigerung der Dienstleistungsqualität im Güterverkehr bei.

Die Vernetzung und Auslastung der Verkehrsträger kann durch den Einsatz neuer Technologien, vor allem der Verkehrstelematik, gesteigert werden.

heißt für den bayernhafen Aschaffenburg:

TCA-Containerterminal: Neubau mit Kapazitätsverdoppelung von 50.000 TEU auf 100.000 TEU

„LogPort“: Digitalisierung von Anmeldung, Steuerung und Abrechnung des Schiffsverkehrs

Grundlagen – LEP Bayern (2013)

4.6 Main-Donau-Wasserstraße

Im Rahmen der Gesamtkonzeption der Main-Donau-Wasserstraße ist die Donau zwischen Straubing und Vilshofen verkehrsgerecht und naturschonend weiter auszubauen.

Die Häfen sind entsprechend dem Bedarf zu trimodalen Schnittstellen auszubauen.

Für die Bewältigung des Güterverkehrs kommt der Binnenschifffahrt eine große Bedeutung zu.

Neben dem Transport von Massengütern gewinnen moderne Transportformen, wie Container- oder sog. Roll on Roll off-Transporte, an Bedeutung.

Die Binnenschifffahrt ermöglicht in dem von ihr erschlossenen Gebiet einen kostengünstigen und umweltschonenden Gütertransport.

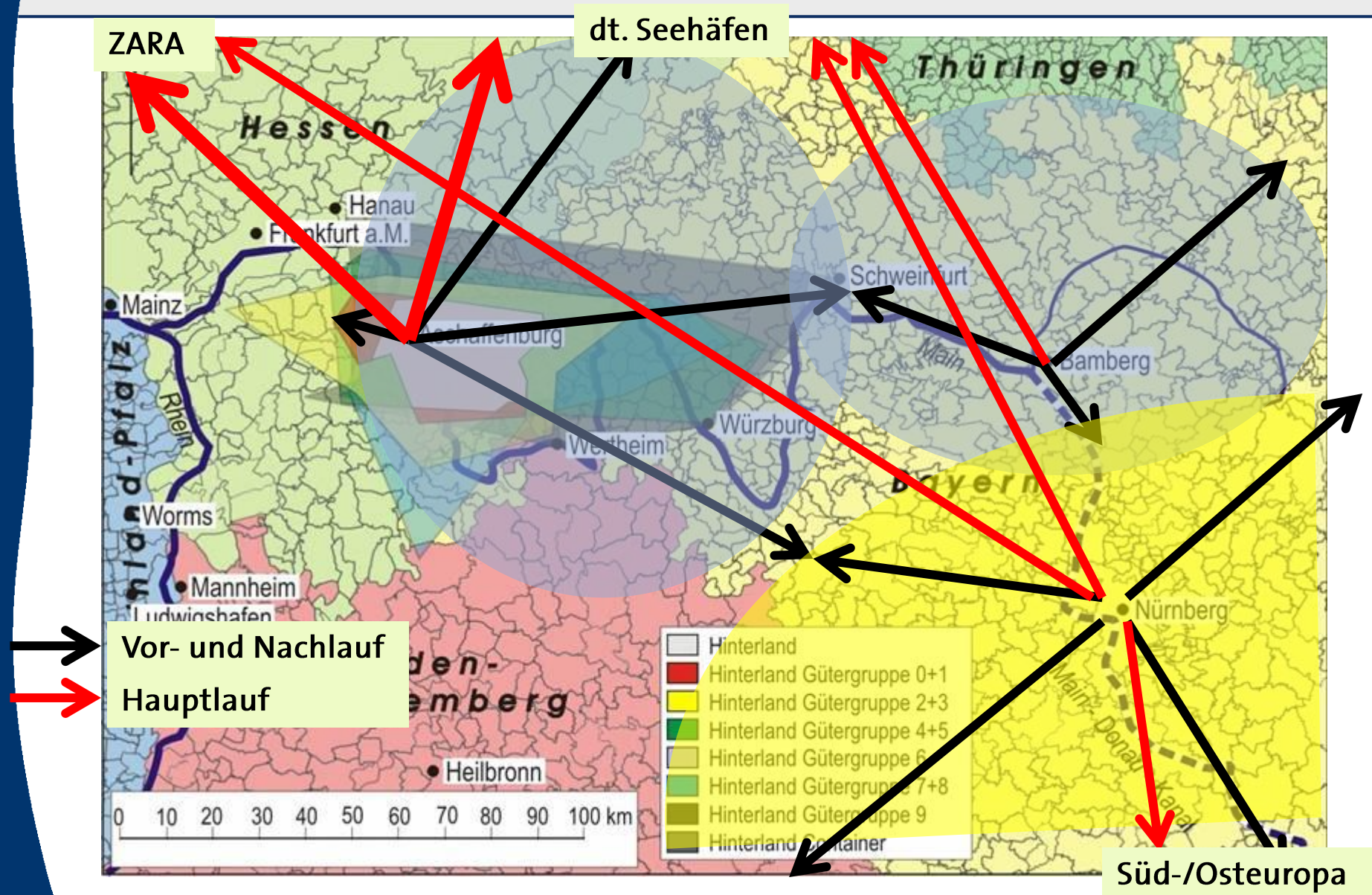
heißt für den bayernhafen Aschaffenburg:

- TCA-Containerterminal: Neubau mit Kapazitätsverdoppelung von 50.000 TEU auf 100.000 TEU

- über den KV wird das „von ihr erschlossene Gebiet“ erheblich erweitert

Grundlagen – LEP Bayern (2013)

Exkurs: „Hafenhinterland“ und Terminaleinzugsbereiche in Franken:

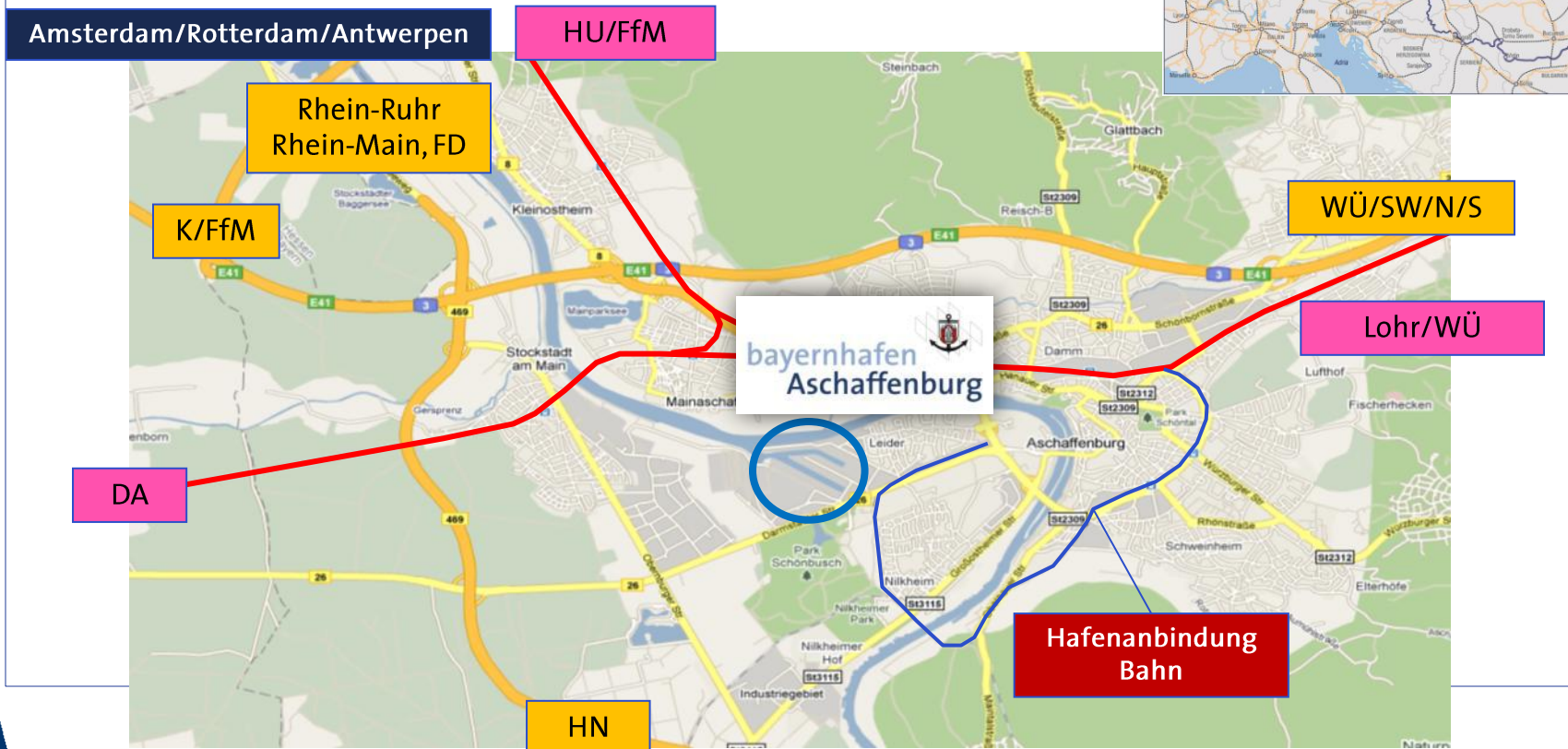


Verkehrsinfrastrukturelle Grundlage: Anbindung an Schiene, Straße, Wasserweg

Anbindung an die Bundeswasserstraße Main

Anschluss an die Bundesautobahnen A3, A 5, A 45 und A 66

Anbindung an die Bahnstrecke Frankfurt – Würzburg über Hbf AB



Grundlagen - Regionalplan

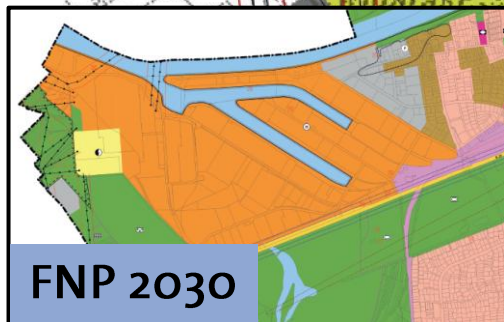
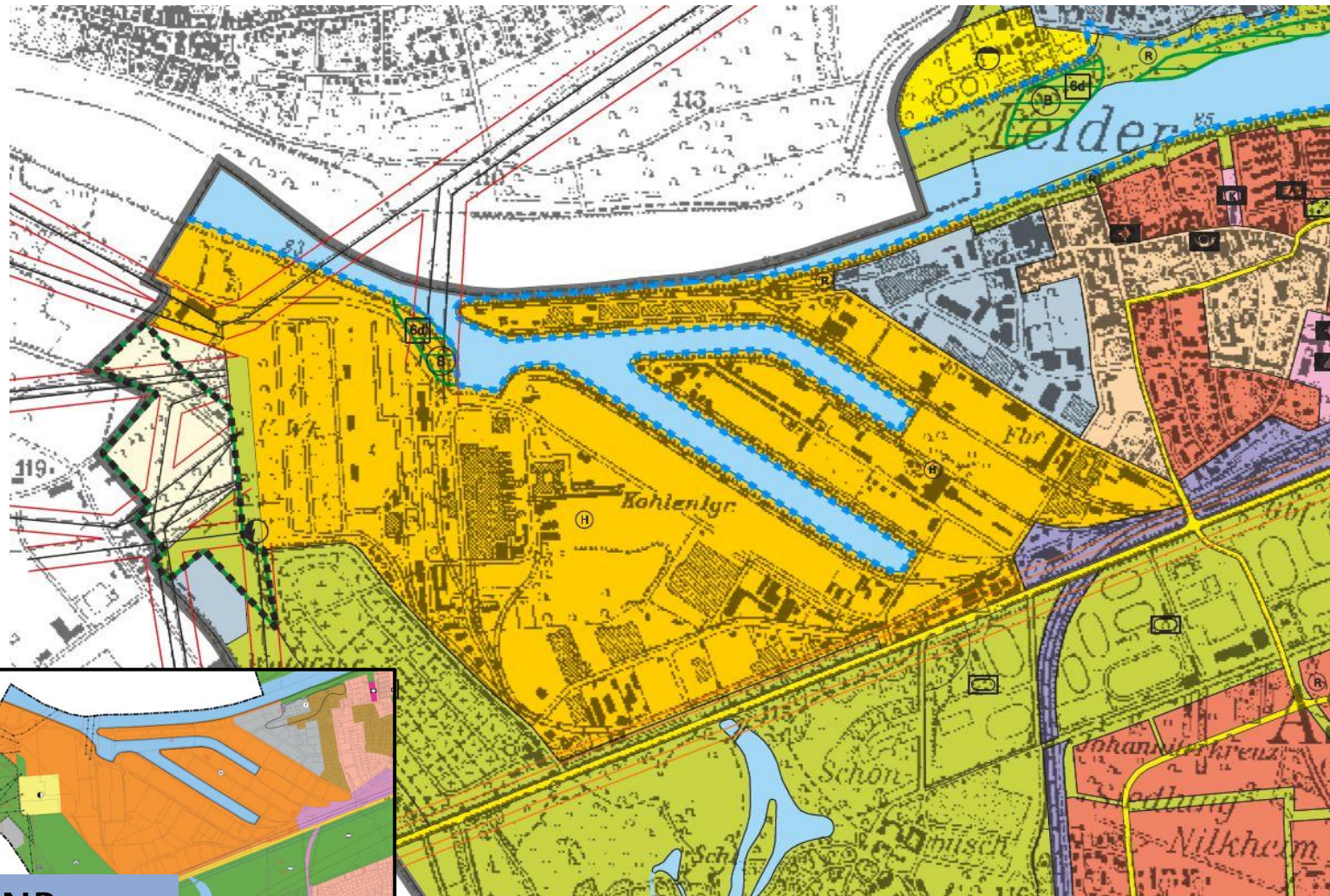


„Eine Verbesserung der Anbindung an die Verkehrsträger Straße und Schiene ist anzustreben.“
(Regionalplan, S. 125)

Ziele:

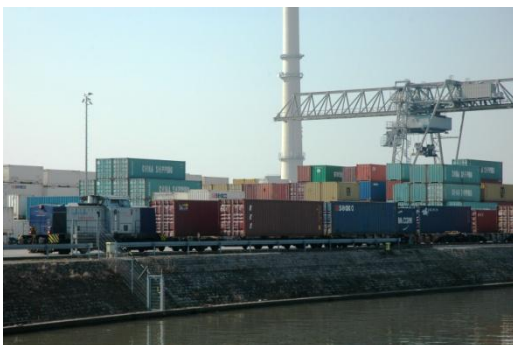
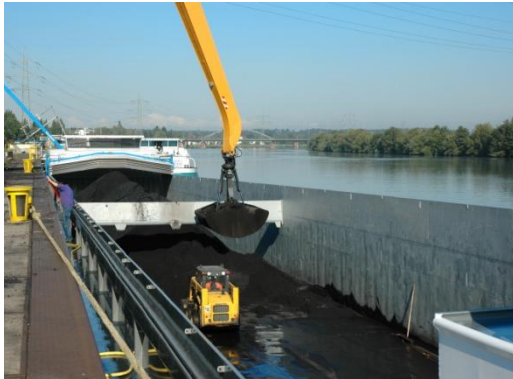
- Schaffung einer Infrastruktur für rationellen Umschlag zwischen Schiff, Bahn und Straße
- Optimierung des Güterverkehrs in der Region
- „Die Ansiedlung von weiteren verkehrsintensiven Betrieben soll u.a. durch eine neue Grundstücksaufteilung und Verkehrswegeführung zur Schaffung größerer zusammenhängender Flächen gefördert werden.“

Grundlagen – FNP 1987



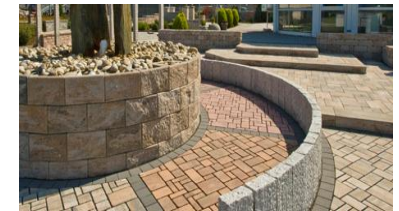
FNP 2030

Funktion Hafen



Branchenstruktur

Recycling



Produktion

Logistik



Cluster Holz

– ein Beispiel zur Geschäftsmodellentwicklung

Anlieferung Rundholz per Bahn/
Schiff/LKW, Zielmenge: 600.000 t



Verarbeitung des Stammes zu
Bauteilen/Brettern, Holzklasse A+B



Export per Container
5.000 TEU



➔ Verarbeitung der Sägereste von Pollmeier
durch Sappi zu Zellulose: 30.000 t

➔ Verarbeitung der Starkäste zu Zellulose
Holzklasse B+C: 450.000t

➔ Produkte Sappi:
(>300.000 t Zellulose, Kohle, Calciumcarbonat, Schweröl, Papier)



Export Papier



Verarbeitung
von Rohholz
und Sägeresten

zu Energie,
Wärme und
Holzbriketts:
35.000 t

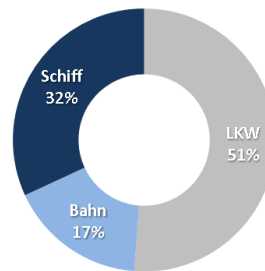


Umschlags- und Verkehrsleistung

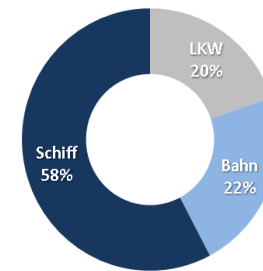
Beispiel Materialfluss im Cluster Holz

Modal Split im Cluster Holz 2013				
über Tonnage			über Verkehrsleistung	
379.000	51%	LKW	20%	38.515.000
125.000	17%	Bahn	22%	43.710.000
236.000	32%	Schiff	58%	112.336.000
740.000	100%	gesamt	100%	194.561.000

Modal Split nach Tonnage



Modal Split nach Verkehrsleistung in tkm



Hafenentwicklungszonen



Erweiterungsgebiet 11 ha

Erweiterung 4,5 ha

2014

ab 2016

2001 bis 2007

Ertüchtigung Zufahrt West

Vorratsfläche KV-Terminal

1999

ab 2013

Ertüchtigung Zufahrt Mitte

Restrukturierung Tanklager

2017

Neuordnung Kai 2

2013/2014

2007/2008

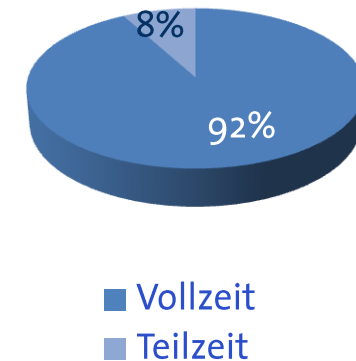
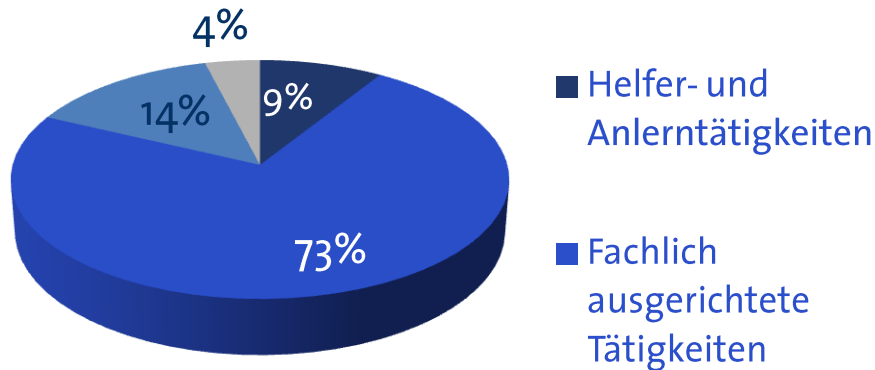
2009/2010

Entwicklung bahnservice

Entlastung/Sicherung Zufahrt Ost

Beschäftigungswirkung bayernhafen Aschaffenburg

- ca. 65 Unternehmen im Hafen
 - 2.519 Beschäftigte im Hafengebiet
 - 3.244 Beschäftigte in hafenaffinen Unternehmen (in der Region)
 - 2.786 Arbeitsplätze durch indirekte Beschäftigung
 - 843 Arbeitsplätze durch so genannte induzierte Beschäftigung
- 6.873 Arbeitsplätze durch die im Hafen angesiedelten Unternehmen
(= jeder 6. Arbeitsplatz im Bezirk der Agentur für Arbeit Aschaffenburg)



Beschäftigungswirkung bayernhafen Gruppe

- ca. 450 Betriebe in den bayernhafen-Standorten
 - über 13.000 Beschäftigte in den Hafengebieten
 - über 20.000 Beschäftigte in hafenaffinen Betrieben an den Standorten und in der Region
 - annähernd 14.000 Arbeitsplätze durch indirekte Beschäftigung
 - über 6.400 Arbeitsplätze durch induzierte Beschäftigung
- ca 40.000 Arbeitsplätze durch die in den bayernhäfen angesiedelten Unternehmen

Binnenhäfen sind ...

- a) als **Infrastrukturelemente** die Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern (Schiene, Straße und Wasserstraße)
 - b) **Schnittstelle** zwischen den Akteuren in den Bereichen Güterbeschaffung und –versendung (Rohstoffe, Halbfertig- und Fertigprodukte), Produktion, logistischen Dienstleistungen und Transporteuren
 - c) als Flächenanbieter **Standortarchitekt** für komplexe Wirtschaftszonen mit vernetzten Industrie- und Gewerbebetrieben
- und damit

Basisdienstleister für Wirtschaft und Bevölkerung



Anforderungen von Binnenhäfen an die räumliche Planung

- Planungsrechtliche Absicherung der Standorte
- Gewährleistung von Entwicklungs- und Erweiterungsmöglichkeiten wo möglich und erforderlich
- Schaffung der Grundlagen für handhabbare Genehmigungsverfahren
- Schaffung eines planungsrechtlichen Rahmens, in dem Veränderungen im Hinblick auf Infrastruktur und gewerblich-industrielle Flächennutzung alltäglich umsetzbar sind
- Gestaltung verträglicher Nachbarschaften unter Vermeidung ständiger Nutzungskonflikte in den Kontaktzonen

„So eine Arbeit wird eigentlich nie fertig,
man muss sie für fertig erklären,
wenn man nach Zeit und Umständen
das möglichste getan hat.“

J. W. v. Goethe



Beste Verbindungen.
Best Connections.