125 Jahre
1892 - 2017

Engagement für Wasserstraße, Binnen- und Personenschifffahrt März / April 2017

>>> **Themen im Überblick** <<<

> Editorial

> Aktuelle Themen / Veranstaltungen DWSV

- Bayerischer Wasserstraßen- und Schifffahrtstag am 30.06.2017 in Nürnberg
- Bayerischer Verladertag Binnenschifffahrt in Passau
- Freiwillige Beitragserhöhungen

> Informationen von unseren Mitgliedern

- bayernhafen Gruppe:
  Studie zur regionalen Beschäftigungswirkung

Dr. Michael Fraas

Vorsitzender des
Deutschen Wasserstraßen- und
Schifffahrtsvereins e.V.

Editorial

Sehr geehrte DWSV-Mitglieder,

die Rückmeldungen der Teilnehmer des ersten Bayerischen Verladertages Binnenschifffahrt waren durchwegs positiv. In sehr informativen und anschaulichen Vorträgen schilderten vier Vertreter der verladenden Industrie ihre Erfahrungen mit Herausforderungen an Binnenschifffahrt und Wasserstraße. In dieser Ausgabe berichten wir ausführlich über die Veranstaltung. Das Ziel ist klar: Wir wollen wieder mehr Güter auf die Wasserstraße bringen. Denn der Güterumschlag wächst, während die Verkehrsträger Straße und Schiene überlastet sind.

Um die Wasserstraße der Zukunft geht es auf dem Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstag, den der DWSV erstmals am 30.06.2017 in Nürnberg veranstaltet. Bei dieser Gelegenheit wird auch das Jubiläum 125 Jahre DWSV und 25Jahre Eröffnung des Main-Donau-Kanals gefeiert.

Sehr erfreut haben mich die freiwilligen Beitragserhöhungen zahlreicher Mitglieder. Ich danke allen für das großartige Engagement!

Mit den besten Grüßen

Ihr
Dr. Michael Fraas

Aktuelle Themen / Veranstaltungen DWSV

Save-the-Date: Bayerischer Wasserstraßen- und Schifffahrtstag am 30.06.2017 in Nürnberg

Erstmals veranstaltet der DWSV den Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstag in Nürnberg. Dabei wird auch das 125-jährige Jubiläum des DWSV und 25 Jahre Eröffnung des Main-Donau-Kanals gefeiert.

Vorläufiges **Programm:**

Donnerstag, 29.06.2017

Ab 18:30 Uhr: Get-together und Networking

Freitag, 30.06.2017

09.00 – 09.15 Uhr: Begrüßung
09.15 – 11.00 Uhr: Fachforen
11.30 – 13.00 Uhr: Festakt und politischer Teil
Keynote Speaker: Joachim Herrmann, Bayerischer Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr
13.00 – 14.00 Uhr: Mittags-Buffet
14.00 – 15.30 Uhr: DWSV-Mitgliederversammlung

Ort:
Eppelein-Saal in den ehemaligen Kaiserstallungen der Nürnberg Burg, Burg 2, 90403 Nürnberg

Ziel des Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstag ist es, alle Akteure rund um das Thema Wasserstraße zu versammeln und zu vernetzen, Anstöße zur Weiterentwicklung der Wasserstraße zu geben und der Öffentlichkeit die Bedeutung der Wasserstraße zu vermitteln.

Die Einladung mit dem Programm wird Anfang Mai verschickt. Die Anmeldung zum Wasserstraßen- und Schifffahrtstag erfolgt dann online über die DWSV-Website.

Rückblick: Bayerischer Verladertag Binnenschifffahrt - Die Binnenschifffahrt stärken!

In Kooperation mit der IHK für Niederbayern in Passau führte der DWSV erstmals den „Bayerischen Verladertag Binnenschifffahrt“ durch. Über 70 Teilnehmer aus Binnenschifffahrt, Logistik, Industrie, Häfen, Kammern, Verbände und Behörden aus Deutschland und Österreich kamen am 9. März 2017 nach Passau. Im Fokus standen die Erwartungen der verladenden Industrie an die Binnenschifffahrt und umgekehrt: Was muss sich ändern oder verbessern, damit mehr verladende Unternehmen sich für den Transport auf der Wasserstraße entscheiden?

Blick ins Plenum der Teilnehmer

Nach den Erfahrungsberichten und der Podiumsdiskussion waren sich Teilnehmer und Referenten einig: Das Binnenschiff bleibt auch künftig eine wichtige Alternative zu Bahn und LKW. Um im Wettbewerb bestehen zu können, muss die Branche zukunftsfähiger werden. Die konkreten Optimierungsvorschläge lassen sich in drei Kategorien zusammenfassen:

Bei den ***„nautischen Herausforderungen“*** steht der Wunsch nach Beseitigung von Niedrigwasserstrecken (z.B. Donau zwischen Straubing und Vilshofen) an erster Stelle. Auch die Modernisierung vorhandener Infrastrukturen (Instandhaltung von Schleusenanlagen, Verbesserung von Durchfahrtshöhen und Schleusenvorgängen) sowie die Digitalisierung sind wichtige Zukunftsthemen.

Im Bereich der ***„technologischen Herausforderungen“*** wurde die Anpassung von Schwergut–Containern bzw. sonstigen Packmitteln an die Herausforderungen der Binnenschifffahrt und die Optimierung von Schiffstypen - z.B. durch absenkbare Doppelböden angesprochen.

Nach Meinung der Teilnehmer sind auch ***„Innovative nachfragorientierte Transportangebote“*** unabdingbar wie z.B. Linien-/Trampschiffahrt zur Beförderung von Teilladungen oder die Gestaltung von Pack- und Lademitteln nach spezifischen Kundenanforderungen (z.B. neuer „halbhoher“ Container zur Steigerung der Attraktivität der Binnenschifffahrt.

Bedeutung der Wasserstraße und Binnenschifffahrt

In seinen einleitenden Worten betonte DWSV-Vorstand **Dr. Michael Fraas**, dass das deutsche Straßennetz immer mehr überlastet ist und das Schienennetz an seine Grenzen stößt. „Aktuell ist die Wasserstraße der einzige Verkehrsträger mit nennenswerten Kapazitätsreserven. Im Vergleich zur Straße und Schiene ist sie zudem kostengünstiger und umweltfreundlicher. Deshalb engagiert sich der DWSV für die Wasserstraße als nachhaltigsten und ökologischsten Verkehrsträger.“

Martin Frank (stellv. Hauptgeschäftsführer, IHK für Niederbayern in Passau) betonte in seinem Grußwort, dass Niederbayern nicht nur ein Industriestandort ist -(41 % des Bruttoinlandsprodukts stammen aus Industrieproduktion), sondern auch ein wichtiger Logistikstandort. „Neben leistungsstarken gewerblichen Unternehmen haben wir vier spezialisierte Donauhäfen in Kelheim, Straubing, Deggendorf und Passau, die deutlich mehr als bloße Umschlagseinrichtungen für Massengüter sind. Die IHK Niederbayern setzt sich seit Jahrzehnten für bessere Schifffahrtsbedingungen auf der Donau ein. Wir möchten die Vorteile unseres trimodal angebundenen Wirtschaftsraumes weiter ausbauen. Dadurch unterstützen wir unsere verladende Industrie und fördern Ansiedlungen von Betrieben mit binnenschiffsaffinen Gütern.“

Die Referenten und Gastgeber

Erfahrungsberichte der verladenden Industrie

In den Praxisberichten schilderten die Referenten international tätiger Verlader Ihre Erfahrungen mit dem Transport auf der Wasserstraße.

Prof. Dr. Rolf Bank (MAN Diesel und Turbo SE, Standort Deggendorf) betonte, dass für die Standortsicherung eine intakte, gut erreichbare Wasserstraße lebenswichtig ist. Aufgrund der Abmessungen der Produkte (max. 80 m Länge / 16 m Durchmesser Breite – bis zu 1.500 Tonnen) können diese nur über die Donau und den Main-Donau-Kanal zu den Hochseehäfen und weiter zu den weltweiten Kunden transportiert werden. Verspätungen beim Transport aufgrund von Hoch- und Niedrigwasser oder Eistagen ziehen hohe Pönalen nach sich. Ein Produktionsstillstand in einer Raffinerie verursacht z.B. Ausfallkosten von ca. 1 Mio. € pro Tag. Für Prof. Bank steht neben der Beseitigung von Niedrigwasserstrecke auf der Donau im Zuge des Donauausbaus zwischen Straubing und Vilshofen auch die Erhöhung der Durchfahrtshöhe an der Schleuse Jochenstein ganz oben auf der Dringlichkeitsliste. Die maximale Durchfahrtshöhe beträgt dort nur 10,90 Meter – jeder Zentimeter mehr erleichtert den Transport.

Hilfreich wären auch Schiffe mit absenkbarem Doppelboden zur Steigerung der Durchfahrtshöhe. Eine Verschlechterung der Transportmöglichkeiten über die Wasserstraße würde zwangsläufig den Standort Deggendorf in Frage stellen.

Für **Peter Guttenberger** (Gesamtleiter Transport und Geräte / Firmengruppe Max Bögl, Neumarkt) liegt der Vorteil des Binnenschiffs u.a. in der Ersparnis langwieriger Beantragungen von Ausnahmegenehmigungen für den Transport über die Straße. Beim Transport einer kompletten Windkraftanlage ersetzt ein Binnenschiff 70 LKWs. Trotz dieser Vorteile stellt die Binnenschifffahrt Max Bögl auch vor Herausforderungen. Die jährlichen Schleusensperren am Main-Donau-Kanal zur Durchführung der Wartungsarbeiten begrenzen trotz Vorankündigung die zeitliche Nutzbarkeit des Kanals. Durch eine bessere Abstimmung der Sperrzeiten mit den Nutzern der Wasser straße (parallel zur Betriebsruhe) könnte hier laut Peter Guttenberger eine Optimierung erreicht werden. Weitere Potenziale für eine bessere Schiffsroutenplanung sind eine einheitliche Darstellung der Pegelstände mit tatsächlichen Abladetiefen, sowie eine Zusammenführung der Durchfahrtshöhen und Wassertiefen aller Brücken bei unterschiedlichen Wasserständen. Er verwies auch auf die gewonnene öffentliche Ausschreibung eines Brückenneubaus, bei dem die Anlieferung auf dem Wasser zusätzliche Wertungspunkte gab. Nachteilig wirkt sich eine unzureichende Anbindung der Umschlagspunkte auf den Transport per Binnenschiff aus. „Um einen nachhaltigen Erfolg der Binnenschifffahrt zu gewährleisten, sind gute Ideen und Engagement aller Beteiligten gefragt", so Peter Guttenberger.

Die Knauf Gips KG ist einer der führenden Baustoffhersteller weltweit. **Kurt Münk** (Leiter Frachtmanagement / Knauf Gips KG, Iphofen) informierte über die Leistungskennzahlen bei den Transporten. Allein national führt das Unternehmen täglich 550 Transporte mit rund 8.000 Tonnen durch. Für einige Produkte der Knauf Gips KG erweist sich der Transport per Container als wirtschaftlich nachteilig, da mehr Luft als Material bewegt wird. Hieraus entwickelte Kurt Münk die Idee eines „halbhohen Containers". Dieser Containertyp hätte den Vorteil, dass der Stauraum optimal ausgelastet ist und dass trotz Höhenbeschränkungen ein Transport mit 2,5 Lagen per Binnenschiff möglich ist. Abschließend stellte Kurt Münk die Frage, wie die Verkehrsmittel im Jahr 2030 aussehen werden. Beim LKW und Flugzeug sowie bei der Bahn könnten sichtbare Veränderungen im Hinblick auf Aerodynamik und Laderaumoptimierung eintreten. Das Binnenschiff unterliegt einem deutlich längeren Lebenszyklus, dennoch sind auch hier Neuerungen zu erwarten, v.a. durch umweltfreundlichere Kraftstoffe und Antriebe.

Annika Billhardt (Leiterin Vertriebslogistik / Pollmeier Massivholz GmbH & Co. KG, Creuzburg) stellte das Kooperationsprojekt „Container Shuttle" vor. Die Firma Pollmeier Massivholz betreibt die größten Laubholzsägewerke der Welt am Unternehmenssitz in Creuzburg und den Produktionsstandorten Aschaffenburg und Malchow. Verarbeitet wird Holz aus nachhaltiger deutscher Forstwirtschaft (primär Umkreis 150 km). Bis zu 80 Prozent des Buchen-Schnittholzes gehen in den Export. 2016 verlud Pollmeier Massivholz über 5.000 40''-Container. 77 % der Transporte erfolgten per Binnenschiff, die restlichen 23 % per Bahn und LKW. Die 40''-Container sind für die Transporte wegen des Ladevolumens und der Lagerungsfunktion am besten geeignet. Zusammen mit dem Standortentwickler bayernhafen und dem Logistikpartner wurde das Kooperationsprojekt „Container Shuttle" implementiert, welches das Werk in Aschaffenburg, das trimodale Containerterminal Aschaffenburg und das Frankenbach Containerterminal Mainz im Linienverkehr untereinander verbindet. Ohne die vertragliche Umschlagbindung an das Ansiedlungsgrundstück im Hafen wären diese Verkehre nicht auf der Wasserstraße.

In der Podiumsdiskussion unter Leitung von **Uwe Veres-Homm** (Gruppenleiter Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS am Fraunhofer-Institut für integrierte Schaltungen IIS) wurden die in den Erfahrungsberichten angesprochenen Themen diskutiert.

Teilnehmer der Podiumsdiskussion

Martin Staats (Präsident BDB, Bundesverband der Binnenschifffahrt e.V.) unterstrich, die Volumina in der Binnenschifffahrt seien seit den 70er Jahren „statisch". Eklatante Rückgänge gebe es nur in den Bereichen Montan, Kohle und Stahl, bedingt durch Verlagerungen nach China. Ein stabiler, wachsender Partner sei die Agrarwirtschaft. Die Containertransporte wachsen v.a. am Rhein, wo 3 – 4-lagige Transporte möglich sind – am Main-Donau-Kanal hingegen nur 2-lagig. Lobenswert sei die Initiative des Verbandes der chemischen Industrie (VCI) zur Brückenanhebung im westdeutschen Kanalnetz. Mit dem Wachstum auf der Straße könne die Binnenschifffahrt nicht konkurrieren, im Vergleich zur Bahn transportiere sie 65 % des auf der Schiene bewegten Gütervolumens. Das prognostizierte Mengenwachstum und überfüllte Autobahnen lassen dirigistische Maßnahmen erwarten. Dabei seien Bahn und Binnenschiff künftig stärker gefordert. **Joachim Zimmermann** (Vizepräsident BÖB Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e.V. und DWSV-Vorstandsmitglied) betonte, dass die Binnenhäfen als Schnittstelle aller Landverkehrsträger die skizzierte Entwicklung der Verkehrsträger genau verfolgen konnten.

Ein verändertes Bestellverhalten werde am Boom des e-Commerce und der KEP-Dienste deutlich. Das Binnenschiff profitierte lange davon, dass auf der Donau eine Fahrt ohne Grenzkontrollen und Systemwechsel möglich war. In dem Bereich hat die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn in den letzten Jahren stark zugenommen. Die Branche müsse sich kritisch fragen, warum das Binnenschiff nicht auf das veränderte Bestellverhalten reagiert habe. Über neue Denkansätze, wie den „halbhohen" Container, müsse man zwingend reden, da er Transporte mit 2,5 Lagen auf dem Main-Donau-Kanal und der Donau ermögliche. Die Schifffahrtsbranche brauche eine stärkere Lobby im Vergleich zur Bahn, unterstützt durch industrielle Verlader.

Zur Attraktivität der Wasserstraßen in Bayern betonte **Nicolai von Rimscha** (Ministerialrat, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern für Bau und Verkehr), dass sich das Bayerische Innenministerium für die Belange der Binnenschifffahrt einsetze, z.B. für die Abwicklung öffentlicher Streusalztransporte per Schiff. Den Vorschlag „Ökopunkte" für umweltfreundliche Transportabwicklung werde er den Vergabebeauftragten im Ministerium übermitteln. Bei rechtlicher Zulässigkeit gäbe es gute Realisierungschancen.

Heinrich Schoppmann (Leiter Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Schweinfurt) stellte fest, Veränderungen am Ausbau der Bundeswasserstraßen seien politisch schwer durchsetzbar, wie die Entscheidung zum Donauausbau zeige. Er erwarte, dass die vorhandene Infrastruktur in den nächsten Jahrzehnten so bleiben werde. Die Brückendurchfahrtshöhen seien eng, ein Ausbau für 3-lagigen Containerverkehr sei aktuell utopisch. Ausbaumaßnahmen, auch bei Brücken, stoßen immer wieder auf Widerstand in der Bevölkerung. Die Schleusen am Main-Donau-Kanal seien an 365 Tagen im Jahr 24 Stunden in Betrieb, abzüglich der jährlichen Schleusensperre für Wartungsarbeiten, die 2 Jahre vorab bekannt gegeben werden. Das zunehmende Alter der Bauwerke erhöhe den Instandsetzungsaufwand erheblich. Ca. 85 % der Schleusen sind älter als 40 Jahre, 45 % davon älter als 80 Jahre. Die durchschnittliche Nutzungsdauer von Schleusen, Wehren und Dükern beträgt bei normaler Unterhaltung rund 80 Jahre.

Andreas Löffert (Geschäftsleiter Zweckverband Hafen Straubing-Sand) stimmte Herrn Staats zu, dass die Binnenschifffahrt nicht so schlecht sei, wenn man die Tonnenkilometer betrachte, die auf der Wasserstraße befördert werden. Als Hafen sei Straubing-Sand trimodale Schnittstelle, aber auch als kommunal betriebener Hafen „Partei" der Binnenwasserstraße. Die Infrastruktur – v.a. auf der Straße und der Schiene – stoße an Akzeptanzprobleme und ihre Wachstumsgrenzen. Die Intoleranz in punkto Lärm und Emissionen verursacht durch LKW- und Luftfrachttransporte werde der Wasserstraße in die Hände spielen. Die Politik sei jetzt gefordert, sinnvoll in die Infrastruktur zu investieren. Nicht alles könne dem freien Spiel der Marktkräfte überlassen werden. Er bemängelte, dass bei der Beantragung einer Sondergenehmigung von Schwertransporten in den Formularen des zuständigen Landratsamtes eine Begründung erforderlich sei, warum der Transport auf der Wasserstraße erfolgen solle. Die Antwort „geht nicht" sei bereits voreingestellt. Hier finde eine gewollte Regulierung nicht statt, sondern werde durch die Administration ausgehebelt.

Zukunftsperspektiven der Binnenschifffahrt

Joachim Zimmermann erwartet für die Zukunft der Binnenschifffahrt eher eine Evolution statt eine Revolution. Eine zunehmende Containerisierung von Massengütern sei zu erwarten, bedingt durch Sendungsgrößen, Beiladungen und Genehmigungsverfahren an Land für Lagerstätten. Die Frage nach dem „autonomen Binnenschiff" verursacht laut **Martin Staats** aktuell eher versicherungsrechtliche Probleme. Die Innovationen an Binnenschiffen seien nach außen meist nicht sichtbar, wie z.B. neue Motoren. Die Binnenschiffe haben eine sehr lange Lebensdauer (bis zu 80 Jahre) und Laufleistung. Die in der westeuropäischen Binnenschifffahrt vorhandenen Überkapazitäten können nicht so schnell durch Abwracken abgebaut werden. Neue Schiffe in Massen seien daher nicht zu erwarten.

Nicolai von Rimscha sieht die Herausforderung der Zukunft v.a. darin, das Binnenschiff als Transportalternative zu sehen und in die Transportkette zu integrieren. Der weitere Ausbau der Infrastruktur auch in den kommunalen Häfen sei wichtig für die Verlässlichkeit der Schifffahrt. Bezüglich Schwertransport-Genehmigungen werde das Bayerische Innenministerium mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung erörtern, ob ein Verweis auf umweltfreundliche Transportalternativen per Binnenschiff und Bahn ernster genommen werden kann. Wichtig seien Veranstaltungen wie der Bayerische Wasserstraßentag des DWSV am 30. Juni in Nürnberg, bei dem sich Minister Herrmann als Schirmherr für die Wasserstraße stark machen werde.

DWSV-Vorsitzender **Dr. Michael Fraas** dankte den Referenten und Teilnehmern der Podiumsdiskussion für ihre wertvollen Impulse. „Es war wichtig beim ersten Bayerischen Verladertag Binnenschifffahrt die verladende Industrie und die Binnenschifffahrt zusammenzubringen. Wir müssen gemeinsam unsere Stimme erheben Richtung Politik und Öffentlichkeit, um das Bewusstsein für die Binnenschifffahrt zu schärfen." Der erste Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstag am 30. Juni 2017 in Nürnberg, zu dem er alle Teilnehmer einlud, wird dafür Gelegenheit bieten.

Freiwillige Beitragserhöhungen

Auf der Mitgliederversammlung 2016 wurde die neue Beitragsordnung für Neumitglieder beschlossen. Viele der bestehenden Mitglieder sind dem Aufruf der Mitgliederversammlung gefolgt und haben ihren Jahresbeitrag freiwillig der neuen Beitragsordnung angepasst (in alphabetischer Reihenfolge):

- bayernhafen Gruppe (Premium-Mitgliedschaft)
- CI'Attenkofersche Buch- und Kunstdruckerei
- Dr. Horst Erbguth
- Handwerkskammer Mittelfranken
- Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz, Regensburg
- IHK für Niederbayern in Passau
- Landratsamt Haßberge
- Landratsamt Deggendorf
- Landratsamt Kelheim
- Scylla AG
- Stadt Straubing
- Stadtwerke Zeil am Main
- via donau – Österreichische Wasserstraßen GmbH
- Zweckverband Häfen im Landkreis Kelheim

Der DWSV schätzt das finanzielle Engagement dieser Mitglieder sehr. Sie tragen wesentlich dazu bei, den „neuen" DWSV bei seinem Engagement für die Wasserstraße der Zukunft zu stärken.

Informationen von unseren Mitgliedern

bayernhafen Gruppe – Studie zur regionalen Beschäftigungswirkung

Die bayernhafen Gruppe schafft und sichert Arbeitsplätze, an ihren Standorten Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau und weit darüber hinaus – das ist das Ergebnis einer empirischen Studie zur regionalen Beschäftigungswirkung.

Quelle: bayernhafen Gruppe

Danach bedingen die Standorte der Bayernhafen-Gruppe über 40.000 Arbeitsplätze. Dabei bieten die Unternehmen, die im Hafengebiet der sechs Standorte selbst angesiedelt sind, allein bereits rund 13.000 Arbeitsplätze. Hinzu kommen weitere über 7.400 Arbeitsplätze bei Industrie- und Handelsunternehmen, die die Umschlagsfunktionen des Hafens für ihre Import- und Exportaktivitäten nutzen – also z.B. bei Unternehmen wie dem Siemens Transformatorenwerk in der Nähe des Bayernhafen Nürnberg, bei Syncreon in Neutraubling, einem weltweit tätigen Logistik-Dienstleister für Industrieunternehmen, nur wenige Kilometer vom bayernhafen Regensburg entfernt, oder beim Weltmarktführer für Spezialmalze Weyermann in der Nähe des bayernhafen Bamberg. Zur direkten Beschäftigungswirkung von über 20.400 Arbeitsplätzen bei hafenaffinen Unternehmen kommt die indirekte Beschäftigungswirkung: Dies sind weitere rund 14.000 Arbeitsplätze in Betrieben, bei denen die hafenaffinen Unternehmen Güter und Dienstleistungen einkaufen. Die induzierte Beschäftigungswirkung umfasst noch einmal rund 6.500 Arbeitsplätze in Betrieben, bei denen die Beschäftigten der hafenaffinen Unternehmen ihre privaten Konsumbedürfnisse decken.

Häfen sorgen nachhaltig für Beschäftigung

Die bayernhafen-Gruppe sorgt mit 210 Beschäftigten an ihren Standorten für eine regionale Beschäftigungswirkung von mehr als 40.000 Arbeitsplätzen. Auf jeden der über 13.000 Arbeitsplätze in den Häfen kommen mehr als zwei weitere Arbeitsplätze in den mit den Standorten verflochtenen Regionen. „Die Studie zeigt: Hafen ist ein wirksamer Hebel für Beschäftigung“, so Joachim Zimmermann, Geschäftsführer der bayernhafen-Gruppe. „Wir tragen zur Standortsicherung bayerischer Industrie- und Handelsunternehmen bei, zur Schaffung von Clustern und Wertschöpfungsketten. All dies erfordert und stabilisiert Arbeitsplätze.“

Die Zahlen der Beschäftigungsstudie sind konservativ gerechnet. Joachim Zimmermann stellt fest: „Die Beschäftigungswirkung ist in Wirklichkeit noch höher. Denn zu ergänzen sind drei weitere Effekte, die in der Studie mit der verfügbaren Methodik nicht zu erfassen waren: Da sind vor allem die vielen kleinen und mittleren landwirtschaftlichen Familienbetriebe – sie liefern Getreide an, das in unseren Häfen zwischengelagert wird und von hier aus in den Export geht. Hinzu kommen die überregionalen Beschäftigungseffekte durch die Hub-Funktionen: Hier legen Waren eine Art Zwischenhalt ein, um dann in kleinere Regionalläger weiterverteilt oder erst zu einem späteren Zeitpunkt weitertransportiert zu werden. Ein dritter Effekt ergibt sich für Handel und Gastronomie durch die Flusskreuzschifffahrt.“

Das Anforderungsniveau der Arbeitsplätze

Die Studie zur regionalen Beschäftigungswirkung der sechs bayernhafen-Standorte Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Regensburg, Roth und Passau basiert auf einem Leitfaden, den der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. und das Institut für Verkehrsplanung und Logistik an der Technischen Universität in Hamburg gemeinsam entwickelt haben. Zu den wesentlichen Erkenntnissen gehört die Qualifizierung der Arbeitsplätze. „Die Qualität der durch den Hafen geschaffenen Arbeitsplätze ist hoch“, sagt Prof. Dr.-Ing. Heike Flämig, „es handelt sich ganz überwiegend um Vollzeit-Arbeitsplätze – und dies in jeder Qualifizierungsstufe. So entstehen gute Jobs für Logistik-Fachkräfte, Facharbeiter und Akademiker ebenso wie für Menschen mit geringer Qualifikation. Auch Un- und Angelernte werden also in der Logistik gebraucht. Das heißt, die Logistik stellt Arbeitsplätze für alle bereit.“ Laut der Studie sind von den über 13.000 Arbeitsplätzen an den bayernhafen Standorten 63 Prozent Fachkräfte, 18 Prozent Spezialisten und Experten sowie 19 Prozent Helfer. Diese Struktur ist der aller Beschäftigten in Bayern sehr ähnlich. So zeigen die Berufsbilder der im Hafen beschäftigten Menschen eine große Vielfalt: Industrie- und Speditionskaufleute, Kranführer, Kraftfahrer, Elektroniker, Müllermeister, Kommissionierer, Disponenten, Betriebswirte, Informatiker und Ingenieure. „Starke Regionen und starke Binnenhäfen profitieren voneinander“, so Joachim Zimmermann, „denn wer Hafen-Standorte stärkt, stärkt Wirtschaftsregionen. Zusammen mit den Unternehmen im Hafen und im Umfeld unserer Standorte sichern wir nachhaltig Beschäftigung in den Regionen. Wir alle brauchen daher Planungssicherheit, um Arbeitsplätze auch in Zukunft zu sichern und weiter auszubauen.“

Die Methodik der empirischen Studie zur regionalen Beschäftigungswirkung

Zur Erhebung der Beschäftigungswirkung wurden alle in den Standorten der bayernhafen-Gruppe angesiedelten Betriebe befragt. Desweiteren wurden Unternehmen aus der jeweiligen Region im Umkreis von ca. 50 bis 100 km um die bayernhafen-Standorte befragt, die mit diesen in Geschäftsbeziehungen stehen. Insgesamt beteiligten sich 545 Betriebe – eine empirisch gesicherte Datenbasis.

Premium-Mitglieder im DWSV:

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr

bayernhafen Gruppe

NÜRNBERG Wirtschaftsreferat

Herausgeber und Redaktion:
DWSV e.V., Rotterdamer Str. 2, 90451 Nürnberg
Tel.: 0911/ 814 95 09, E-Mail: info@schifffahrtsverein.de

Bildnachweis:
Stadt Nürnberg, bayernhafen Gruppe, RMD AG,
IHK für Niederbayern in Passau
DWSV e.V. / Beatrix Wegner

V.i.S.D.P.: Dr. Michael Fraas (Vorsitzender DWSV e.V.)

Hinweise zur Haftung:
Alle Informationen, die Sie im Newsletter des DWSV e.V. finden, wurden von uns mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt. Wir bitten um Verständnis, dass wir dennoch für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Informationen keine Gewähr übernehmen können. Wir schließen Haftung für Schäden aus, die sich direkt oder indirekt aus der Verwendung des Newsletters und der darin enthaltenen Informationen ergeben können. Wir übernehmen ferner keine Haftung für die Inhalte von Seiten im Internet, die Sie über Hyperlinks/Links des Newsletters besuchen können. Hierbei handelt es sich um fremde Angebote, auf deren inhaltliche Gestaltung wir keinen Einfluss haben.