

Vom Leiderer Hafen zum *bayernhafen*

Logistikzentrum im Rhein-Main-Gebiet



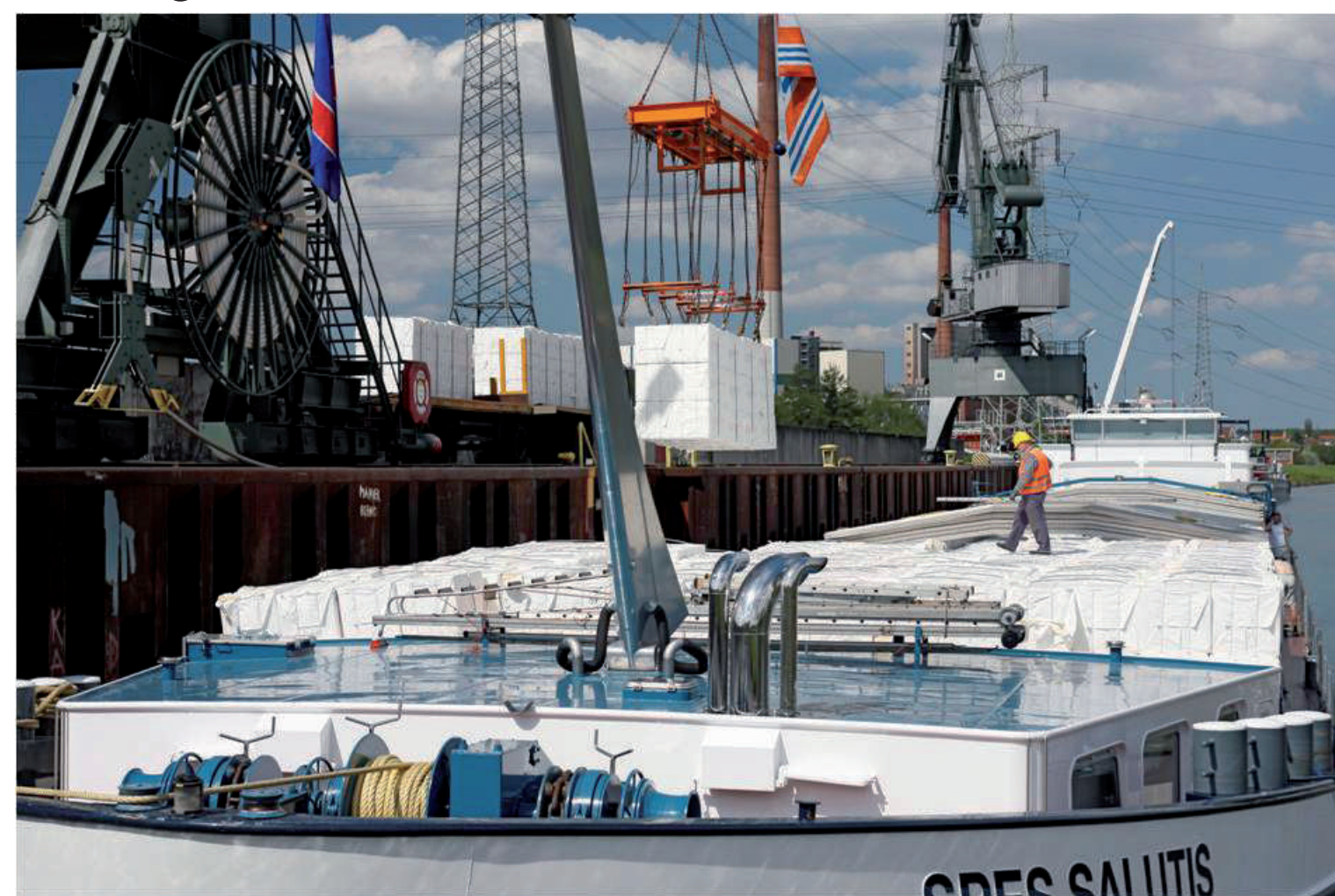
Seit 1999 ist das Containerterminal in Betrieb. Hier werden Container - die derzeit allgegenwärtige Transportform - zwischen Bahn, Schiff und Lkw verladen (2009). Im Hintergrund das Holzlager der Fa. Pollmeier, des größten Laubholzsägewerks in Europa.

Die Ansiedlung des Kohlekraftwerks („Bayernwerk“) im Jahr 1951/52 gab der Hafententwicklung nachhaltige Impulse. 1972 erfolgte die Erweiterung entlang des Mains mit der Inbetriebnahme der Umschlagstelle Stockstadt, die als Industriehafenteil (Kai 6) der Versorgung der dahinter liegenden Papierfabrik mit Kohle und Zellstoff sowie mit Calciumcarbonat und Schweröldient.

Mit der Erweiterung Richtung Stockstadt hatte sich der Hafen Aschaffenburg endgültig vom Transithafen zum Industriehafen gewandelt, was seither dem Hafen eine solide ökonomische Basis garantiert.



Umschlag von Magnesium



Umschlag von Zellulose aus Übersee

Währenddessen nahm auch die Bedeutung des Lkw-Verkehrs zu. Neben der technischen Entwicklung des Lastkraftwagens steigerte sich der Stückgutverkehr und Massenguttransporte verloren ihre Vorrangstellung.

Die Stilllegung des Kohlekraftwerks im Jahr 1998 eröffnete für den Hafen eine neue Phase der Entwicklung. Da Folgebetriebe mit entsprechendem Massengutumschlagsbedarf nicht in Sicht waren, bedurfte es einer Umorientierung der Ausrichtung, der Organisation und der Betriebsabläufe in fast allen Geschäftsfeldern.



Die Papierfabrik in Stockstadt benötigt auch Kohle zur Deckung des Energiebedarfs.

Im ersten Schritt wurde die eigens für den Kraftwerksumschlag neu angeschaffte Kranbrücke für den Seecontainerumschlag umgerüstet. Auf ca. 15.000 m² wurde ein Containerterminal für den internationalen Verkehr errichtet, das Ende 1999 in Betrieb ging. Die Grundstückswirtschaft als eine „Steuerungszelle der Hafententwicklung“ gewann an Bedeutung: Ergänzend hat sie in größerem Umfang als zuvor die Aufgabe, über die Art der Flächenverwertung Zusatzgeschäfte für Umschlagsbetrieb, Werkstätten und Hafenbahn zu akquirieren.

Der werbende Charakter des Hafens als Unternehmen, das Infrastruktur und Flächen für trimodalen Güterverkehr und Industriebetriebe anbietet, führte durch zahlreiche Betriebserweiterungen und Neuansiedlungen zu einer Modernisierung und Diversifizierung der Branchenstruktur. Ausschlaggebend für diese Umstrukturierung waren einerseits die regionale Rohstoffbasis, z. B. Buchenholz im Spessart und Odenwald für die Fa. Pollmeier, andererseits die bestehenden Industriestrukturen am bayerischen Untermain. In Verbindung mit den logistischen Angeboten des bayernhafens wie z. B. Zugang zu den Verkehrsträgern Wasserstraße, Eisenbahn und Straße, führte dies zu einer erheblichen Revitalisierung.

Unternehmerisch denken – wirtschaftlich handeln: Der *bayernhafen* Aschaffenburg gehört seit 2005 zur bayernhafen Gruppe, die im Eigentum des Freistaats Bayern steht.



Der Hafen Aschaffenburg 1958 und 2009: Verschwunden sind in über 50 Jahren das Kohlekraftwerk (bis auf den Kamin) und die Maina Schiffer Schleuse. Große Teile der damals brachliegenden Flächen sind heute bebaut.



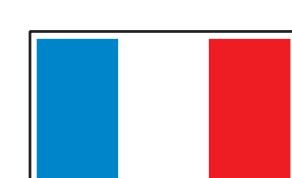
Route der Industriekultur

Der *bayernhafen* Aschaffenburg ist mit zwei Tafeln in die Route der Industriekultur einbezogen. Eine steht bei den historischen Gebäuden der Hafenverwaltung (oben), die andere am Hafenbecken 1. Einer der beiden erhaltenen historischen Kräne wurde am Hafenbecken 2 platziert (unten).

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN



It was mainly the location of the Bayernwerk coal-fired power plant in 1951/52 that gave a fresh impulse to the port area. Its area was repeatedly expanded, with the change from a mere transit to an industrial port. The shutdown of the power plant in 1997 necessitated another structural change of the port. In 1999, on an area of 15,000 m², a terminal for the international container traffic went into operation, other parts being intensively used for freight traffic and industry. In 2005 the port, now called Bayernhafen, was taken over by the State of Bavaria.



C'est surtout l'installation de la centrale à charbon Bayernwerk en 1951/52, qui favorisa le développement du port. Il fut constamment agrandi pendant les années suivantes et le port de transit se transforma finalement en un port industriel. La fermeture de la centrale à charbon en 1997 provoqua une nouvelle restructuration de l'installation portuaire. Sur une superficie de 15.000 m² fut aménagé un terminal pour le transport international de containers, qui entra en fonction en 1999. En même temps la superficie fut utilisée intensivement pour le transport de marchandises et les activités industrielles. En 2005 le port Bayern est devenu une entreprise de l'Etat fédéral de Bavière.

© Archäologisches Spessart-Projekt e.V.
Der europäische Kulturweg Aschaffenburg 6 - Leider wurde realisiert im Rahmen des Projekts »Pathways to Cultural Landscapes« mit Förderung von: bayernhafen Aschaffenburg, Förderverein Stadtmarketing Aschaffenburg, Sparkasse Aschaffenburg-Alzenau, KAUP GmbH & Co. KG, Johann Fischer Aschaffenburg Präzisionswerk GmbH & Co. KG. Mit Unterstützung des Stadt- und Stiftsarchivs Aschaffenburg, des Spessartmuseums Lohr am Main und des Bezirks Unterfranken. Spessartkarte aus dem Pfinzing-Atlas, Staatsarchiv Nürnberg (Nürnberger Karten und Pläne, Rep. 58, 230).

Weitere Informationen bei:
Archäologisches Spessart-Projekt e.V.
Treibgasse 3
63739 Aschaffenburg
www.spessartprojekt.de
info@spessartprojekt.de

