



Hafen Essen begegnet dem Strukturwandel mit Investition und Teamwork

# Regionales Drehkreuz am Rhein-Herne-Kanal

In den Fluren der Essener Hafenverwaltung hängen noch Fotografien, die zeigen, wie man zu Montanzzeiten trockenen Fußes über Schiffe und Kähne mit Grubenholz und Montanprodukten das Hafenbecken überqueren kann. Heute macht der Hafen unter der Leitung von Ralf Fink als regionale Logistikkreislauf von sich reden. Leistungsträger sind neben Umschlagsgeräten für alle Güterbereiche, die Hafeneisenbahn und acht private Logistikdienstleister und Spezialisten, die unter dem gemeinsamen Dach TEAMWORK ein breites Angebotsspektrum unterschiedlicher Kernkompetenzen an den Markt bringen.

**M**it der Lage am Rhein-Herne-Kanal, dem direkten Anschluss an das Gleisnetz der DB und einem unmittelbaren Zugang zur Ruhrgebietsautobahn A42 bietet der von Industriegebieten umgebene Hafen Essen vielfältige Möglichkeiten, Waren europaweit auf den Weg zu bringen. „Mit unserer guten Infrastrukturanbindung sind wir gewissermaßen ein regionaler Seehafen“, so Hafenchef Ralf Fink im Gespräch mit SUT. Der Hafen besteht aus dem Hafenbecken und dem Schwerlastkai am Parallelufer des Rhein-Herne-Kanals mit knapp 1,5 km Kai- und Uferlänge, davon 600 m Schwerlastkai. Er verfügt über 1,2 Mio. qm Landfläche und rund 41.000 qm Wasserfläche, die über Straßen und das 20 km eigene Schienennetz erschlossen sind. „Der hafeneigene Bahnbetrieb mit drei Diesellokomotiven und 30 Flachwaggons bedient nicht nur einige Gleisanschlüsse von hier ansässigen Industrieunternehmen, sondern stellt über den Bahnhof Essen-Vogelheim auch die Verbindung zum Netz der Deutschen Bahn dar“, berichtet Fink.

An Umschlagseinrichtungen stehen bereit: Ein Brückenkrane mit 5/10 t Tragkraft, ein Brückenkrane mit 14/16 t Tragkraft, ein Vollportal-Drehwippkrane mit 5 t Tragkraft und ein Vollportal-Drehwippkrane mit 24 t Tragkraft. „Die Höhe von der Kaikante zum Wasser von 8 m macht den wirtschaftlichen Einsatz von Hydraulikbaggern unmöglich. Die einzige Alternative sind ganz große Einheiten“, erläutert Fink. Dazu kommen eine Geländestufe und Gleise. „Für den Schwergutumschlag werden die Mobilkrane von Autokrane Schares genutzt, der seinen Hauptsitz direkt am Schwerlastkai hat.“ Die Flächen im Hafen sind zu 100 % vermietet, freut sich Fink: „Natürlich gibt es immer mal wieder Neuvermietungen von Flächen, wobei wir versuchen, dass wasseraffine Unternehmen auch an das Wasser kommen“, so Fink.

Im Jahr 2012 sind die Mengen durch den Strukturwandel gesunken, berichtet Fink: „Die Umschlagsmengen und die Lagerhaltung von Sand und Kies für das geschlossene Fertigbetonteile-Werk sind in 2012 weggebrochen. Das Grundstück ist zwar neu vermietet, dennoch fehlen die vergleichsweise großen Massengutmengen des früheren Nutzers.“ Die Mengen betragen beim Schiffumschlag in 2011 noch 350.000 t, die 2012 auf 250.000 t zurückgingen. Beim Bahnumschlag wurde 2011 rund 245.000 t erzielt, die 2012 leicht auf 225.000 t sanken. Für 2013 und das Jahr 2014 erwartet Fink deutlich mehr Umschlag bei Bahn und Schiff. Der Hafen konzentriert sich auf Potenziale im Massengutsektor. Entsprechend sind auch die Lagerkapazitäten ausgestattet: Drei Betonbunker mit 450 cbm Fassungsvermögen, fünf Stahlsilos mit 875 cbm Kapazität und 50.000 qm Freilagerfläche bieten reichlich Platz für Schüttgüter aller Art, wie Baustoffe, Altglas oder belastete Industrieböden. An Containern hat der Hafen wenig Interesse, da ausreichend leistungsfähige Terminals in der Nachbarschaft liegen und der Platz im Hafen fehlt. Zudem tragen die Kaianlagen nur 24 t.

Einen Großteil des Massengutumschlages im Hafen vollzieht die Hafengesellschaft selbst. Der Speziallogistiker Westfracht und das Tanklager der UTG setzen eigenes Personal für Umschlag und Lagerhaltung ein. „Ich freue mich über die steigende Tendenz des Tanklagers. Wir planen, die Poller am Tanklager auf den 300-kN-Standard aufrüsten zu lassen, um auch größere Tankschiffe im Hafen abfertigen zu können“, kündigt Fink an. Die Ausschreibung der Bauleistungen soll Ende des Jahres erfolgen, Baubeginn soll in 2014 sein. „Bislang wurden die einkommenden Mengen per Schiff meist per Tanklastzug verteilt. Künftig sollen mehr Mengen auf Kesselwaggons umgeladen und von hier aus mit Ganzzügen bundesweit versandt werden. Das Tanklager will auf



Anodenumschlag auf die leistungsfähige Hafenbahn

diese Weise mehr Bewegung beim Umschlag von Dieselmotorkraftstoff erreichen und beabsichtigt eine erhebliche Steigerung der Bahnengen“. Transportgüter sind neben Diesel auch biogener Kraftstoff. Potenziale für die Hafenbahn sieht Fink bei stillgelegten Gleisanschlüssen. „Die Hafenbahn macht uns gegenwärtig viel Freude. Dort gibt es zahlreiche Anfragen für neue Transporte. Anders als beim Schiff, das eher eine konstante Mengenentwicklung hat“, so Fink zu-



Reger Schiffsumschlag im Hafen Essen

frieden. „Die Kunden haben manchmal einen eigenen Gleisanschluss, was die Nutzung der Bahn attraktiv macht, oder sie nutzen den Hafen für die Bahnverladung.“ Auch verkehrsträgerübergreifend ist der Hafen selbstverständlich aktiv: „Anodenkohlen für die Aluminiumhütte kommen per Schiff und gehen per Bahn ins benachbarte Werk.“ Auch der Bereich Schwergut kann sich sehen lassen: „Vor zwei Jahren wurde der letzte Engpass beseitigt. Jetzt kommt man von

der A42 barrierefrei bis an das Wasser.“ Keine Brücken und Kreisverkehre stören große Fahrzeuge auf dem Weg in den Hafen. Das Parallelufer am Rhein-Herne-Kanal, das für den Umschlag bis 450 t ertüchtigt ist, ist an den Speziallogistiker Westfracht vermietet. Trotz dieser guten Meldungen will der Hafenchef sich nicht auf dem Erreichten ausruhen. „Wir wollen mehr Bewegung in den Hafen bringen“, sagt Fink und deutet auf die Flyer der Kooperation von acht Unternehmen „TEAMWORK - Reaching Goals Together“, die der Hafenanlieger Westfracht im November 2012 initiierte. Der Hafen ist selbstverständlich Mitglied. „Die Idee ist richtig gut“, lobt Fink, „und spiegelt den Wandel von Essen von der Industrie- zur Dienstleistungsstadt wider. Dies hat auch den Strukturwandel im Hafen geprägt, dem wir uns aktiv stellen. Mit dem Angebot eines breiten Dienstleistungsspektrums verfolgen wir gemeinsam das Ziel, neue Mengen für den Hafen zu akquirieren und den Einstieg in die logistische Wertschöpfungskette zu erreichen.“ Dies sei gelungen: Mit der Übernahme der Lagerhaltung für Arcelor Mittal Stahlhandel



Schwergutumschlag an der Schwerlastfläche am Parallelhafen

und diversen erfolgreich durchgeführten Spezialtransporten sowie neuen Aufträgen in der Verpackungs- und Projektlogistik habe sich die Kooperation in der Region in kurzer Zeit einen guten Namen gemacht. „Geht es den Unternehmen gut, geht es dem Hafen gut“, so Ralf Fink. 30 Mitarbeiter sind im Hafen Essen tätig, davon drei Auszubildende. Pro Lehrjahr einer. Auch darauf ist der Essener Hafenchef zu Recht stolz. ■ Hans-Wilhelm Dünner | Michael Nutsch

Anzeige Westfracht 186 x 88 mm