



Zu Zechenzeiten lagen die Schiffe hier Bordwand an Bordwand, heute dient der Hafen der Regionalversorgung

## Ein Logistikzentrum für die Region

Das Ruhrgebiet ist von Straßen und Schienen durchzogen, und natürlich auch von einem dichten Kanalnetz, denn Stahl und Kohle waren seinerzeit massiv auf die Binnenschifffahrt angewiesen. Aus diesem Grund begann man 1906 auch mit dem Bau des Rhein-Herne-Kanals, dessen jüngster Hafen in Essen 1934 in Betrieb genommen wurde.

Von Martin Heying

Der Stadthafen Essen ist eine Kombination aus Parallelhafen und Stichhafen. »Zur Hoch-Zeit des Hafens konnte man im Stichhafen trockenen Fußes von Kaimauer zu Kaimauer gehen, so dicht lagen die Schiffe im Stichhafenbecken«, erinnert Ralf Fink, Leiter des Essener Stadthafens, »Inzwischen ist es deutlich ruhiger geworden.«

Während die Zechenhäfen ganz geschlossen wurden, hat sich das Bild der Stadthäfen gewandelt. »Wir haben hier drei Schwerpunkte: Das UTG Tanklager, die Westfracht und wir, also die Stadtwerke«, erläutert Fink. Die Tanklager laufen weitestgehend autark, und somit gilt für den Hafenumschlag faktisch eine Zweiteilung: Während sich die Hafenverwaltung um die gängigen Umschlagsgüter kümmert, sorgt die Westfracht für alles, was überlang, überbreit und sehr schwer ist.

»Die meisten Kanalhäfen funktionieren als klassische Vermieter. Wir schlagen dagegen selbst um«, sagt Ralf Fink. 50.000 m<sup>2</sup> Freilagerfläche und Betonbun-

ker mit einem Gesamtfassungsvermögen von 875 m<sup>3</sup> hat der Essener Hafen dafür zur Verfügung. Dazu kommen 20 km Schienen, 600 m Kailänge im Parallelhafen, wo sich auch die Schwerlastkräne befinden, 850 m Kailänge im Stichhafen und eine Straßenanbindung, die so großzügig gestaltet ist, dass auch der Schwertransporteur Westfracht gut zurecht kommt. Zwei Brückenkräne, diverse Vollportal-Drehwippkräne, eine Fahrzeugwaage, drei Diesellokomotiven und 30 Waggons sorgen hafenseitig für die nötige Unterstützung.

Der Essener Hafen ist ein klassischer Regionalhafen, denn der Rhein-Herne-Kanal macht einen Containerbetrieb praktisch unmöglich. »Also haben wir hier praktisch keinen Hub-Betrieb. Unsere Umschlagsleistung erzielen wir im Wesentlichen mit massenhaften Schüttgütern«, beschreibt Fink. Fünf bis zehn Lkw pro Minute befördern die per Binnenschiff angelieferten Güter in das Essener Stadtgebiet oder in das unmittelbare Umland. Viele Güter, die an der Kaimauer übernommen werden, sind Rohstoffe, vor allem für die Trimet

Aluminium SE in unmittelbarer Hafennähe. Aber auch Streusalze kommen in Essen an, dagegen verlassen Recyclinggüter wie Glas, Schrott, Ziegelbruch und Klärschlamm den Hafen.

»Es sind hauptsächlich mittelständische Unternehmen, die den Hafen-Umschlag nutzen«, sagt Fink. Manchmal kommen dabei Geschäftsbeziehungen auf ganz einfache Weise zustande: »Ein Streusalzhändler fuhr am Hafen vorbei und entschied sich spontan mal nachzufragen«, erzählt Fink. »Mittlerweile ist er ein fester Kunde.« Im Essener Hafen werden im Jahr etwa 250.000 t über das Wasser und rund 500.000 t mit der hafeneigenen Eisenbahn umgeschlagen.

30 Mitarbeiter der Stadtwerke decken die wichtigen Bereiche Schiffsumschlag, Rangierbetrieb und Werkstatt ab. »Unsere Hafenarbeiter sind multifunktional ausgebildet«, erklärt Fink. So muss sich der Kranführer ebenso mit Reparaturen wie mit dem Rangierbetrieb auskennen. Derart vielfältig einsetzbare Arbeitskräfte sind schwer zu bekommen: »Eine solche Qualifikation gibt der Markt nicht her«, sagt

Fink, »daher bilden wir das Hafenspersonal selbst aus.«

Neben den klassischen Schüttgütern laufen viele Groß- und Schwertransporte über den Essener Hafen. Grund hierfür ist die Westfracht GmbH. Die Zusammenarbeit mit dem Essener Hafen ist gut gewachsen, »Infrastrukturmaßnahmen und Sanierungen sind überlegt und mit Absprache getroffen«, lobt Ulrich Langhans, Mitglied der Geschäftsleitung bei Westfracht. Die gute Zusammenarbeit sei ohnehin die Grundlage: Die Spedition Timberhaus übernimmt den Spezialtransport auf der Straße, Globe Cargo deckt den Be-

reich Seefracht ab. Zwei Verpackungsspezialisten und Schares Autokrane runden das Angebotsspektrum ab. »Wir sind Vertriebsprofis, es ging uns um die Erweiterung der Wertschöpfungskette, und wir halten den Wasserkopf Verwaltung und Administration klein«, beschreibt Langhans das Konzept. »Es gibt keine Überschneidungen, das nenne ich einen additiven Kundenstamm.«

Die Westfracht unterhält im Hafen Essen eigene Kräne und Kranbrücken und bietet auf 60.000 m<sup>2</sup> Freifläche und 12.000 m<sup>2</sup> Hallenfläche jede Menge Lagerkapazität. »Die Stahllagerung ist neben dem Transportgeschäft eine unserer Kernkompetenzen«, sagt Langhans, der mit der Arcelor Mittal Stahlhandel GmbH eine strategische Partnerschaft eingegangen ist. Hierzu hat Westfracht die Lagerinfrastruktur um ein 90.000 m<sup>2</sup> Stahllager erweitert, mit Schwerlastkrananlagen, Magnettraversen und Brennschneidetische.

»Bis zu 5000 t Material im Blechbereich lagern wir in unseren Hallen und verwalten sie auf Tafelebene«, beschreibt Langhans die Zusammenarbeit mit Arcelor Mittal, zu der auch schneiden und kommissionieren innerhalb von 24 Stunden gehört. Großes Plus für das erfolgreiche Arbeiten ist der Essener Hafen: »Die Wasser-, Schienen- und Straßenanbindung lässt alle Möglichkeiten für Lieferanten und Kunden offen«, betont Langhans, »hinzu kommt die Straßenführung im Hafen, die den Transport und das Bewegen von Überbreiten und Übergrößen problemlos zulässt.« Die Anbindung an die A42, die A2 und die B242 sei ein weiterer Aspekt, der den Essener Hafen für Langhans und die Westfracht so attraktiv macht.



Im Essener Hafen werden hauptsächlich klassische Schüttgüter umgeschlagen

Daher sieht Ralf Fink den Essener Hafen gut aufgestellt für die Zukunft: »Probleme mit der Verkehrsinfrastruktur haben wir nicht, was Straße und Schiene angeht«, sagt Fink. Allerdings sieht er dringenden Handlungsbedarf, was die niedrige Überbauung der Kanäle angeht. Denn zurzeit gilt noch eine Übergangsfrist, aber Ende des Jahres greift dann die EU Verordnung, nach der die Schiffer ihr Ballastwasser auch bei unbedenklicher Ladung nicht mehr so einfach ablassen dürfen.

Und auch die Umsetzung der geforderten Reinigungen ist für Fink noch nicht so klar: »Wie schaffe ich es, einen Ladungsraum im Schiff Vakuum zu reinigen?« Auch die Kosten sind für Fink ein Problem: »Wir feilschen um jeden Cent, wenn wir Mehrkosten von drei Euro und mehr je Kubikmeter Wasch- oder Ballastwasser je nach Ladegut haben gibt das der Markt schlicht nicht her«, warnt Fink. Man sei drauf und dran die Binnenschifffahrt kaputt zu rechnen, so Fink. Die Idee vom ehemaligen Prokuristen des Hafens Hamm, Friedrich Weege, das Mehrgeld solange von der Kanalabgabe abzurechnen, bis die Infrastruktur das Ballastwasser nicht mehr nötig macht, findet Fink charmant, die Umsetzung müsste jedoch politisch gewollt sein, so Fink. ■



Ulrich Langhans von Westfracht und der Leiter des Essener Hafens, Ralf Fink, nutzen das Potenzial des Stadthafens synergetisch für die Region

Fotos: Häfen Essen / Heying