

Hafen Essen ist Knotenpunkt für Verkehr und Wertschöpfung

Kanalhafen im Aufwind

Die Krane in Essen sorgen für einen sicheren und schnellen Umschlag von Waren



Die verkehrsgünstige Lage mit trimodaler Anbindung und die nachhaltige Investitionstrategie der Stadtwerke Essen sind Faktoren für das Wohlergehen der dort ansässigen Unternehmen, ist Hafenchef Ralf Fink überzeugt. Er verweist auf das gesunde Mengenwachstum und die ersten Schritte eines Ansiedlers in Richtung Wasserstraße.

Mit 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. 30 Mitarbeiter sind im Hafen tätig, die auch die Kräne und Rangierloks betreiben sowie die 20 km Schienennetz unterhalten.

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. Auch die zwei Kräne von Westfracht stehen für Kunden bereit. „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.

Wachsende Mengen

Das vergangene Jahr hat wieder ein moderates Wachstum über alle Gütergruppen verzeichnet. Der Schiffumschlag betrug rund 735.000 t und der Bahnumschlag 355.000 t. „Das entspricht rund 44.000 Lkw-Ladungen“, so Fink. „Nach Abschluss des 3. Quartals konnten wir bisher für 2018 eine leichte Steigerung gegenüber 2017 erzielen. Ich gehe davon aus, dass wir diese bis zum Jahresende halten können.“ Der ehemalige Montanhafen ist heute multifunktional. „Wir haben von den Gütern einen Gemischtwarenladen ohne Container. Kohle, Baustoffe, Recyclingwaren, Sand und Kies. Aufgrund der vielen verschiedenen Kunden läuft immer mindestens eine Gütergruppe gut.“

Das anhaltende Niedrigwasser hat auch Auswirkungen auf den Hafen Essen. „Aufgrund des Niedrigwassers auf dem Rhein haben wir

Das Tanklager setzt stark auf Bahn und Wasserstraße





Die trimodale Anbindung des Hafens ist bei vielen Unternehmen gefragt | Bilder: Hafen Essen

ein reges Leichtergeschäft“, berichtet Fink. Auch die längeren Reisezeiten der Schiffe durch langsamere Schleusungen, auch wegen der Nischenpoller und der damit halbierten Schleusenkapazität, schwächen den Wasserstraßentransport. „Der Kanalverkehr läuft weiter gut.“ Dennoch habe er, gerade im Interesse der Hafenanlieger ein großes Interesse an einer schnellen Wiederherstellung der vollen Schleusenkapazitäten im Kanalnetz.

Anlieger setzen immer mehr auf das Wasser

Die fast staufreie Wasserstraße zieht Waren an. „Der Hafenanlieger Trimet setzt auf Anlieferung von Ware per Schiff und Werksbelieferung per Bahn. Sie bekommen Anodenkohlen und Tonerde“, berichtet Fink. „Seit zwei Jahren haben wir einen Stahlhändler neu im Hafengebiet, der jetzt auch die Anlieferung per Schiff probiert. Das zeigt, wie wichtig der Rhein-Herne-Kanal für die Wirtschaft ist.“ Das Hafengebiet ist zu großen Teilen lebendiges Industriegebiet, da bei weitem nicht alle Flächen an das Wasser angebunden sind. „In Essen wird es hier kein Wohnen am Wasser geben.“

Aber auch viele Kunden aus dem Umkreis nutzen den Hafen als regionale Logistikkreuzung. „Die Glashütte Gladbeck bezieht über den Hafen Dolomitsand zur Glasherstellung, ein Recyclingunternehmen in Gladbeck Ziegelbruch. Auch Klärschlamm wird hier umgeschlagen“, beschreibt Fink die Bandbreite.

Investitionen sichern Leistungsfähigkeit

Die Sanierung der Spundwand auf einer Länge von 530 m ist vor rund zwei Jahren erfolgreich abgeschlossen worden. Jetzt können hier Schiffe bis 135 m Länge anlegen. Die Poller halten bis zu 300 kN, das ist drei Mal so viel wie vorher“, freut er sich. „Dank der Spundwand, die dem aktuellen Stand der Technik entspricht, ist das Anlegen des ÜGMS möglich. Das ist gerade für das Tanklager

Hafenmeister-Seminar in 2018

Im November findet in Essen das Hafenmeister-Seminar der Arge Häfen NRW im BÖB statt. „Die erste Ausgabe in 2017 erfreute sich sehr guter Resonanz“, so Fink. „Neben dem direkten Austausch und dem Kontakt zu anderen Hafenmeistern wird auch jedes Jahr ein relevantes Thema vertieft. Dieses Jahr wird es Arbeitssicherheit und die Verkehrssicherungspflicht sein.“ Dann folgt ein Vortrag eines Zulieferers. „Das letztjährige Thema De-Eskalation war für viele Teilnehmer eine große Hilfe für die Praxis“, sagt er. Die Organisation des zweitägigen Events übernimmt die Stiftung SBH. **Nu**

wichtig.“ Insgesamt haben die Stadtwerke hier rund 5 Mio. in die Zukunft des Hafens investiert.

Leistungsfähige Infrastruktur

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 sind die Kaianlagen nicht für den Bau einer Containerbrücke ausgelegt.

Hafen Essen setzt auf Teamwork

Westfracht und die Stadtwerke sind die einzigen Umschlagsfirmen für Stück und Massengut im Hafen Essen und haben aus der Historie ihre Aufgaben aufgeteilt. Die Stadtwerke arbeiten aus Überzeugung im Verbund Teamwork – Reaching Goals Together TRGT mit, in dem neun Unternehmen unter der Leitung von Westfracht ihre Kompetenzen bündeln und logistische Gesamtpakete schnüren.

Aus der guten Zusammenarbeit, auch im Projekt TRGT, heraus kooperieren verschiedene Firmen jetzt auch in der Suche nach Fachkräften. In Essen existiert mit der Hafenukademie ein qualifiziertes Ausbildungszentrum. „Ein erstaunlicher Erfolg war eine lokale Anzeigenkampagne, auf die sich aus den klassischen Arbeitervierteln einige potenzielle Mitarbeiter bewarben, berichtet Ulrich Langhans, Westfracht-Prokurist, der Zusammenarbeit mit Ralf Fink lobt.

„Wir müssen die Mitarbeiter mit unseren Betrieben identifizieren. Wir machen kein 08/15. Wir sind Mittelständler, wie unsere Kunden.“ Dank der guten Vernetzung und der anhaltenden Investition in Infrastruktur und Mitarbeiter sieht er den Hafen Essen gut aufgestellt. www.stadtwerke-essen.de **Michael Nutsch**

SCHWERLASTLOGISTIK
 Warum wir auch „Kleinigkeiten“ Gewicht geben

SCHWERGUT – LAGERUNG UND UMSCHLAG
 Seit Jahrzehnten lagert die WESTFRACHT auf 60.000 qm Freilagerfläche und 12.000 qm Hallenlagerfläche für unterschiedlichste Kunden unterschiedlichste Waren. Neben einem großen Anteil von bis zu 40.000 to Stahlwaren werden zusätzlich pro Jahr aus Binnenschiff, Waggons oder LKW Projektwaren für den Maschinen- und Anlagenbau verladen. Die Projektlagerung und der Schwergutumschlag gehört somit zu den Kernkompetenzen der WESTFRACHT.

WESTFRACHT SCHWERLASTKAI: RHEIN HERNE KANAL KM 16,586

- Portal-/Brückentransportkapazitäten bis 40 t
- Mobilkrankapazitäten: 2 x 750 t Mobilkran im Tandemhub
- Straßenanbindung über die A42 mit großen Kurvenradien und brückenfrei
- Schienenanbindung über die Bahnanschlussstelle Essen-Vogelheim über das Schienennetz der Stadtwerke Essen (mit eigener Lok), mit großen Kurvenradien, Länge Verladegleis: 700m ohne Gewichtsbeschränkung
- Direktumschlag von Straße auf Wasser oder Schiene möglich
- Spezielle Schwerlastanschlagmittel (Traversen, Spreizen, etc.)

WESTFRACHT
 Spezialverkehre International GmbH
 Westuferstraße 39
 D-45356 Essen

Telefon: +49 (0) 2 01 / 36 06 - 0
 Telefax: +49 (0) 2 01 / 36 06 - 777
 Email: info@westfracht.com

Westfracht.com
 INTERNATIONALE SCHWERGUT-LOGISTIK

TEAMWORK
 REACHING GOALS TOGETHER