



Der Verkehr auf dem Wasser nimmt zu, die Bedeutung des Umschlagplatzes Gelsenkirchen ebenfalls. Dazu trägt auch die Kooperation mit den Häfen Essen und Duisburg bei.

Foto: Hafen Gelsenkirchen

Hafen Gelsenkirchen

Drehscheibe im Ruhrgebiet

Wer Staus und Maut entkommen will, dem bietet sich das Binnenschiff als Alternative an. Der Hafen Gelsenkirchen stellt sich auf steigenden Transportbedarf ein: durch Kooperationen mit Nachbarhäfen, mit neuen Ideen wie einem Wassertaxi und dem Werben um Nachwuchskräfte.

Die Gelsen-Log verwaltet den 120 Hektar großen Hafen am Rhein-Herne-Kanal, wobei Günther Friedrich die Gelsenkirchener Logistik-, Hafen- und Servicegesellschaft nicht als Verwalter sieht. „Wir bieten ganze Transportketten an“, unterstreicht der Geschäftsführer. Was er damit meint: Spezialisten planen mit dem Kunden, wie sie ihre Güter effizient ans Ziel bekommen. Nicht nur mit dem Schiff: Der Hafen ist eine „trimodale Logistikkreuzung“ mit nahe gelegenen Autobahnen und einem 18 Kilometer langen Gleisnetz inklusive Anschluss an eine Hauptbahnlinie.

Vielseitigkeit als Stärke

Wie die Kombination der drei Verkehrsträger funktioniert, wird an den beiden Hafen-

becken deutlich. Direkt neben dem Wasser führt das Gleis, daneben wartet ein Lkw-Anhänger. Beladen ist er mit einer riesigen Holzkiste. Der Aufdruck verrät die „Republic of Tatarstan“ als Ziel, eine russische Republik. Ihr Inhalt sind sperrige Maschinenkomponenten, die noch im Hafen zusammengesetzt und dann aufs Schiff gehievt werden.

Nicht nur Maschinen werden in Gelsenkirchen umgeschlagen. „Unsere Stärke ist die Vielseitigkeit“, sagt Günther Friedrich. Größter Getreideumschlagplatz in Nordrhein-Westfalen ist der Hafen Gelsenkirchen, das größte Tanklager in einem deutschen Binnenhafen hat BP hier errichtet. Alle großen Stahlhersteller nutzen die Infrastruktur. In den vergangenen fünf Jahren

hat sich Gelsenkirchen so mit sieben Millionen Tonnen jährlich zum umschlagstärksten Kanalhafen Deutschlands entwickelt. Der wasserseitige Umschlag liegt bei etwa 1,5 Millionen Tonnen, auf die Schiene entfallen 800 000 Tonnen, der Rest wird per Lkw abgefertigt.

Hohe Investitionen

65 Unternehmen mit 2500 Mitarbeitern haben sich im Gewerbegebiet am Kanalhafen niedergelassen, darunter die Deutsche BP, Müllers Mühle, Mandel, Trimet Aluminium, Avangard Malz und diverse Spediteure. Die Geschichte der Südhannoverschen Mühlenwerke ist ein gutes Beispiel für den Auftrieb, den der Hafen erlebt hat. Ein altes, leer stehendes Silo sollte bereits für drei Millionen Mark abgerissen werden, als das Unternehmen aus Salzgitter einstieg. „Die haben hier zehn Millionen Euro investiert, eine Mühle gebaut und planen jetzt die zweite Mühle“, berichtet Günther Friedrich.

Interessant ist der Standort Gelsenkirchen wegen seiner Lage mitten im Ruhrgebiet. „Innerhalb von zehn Minuten werden 900 000 Verbraucher erreicht, innerhalb von 45 Minuten sind es sogar sechs Millionen“, erklärt Prokurist Franz-J. Greffrath. Die könnten unmöglich ausschließlich mit dem Lkw und über verstopfte Straßen mit allen notwendigen Gütern versorgt werden. „Anfang des Jahrtausends wurden 60 Prozent Mehrverkehre bis 2012 prognostiziert. Die haben wir schon heute längst erreicht.“ Das ist die Chance für alternative Verkehrsträger wie das Binnenschiff.



Vom Boom, insbesondere im Containerverkehr mit jährlichen Zuwächsen von 25 Prozent, profitiert auch das Hinterland. „In den Seehäfen Hamburg, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen stauen sich die Container“, so Franz-J. Grefrath. Da liege es nah, die Fracht nicht an der Küste abzufertigen, sondern Schiffsloadungen bis Duisburg und auch weiter, bis nach Gelsenkirchen, zusammenzustellen. Kommt hier ein Schiff mit 100 Containern an, spare das 100 Lkw-Verkehre, bringt der Prokurist den Nutzen auf den Punkt: „Der Binnenschiffsverkehr ermöglicht den zuverlässigen und umweltfreundlichen Transport großer Mengen.“

Häfen kooperieren

Um den Güterzuwachs zu meistern, kooperieren jetzt die Häfen Gelsenkirchen, Essen und Duisburg. Gemeinsam soll ein „Logistikschwerpunkt Ruhr“ geschaffen werden. „Das Kirchturmdenken der Häfen geht zu Ende“, stellt Günther Friedrich zufrieden fest. Man will zusammenarbeiten: Benötigten Kunden Flächen, die ein Hafen selbst nicht hat, schickt er sie zum Nachbarn. Auch der Austausch von Personal bei Engpässen oder das Verleihen einer Lok zählen zur Nachbarschaftshilfe. „Und wenn Duisburg sein Containerterminal ausbaut, können wir in Gelsenkirchen mit Umschlägen aufhelfen.“

Auch um den Nachwuchs sind die drei Binnenhäfen bemüht. Der Ausbildungsgang der „Fachkraft für Hafenlogistik“, der in Gelsenkirchen initiiert wurde, geht ins dritte Jahr. 20 junge Leute erlernen jährlich



Optimistisch blicken Geschäftsführer Günther Friedrich (r.) und Prokurist Franz-J. Grefrath in die Zukunft des Hafens Gelsenkirchen. Foto: Hertel

in Gelsenkirchen, Essen und Duisburg diesen neuen Beruf und dürfen mit einem sicheren Arbeitsplatz rechnen.

Zukunftsmodell Wassertaxi

Als „Zukunftsmodell für kleinere Häfen“ bezeichnet Günther Friedrich das geplante Wassertaxi, das mehr sein soll als ein Ersatz für den mittlerweile eingestellten „Westfalen-Shuttle“. Der entscheidende Unterschied: „Das Wassertaxi wird an Bord einen Kran mitführen und kann damit von jeder Ablagefläche am Wasser Container aufnehmen.“ Über die Umsetzung werde derzeit mit Essen und Duisburg gesprochen.

Mit solchen Ideen punktet Gelsen-Log ebenso wie mit dem Service. „Rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr“ sei der Hafen offen, betont der Geschäftsführer. „Wir sind so gut ausgebaut, dass der Kunde an jeder Stelle das umschlagen kann, was er uns bringt.“ Mehr als 40 Kräne beladen die

Der Hafen Gelsenkirchen hat sich zum größten Getreideumschlagsplatz Nordrhein-Westfalens entwickelt. Hier werden die Südhannoverschen Mühlenwerke beliefert.

Foto: Hertel

Schiffe oder löschen die Fracht. Dabei vermittelt Gelsen-Log Kunden die Möglichkeit, die Infrastruktur der Hafenanlieger zu nutzen. „Wir akquirieren neue Kunden für unsere Anlieger und partizipieren am Umschlaggeld“, erläutert der Hafenchef das erfolgreiche Geschäftsmodell.

„Arbeiten am Wasser“

Das wird so gut angenommen, dass der Hafen voll belegt ist. Erweiterungsflächen werden immer knapper. Daher ist Günther Friedrich nicht besonders glücklich darüber, dass das benachbarte Graf-Bismarck-Gelände mit Ein-Familienhäusern bebaut wird. „Wohnen am Wasser“ sei sicherlich schön, „wir dürfen aber das Arbeiten am Wasser nicht vergessen“. Dennoch blickt er optimistisch nach vorn. Der größte Kanalhafen will nicht „größenwahnsinnig“ werden. „Andere Häfen definieren ihre Wichtigkeit über die Größe des Containerumschlagplatzes“, erklärt er. Solche Großbauten, ohne vorher die Güterströme zu kennen, wird es in Gelsenkirchen nicht geben – was weniger eine Frage der Fläche, sondern vielmehr eine der wirtschaftlichen Vernunft ist.

Tobias Hertel

