



Fotos: Heying

Im Hafen zu Hause

Die M. Zietzschmann GmbH & Co. KG ist ein Traditionsbetrieb: Gegründet 1873 von Max Zietzschmann in Duisburg und seit 1912 im Neusser Hafen ansässig. Als klassisches Umschlags-, Lagerei- und Transportunternehmen stand dabei stets die Binnenschifffahrt im Mittelpunkt des Geschäfts.

Von Martin Heying

Günter Haberland, Geschäftsführer der M. Zietzschmann GmbH & Co. KG mit 30 Angestellten, ist ein alter Hase der Transportbranche, der schon manche Untiefe umschiff hat. »Wir sind nicht die Größten, aber zu den Erfahrensten und Innovativsten gehören wir schon«, sagt auch sein Sohn Tobias Haberland, der seit 2008 ebenfalls als Geschäftsführer fungiert. Haberland's Kunden schätzen das Know-how des Zietzschmann-Teams ebenso wie ihre Integrität, denn den schnellen Euro will hier keiner verdienen: »Unser Geschäft lebt von der langjährigen Vertrauensbasis zu unseren Kunden und Partnern«, betont Günter Haberland.

Die treuesten Auftraggeber sind große Produktions-Unternehmen aus der Papier- und Stahlbranche sowie aus den Düngemittel- und Mineralienindustrien. »Wenn wir denen ein Angebot machen, mag es nicht immer das absolut günstigste sein«, stellt Günter Haberland fest, »aber es ist meistens das Verlässlichste«. Das erspart hohe Folgekosten und Ärger. Zietzschmann gilt als gute Adresse für den Transport von Stück- und Schüttgütern aller Art. Das Meiste geht über die Wasserwege, aber auch Schiene und Straße werden genutzt, wenn dies für den Kunden günstiger ist.

Kunden schätzen Lagergeschäft

Mittlere sechsstellige Tonnagen an Stahl, Zellstoff und Schüttgütern schlägt das Unternehmen pro Jahr über Binnenschiffe und die anderen Verkehrsträger um. Das Stückgut-Terminal umfasst 17.500 m², über 17.000 m² verfügt der Schüttgutbetrieb. »Auf das Lagergeschäft verzichten wir schon unserer Kunden wegen nicht«,

sagt Günter Haberland, »denn gedeckte Massengut-Lager am Wasser gibt es bislang relativ wenige«. Sohn Tobias ergänzt: »Kunden aus der Region nutzen die Lager als Puffer, um ihre eigenen oft begrenzten Flächen effizienter nutzen und just-in-time produzieren zu können. So entsteht auch in Ausnahmesituationen, wie zum Beispiel dem Hochwasser in Ost- und Süddeutschland oder dem Streik des Schleusenpersonals, kein Produktionsstau.«

In moderne Halle investiert

Nach der Übernahme eines Rhenus-Standortes im Neusser Hafen kamen zu den damaligen Haupttransportgütern Papier, Zellstoff und Stahl diverse Schüttgüter wie Düngemittel oder Mineralien hinzu. Nach einem Großbrand in 2011 mussten die Haberland's die größere und ältere der beiden Hallen durch eine neue Lagerhalle ersetzen. Die hochmoderne, mehr als 3.000 m² große Lagerhalle verfügt über verschiebbare Aluminiumdächer, um Güter schnell und direkt mithilfe des Hafenkranes zu verladen. Dies spart das Umfahren des Materials mit Radladern oder Lkw und somit Kosten und schon noch dazu die Umwelt durch weniger Transporte.

»Mit der eingehausten Lkw-Verladefläche vermeiden wir nicht nur Staubemissionen, sondern bieten unseren Kunden auch einen vom Wetter unabhängigen Umschlag«, erklärt Haberland die Investition von mehreren Millionen. Diese habe ihm als Mittelständler zwar so manch schlaflose Nacht bereitet, aber letztlich die wirtschaftliche Standfestigkeit des Unternehmens gesichert. »Technisch ist der Neubaubereich auf dem neuesten Stand.«

Auch Recycling haben die Haberland's im Blick, ein Bereich mit guten Wach-

tumschancen. Die Haberland's schätzen die Situation ihres Unternehmens derzeit als stabil ein. Dennoch schauen sie kritisch auf die aktuelle Situation der Transportbranche, insbesondere auf die Binnenschifffahrt: »Die Binnenschifffahrt braucht eine befahrbare Infrastruktur«, betont Haberland Senior. Doch werde eindeutig zu wenig investiert sagt er mit Blick auf zu enge Wasserstraßen, veraltete Schleusen und zu niedrige Brücken, die einen mehrlagigen Containerverkehr nicht erlauben.

Die Binnenschifffahrt werde zwar als umweltfreundlicher Verkehrsträger gelobt, Verbesserungen aber suche man vergebens. Es fehle weiter das Geld zur Erhaltung der Infrastruktur, von Neubau-Projekten ganz zu schweigen. »Der Anteil der Wasserwege am Gütertransport liegt bundesweit bei 8 %«, sagt Haberland, »in Nordrhein-Westfalen sind es aber 30 %, die sträflich vernachlässigt werden.« Eine Verlagerung auf Schiene und Straße sei nicht möglich, »die sind bereits an der Kapazitätsgrenze.«

Es fehlt die Infrastruktur

Die Politik müsse die Bedeutung der deutschen Wasserstraßen endlich ernst nehmen, bekräftigt Haberland, der Mitglied in den Spediteursverbänden DSLV und VSL NRW ist, wo er den Ausschüssen für die Binnenschifffahrt vorsitzt.

Doch einer, der sein Leben lang im Hafen zu Hause war, ist auch ein Realist: In den Verbänden dominierten die Lkw-Spediteure, dagegen sei die neu geschaffene »Interessengemeinschaft der Häfen und Wasserstraßen NRW« noch nicht wirkungsvoll genug. »Hier brauchen wir Schwergewichte aus Industrie und Handel, mit deren Hilfe wir den Druck auf die Politik deutlich erhöhen können.«

Fünf Fragen an Günter Haberland

Frage: Worin sehen sie aktuell und in naher Zukunft die größten Herausforderungen für die Binnenschifffahrt?

Günter Haberland: Zuerst verhindert die mangelhafte Infrastruktur effektive Transporte, vor allem mehrlagige Containertransporte auf den Kanälen. Zweitens gibt es keine leistungsfähige Trasse auf der Wasserstraße, die den enorm wachsenden Ost-West-Verkehr von der Straße holen könnte, bei der Donau wurde mit dem Verzicht auf den Ausbau zwischen Straubing und Vilshofen eine große Chance verpasst. Dritten fehlen Flächen in den Häfen, um die steigenden Transportmengen zu bewältigen.

Was geschieht, wenn die Politik auf die Probleme zu spät oder gar nicht reagiert?

Dann käme es zu einer Verlagerung der Güterströme auf den Lkw und dadurch zu noch mehr Verkehrschaos und Umweltbelastung. Das Erreichen der Klimaziele ist so nicht machbar.

Wie könnten die Vertreter der Binnenschifffahrt ihrer Stimme mehr Gewicht verleihen?

Indem sie die Schwergewichte aus Industrie und Handel in die Diskussion einbinden und hiermit den Druck auf die politisch Verantwortlichen deutlich erhöhen. Dies versuche ich mit der neu geschaffenen »Interessengemeinschaft der Häfen und Wasserstraßen NRW«, deren Vorsitz ich aktuell inne habe, umzusetzen.

Sind die Logistikstandorte Deutschland und Nordrhein-Westfalen in Gefahr?

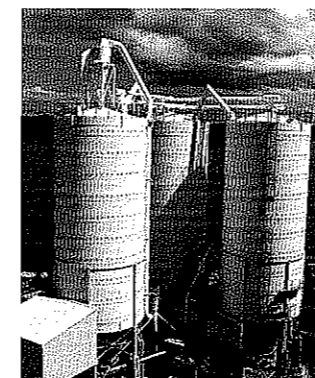
Definitiv. Die Logistikkosten werden als Folge der mangelhaften Infrastruktur drastisch steigen. Die Unternehmen, die in hohem Maße auf Zulieferungen aus dem In- und Ausland angewiesen sind, werden die Kostenerhöhungen in besonderem Maße zu spüren bekommen und entsprechend mit Verlagerungen ins Ausland reagieren. Speziell für Nordrhein-Westfalen gilt: In den Niederlanden und Belgien



entstehen in unmittelbarer Nachbarschaft entlang der Maas und dem Albert-Kanal logistische Standorte. Diese verfügen über deutliche bessere Rahmenbedingungen (insbesondere mehr Logistik-Flächen) und sorgen bereits heute dafür, dass Wertschöpfung aus NRW abwandert und dort hin verlagert wird.

Gibt es derzeit auch positive Ansätze, soweit es die kombinierten Verkehre betrifft?

Positiv zu bewerten ist die Verlängerung der KLV-Richtlinie (Kombinierter Ladungs-Verkehr). Dabei kritisiere ich allerdings seit langem, dass sich diese öffentliche Förderung ausschließlich auf den Container-Verkehr konzentriert und den konventionellen gebrochenen Verkehr außer Acht lässt.

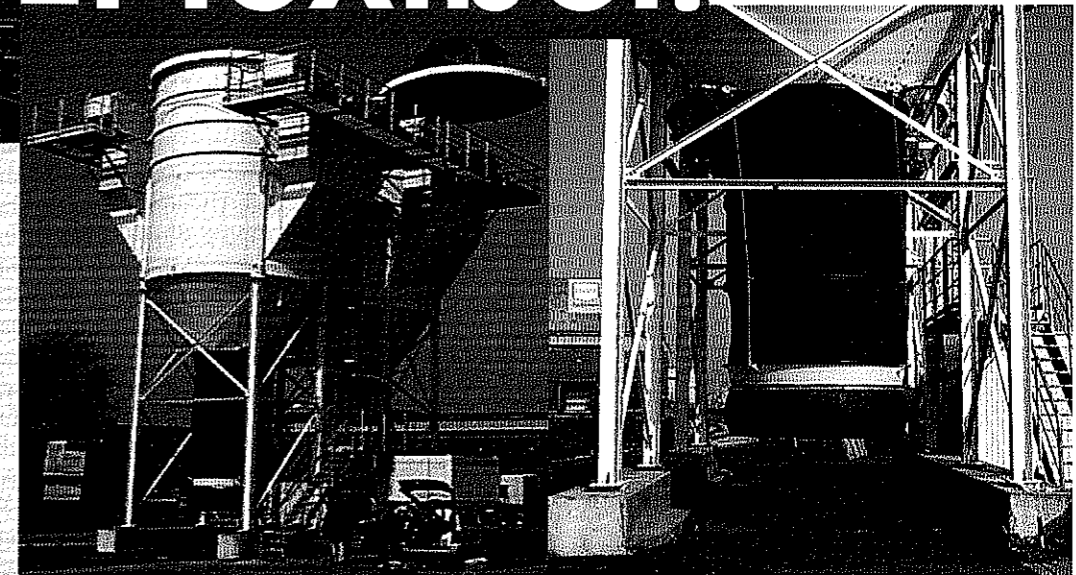


Umschlagsilos

- kundenspezifische Konstruktion
- mobile Fundamente
- staubarme Verladung
- schlüsselfertige Lösungen
- feuer- verzinkungsgerecht

SILOBAU THORWESTEN

Flexibel.



Silos nach Maß

THORWESTEN
SILOBAU

SILOBAU THORWESTEN GmbH, D-59269 Beckum (Germany), www.thorwesten.com