

Neue Spundwand, neue Halle

Eine der Hauptbetreibergesellschaften des Rheinhafens Bendorf, die Bendorfer Umschlag- und Speditionen GmbH & Co. KG (BUS), sorgt für den Umschlag von Schüttgütern und Breakbulk im Hafen. SUT sprach mit dem Geschäftsführer der BUS, Markus Stock.



Martin Heying

Der Hafenmobilkran mit 84 Tonnen Hubvermögen wird für Schüttgut und Schwergut gleichermaßen eingesetzt

SUT: Wie hat sich der Umschlag im Hafen Bendorf im vergangenen und in diesem Jahr entwickelt, welche Einflüsse wirken auf die Performance und die Entwicklung des Hafens?

Markus Stock: Der Anteil von Ton hat sich im letzten Jahr noch einmal um 15 Prozent erhöht.

Durch die Container Mangel-Lage hatten wir in den letzten beiden Jahren große Mengen an Big Bags umgeschlagen, diese Mengen fallen jetzt wasserseitig wieder weg, da die entsprechenden Güter wieder per Container per Lkw und Zug aus den Häfen Bonn, Andernach und Koblenz in die Region, aber auch zu uns, kommen.

Alles in allem ist die Menge der umgeschlagenen Güter, mal abgesehen von den weggefallenen Big Bags, stabil geblieben. Ob das so bleibt, kann ich aber nicht sagen. Unsere Kunden für Ton berichten zum Beispiel, dass die Unternehmen, die Keramik-Produkte brennen, derzeit vermehrt ihre Öfen abstellen, um die Fertig-Waren Lager wieder leer zu fahren.

Während in die Großbaustellen viel Beton und Stahl geht, sind Dachziegel und Mauerziegel eher Produkte für den privaten Wohnungsbau und mittlere Bauaufträge. Und in dem Bereich verzeichnet die Branche seit geraumer Zeit und nach wie vor deutliche, teils dramatische Rückgänge. Das liegt nicht zuletzt an den sich verschärfenden Zinsbedingungen bei der Geldbeschaffung, aber auch an einer sinkenden Kaufkraft durch die steigende

Inflation. Ich sehe dazu auch noch einen gewissen Vorholeffekt durch die Covid-Pandemie. In den Lockdown Jahren 2020 und 2021 hatten die Baumärkte Hochbetrieb und die Bauaktivität ist sprunghaft angestiegen. Garten- und Landschaftsbau Betriebe konnten sich vor Aufträgen nicht retten.

Und nun scheint es so zu sein, dass bis jetzt zum Sommer diese Mengen abgearbeitet sind und es aber deutlich weniger Folgeaufträge gibt. Ob und wie uns all das betreffen wird, bleibt abzuwarten. In der Corona-Zeit hatten wir übrigens gar keine Verwerfungen zu beklagen, weder was die Gütermengen noch was die Erkrankung von Personal angeht.

SUT: Bedauern Sie, dass das Big Bag Geschäft nicht nachhaltiger war?

Markus Stock: Nein, das war ein Mitnahme-Effekt aufgrund einer außergewöhnlichen Situation und es war klar, dass es nur so lange anhalten würde, bis der Container-Verkehr sich wieder einpendelt. Wir haben das gerne gemacht so lange es ging und, wenn es wieder einmal nötig werden sollte, machen wir das auch gerne wieder.

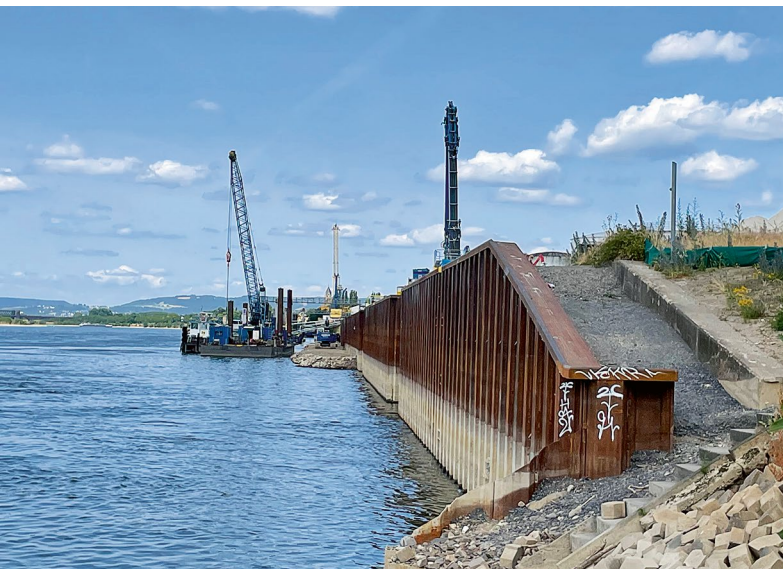
Aber es ist auch so, dass das Big Bag-Handling aufwändig ist. Es kam auch zu längeren Liegezeiten der Schiffe, denn die offenen Big Bags konnten wir bei Regen nicht löschen. So hat alles seine zwei Seiten.

SUT: Gilt das Problem mit dem Regen nicht auch für andere Produkte im Hafen?

Markus Stock: Eigentlich nur für die mineralischen und landwirtschaftlichen Produkte. Der Ton beispielsweise, den wir hier umschlagen, wird durch Regen nicht beeinträchtigt, im Gegenteil: Bei Regen bildet sich eine natürliche wasserdichte Schutzschicht. Die Gruben im Westerwald haben auch immer noch ausreichende Vorkommen, wenngleich diese natürlich endlich sind. Die Bauindustrie reagiert ja schon auf den absehbaren Mangel mit zunehmender Kreislaufwirtschaft. Da müssen wir uns dann auch rechtzeitig entsprechend aufstellen.

Für die wasserempfindlichen Produkte bauen wir in diesem Jahr noch eine Halle. Die Halle ist schon bei der Rudolf Hörmann GmbH & Co. KG in Buchloe bestellt. Die Halle wird in einer Kombination mit Dachträgern aus Holz und Stützen aus Stahl gebaut werden und über eine Fläche von 3000 Quadratmetern verfügen. Dann können wir hier in Zukunft auch nässeempfindliche Güter, auch Schüttgüter, besser umschlagen und zwischenlagern.

Die Investitionssumme für die neue Halle liegt bei etwa zwei Millionen Euro. Während die Hafensanierung Sache der kommunalen Rheinhafen Bendorf GmbH ist, bauen wir, also die BUS (Bendorfer Umschlag- und Speditionen GmbH & Co. KG), die Halle.



Die flussaufwärts gelegene Spundwand-Sanierung schreitet gut voran und soll noch in diesem Jahr abgeschlossen werden.

SUT: Wie ist der Stand bei der Hafensanierung?

Markus Stock: Die Rammarbeiten für die neue Spundwand am flussaufwärts gelegenen Teil des Hafens sind beendet, das Einbringen der Bohlen erwies sich als herausfordernd, ist aber letztlich erfolgreich verlaufen. Die Bohrarbeiten für die Verankerung sind ebenfalls weitgehend abgeschlossen. Der Teil zwischen der neuen Spundwand und dem Scheitel des alten Ufers ist inzwischen weggebaggert, sodass nach der Verankerung der Zwischenraum verfüllt werden kann und die Schiffe nicht mehr zwölf Meter vom eigentlichen Ufer wegliegen. Damit beenden wir eigentlich die Uferbaumaßnahmen, die wir vor elf Jahren mit dem flussabwärts gelegenen Teil des Hafens begonnen haben. Der Flächengewinn dürfte so bei 1000 Quadratmetern liegen, wobei das aber nicht der Hauptgrund für die Maßnahme ist. Vielmehr können die Schiffe demnächst durchgehend direkt an der Kaikante liegen, so wie es bei einem modernen Hafen auch sein sollte. Es sieht so aus, als würden die Bauarbeiten noch in diesem Jahr fertiggestellt.

Der Hafen Bendorf hat 64.000 m² Lagerflächen und besitzt mit 145.000 m³ Tanklagerraum das größte Tanklager zwischen Köln und Mainz. Für den Umschlag sorgen ein Kran und zwei Umschlagbagger mit bis zu 25 Tonnen Hubkraft, eine Bandverladeanlage, ein Hafenmobilkran mit 84 Tonnen Hubvermögen für die Schwergutverladung und zwei Löschanlagen für die Verladung von Mineralölprodukten.

SUT: Können Sie den Flächengewinn zur Erweiterung der Produktpalette nutzen und um welche Güter würde es sich dann handeln?

Markus Stock: Eine Erweiterung der Produktpalette im Hafen ist vorstellbar und würde im Wesentlichen auch Schüttgut betreffen. Auch der vermehrte Umschlag von Stammholz ist denkbar. Und es ist zukünftig leichter, dafür Flächen vorzuhalten. Was das genau sein wird, ist noch nicht abzusehen. Wir haben aber schon mit der Anschaffung unseres Krans gemerkt: Wenn man Möglichkeiten schafft, kommen Kunden, um sie zu nutzen. Zugegeben, der Kran hat sich seinerzeit sofort bezahlt gemacht, weil wir im Anschluss sofort Betonelemente für Windkraftanlagen umschlagen konnten. Aber es zeigt auch, dass wir den richtigen Riecher hatten. Die Anlagen waren seinerzeit für den Westerwald, die Eifel und sogar für den Vogelsberg bestimmt. Es soll ja wieder Schwung in den Bau von Windkraft-Anlagen kommen, für den Fall sind wir hier in Bendorf tatsächlich optimal aufgestellt.

SUT: Welche Herausforderungen erwarten Sie für die Zukunft des Hafens?

Markus Stock: Zu den Themen der Zukunft gehört die schon erwähnte Kreislaufwirtschaft, aber auch Klimaresilienz und Klimaneutralität. Wasserstoff soll auch hier in Bendorf eine Rolle spielen. Für uns als Umschlaggesellschaft wird es dazu immer wichtiger werden, unsere Lieferketten zu kennen und zu wissen, wann wir als Umschlagunternehmen in der Verantwortung stehen, sowohl beim Klima als auch beim Arbeitnehmerschutz.

Martin Heying

Anzeige

BUS Bendorfer Umschlag- und Speditions-GmbH & Co. KG | Umschlag • Spedition • Lagerei

In strategisch hervorragender Lage bieten wir mit leistungsfähigen Umschlaganlagen (bis 84 Tonnen Tragfähigkeit) der verladenden Wirtschaft im hiesigen Raum ein umfassendes Logistikangebot mit perfektem Service.



Postfach 11 17 • 56155 Bendorf

Telefon 0 26 22 - 121-0 • Fax Umschlag und Disposition 0 26 22 - 159 52

www.bus-bendorf.de

