



Die Container-Transporte der NWL Hamburg und der NWL Bremen können in Zukunft gemeinsam geplant werden.

SUT
INTERVIEW



Rhenus Group

Unter neuer Flagge

Die Norddeutsche Wasserweg Logistik GmbH (NWL) und die Deutsche Binnenreederei GmbH (DBR) Hamburg erklären ihren offiziellen Zusammenschluss im Containergeschäft. Die beiden Rhenus-Töchter koordinieren ihre Transporte schon seit der Übernahme der DBR durch Rhenus im Jahr 2020.

Die Deutsche Binnenreederei agiert in Zukunft mit dem Schubbootssystem von Berlin aus und avisiert Schüttgüter, Bulkfreight und Projektlogistik. Das von Hamburg aus gesteuerte Containergeschäft der DBR hatte bereits auf ein Koppelverbandssystem gewechselt und geht nun gemeinsam mit der NWL, die ebenfalls dieses System nutzt, in die Rhenus Partnership Hanse über. SUT sprach dazu mit den beiden Geschäftsführern Tim Böttcher (NWL) und René Oloff (DBR Hamburg).

SUT: Zwei Traditionsunternehmen mit im Hinterland ähnlichen Fahrgebieten geben ihren Namen auf und firmieren ab diesem Jahr gemeinsam unter neuer Flagge. Eine Zusammenarbeit gab es ja bereits. Warum hat man sich nun für diesen einschneidenden Schritt entschieden?

Tim Böttcher: Endlich fließt auch offiziell zusammen, was schon längst zusammengehört. Die NWL ist bereits Marktführer im Containertransport per Binnenschiff aus den Häfen Bremen und Bremerhaven ins Hinterland. Die DBR Hamburg macht im Prinzip seit Jahren sehr erfolgreich das Gleiche aus dem Seehafen Hamburg. Daher arbeiten wir als Teile der Rhenus Gruppe, wie Sie richtig angemerkt haben, schon seit der Übernahme der DBR durch die Rhenus auf Auftragsbasis zusammen. Die bisherige Zusammenarbeit verlief für beide Segmente so gut, dass eine formalisierte Partnerschaft im Rahmen des Containerhandlings folgerichtig war. Aus diesem

Grund ist es sinnvoll, dies in einem gemeinsamen Namen - Rhenus Partnership Hanse - auch nach außen darzustellen. Wichtig ist auch zu erwähnen, dass sich für die Mitarbeitenden beider Unternehmen keine Änderungen an den bestehenden Beschäftigungsverhältnissen oder der Standortzuteilung ergeben. Wir brauchen unsere Leute genau da, wo sie schon jetzt mit Erfolg arbeiten.

René Oloff: Schnelle Umschlagzeiten und effiziente Prozesse sind entscheidend für einen reibungslosen Containerumschlag. Zudem unterliegt unsere Branche ständigen Veränderungen. Durch diese Partnerschaft können wir unsere individuellen Stärken noch besser nutzen, um flexibel zu agieren. Wir ergänzen uns perfekt. Während zum Beispiel die NWL bislang überwiegend die Schiffsleistung von Partikulieren nutzte, greifen wir beide zukünftig auf eine erweiterte Flottenutzung zurück und können diese wesentlich flexibler auslasten. Beispielsweise können wir unseren Schiffsraum nun viel unkomplizierter und nach Bedarf verschieben respektive verlagern. Das trägt zu Synergien und zur Steigerung der operativen Effizienz bei. Das betrifft aber nicht nur die Flotte, sondern auch den Einsatz von Mitarbeitern. So arbeitet zum Beispiel Robert Pottkamp schon seit Längerem bei der NWL unter anderem als Gefahrgutbeauftragter. Bei der DBR hatten wir bislang niemanden in dieser Funktion beschäftigt. Dass wir nun die Expertise von Herrn Pottkamp im eigenen Unternehmen haben, ist für uns ein großer Gewinn. Durch den Austausch von Know-how und Funkti-



onen bündeln wir unsere Kompetenzen und schaffen damit auch eine solide Basis für zukünftige gemeinsame Projekte.

SUT: Werden Ihre Kunden diesen Schritt mitgehen?

Tim Böttcher: Unsere Kunden begrüßen den Schritt, denn die verbesserten Prozesse kommen in erster Linie auch ihnen zugute. Wir können Kundenanfragen schneller und flexibler bedienen, müssen nicht mehr Preise umständlich abstimmen und auch nicht mehr extra nachfragen, ob wir einen Transportauftrag von einem zum anderen Unternehmen weiterreichen dürfen. Schließlich steht je nach Seehafen entweder die Abteilung Hamburg oder die Abteilung Bremen in der Verantwortung. Das ist jetzt sehr gut so, zumal wir gerade entlang des Mittellandkanals dieselben Kunden haben.

SUT: Haben Sie in Vorbereitung auf die Rhenus Partnership Hanse vom Schubboot-System auf das System Koppelverbände umgestellt?

René Oloff: Das hatte tatsächlich nichts mit der neuen Konstellation zu tun. Wir wollten und mussten ohnehin unsere Kostenstruktur und den operativen Aufwand optimieren. Die Schubleichterflotte hat zwar unbestreitbar ihre Vorteile, ist aber im Tagesgeschäft deutlich aufwändiger und damit teurer als eine Flotte mit Koppelverbänden. Allein die Disposition der Schubboote und der Leichter war sehr arbeitsintensiv. Nicht zu sprechen von dem enormen Platzbedarf, der ja ebenfalls Kosten verursacht, und dem höheren Personalbedarf.

SUT: Beispielsweise im Hafen Braunschweig wird es in Zukunft nicht mehr möglich sein, die Container am Terminal vorab in den Leichtern zu sortieren und entspannt durch die Schubboote mit leeren Leichtern durchzutauschen, ist das nicht ein Nachteil?

René Oloff: Braunschweig muss schon seit Längerem wasserseitig abfertigen, das ist richtig. Aber wenn die Konsequenz aus dem Schubleichter-System ist, dass die Transporte dadurch teurer werden, wiegt das die entspanntere Umschlag-Situation nicht auf. Wir verschlanken unsere Finanzstruktur mit den



Rhenus Group

Tim Böttcher (links) und René Oloff lenken in Zukunft gemeinsam die Geschicke der NWL Bremen und Hamburg unter dem Namen Rhenus Partnership Hanse.

Koppelverbänden und davon profitieren alle, auch der Hafen Braunschweig. Mit dem haben wir im Übrigen längst einen guten Modus Operandi gefunden. Wir setzen übrigens aktuell den Schubverband „Rhenus Braunschweig“ ein und es kommt wahrscheinlich noch ein weiterer eingearbeiteter Schubverband dazu, so dass wir hier auch dem Hafen Braunschweig noch einmal etwas entgegenkommen können. Die übrigen Schiffe sind eingearbeitete Koppelverbände. Der Koppelverband „Hanse“ fährt ja schon seit Jahren für uns. Insgesamt fahren jetzt fünf Verbände für den Bereich Hamburg.

Tim Böttcher: Im Bereich Bremen laufen derzeit elf Einheiten. Streng genommen fahren zwei Einheiten den Container-Shuttle zwischen Bremen und Bremerhaven für die Trimodal Logistik GmbH, die ja nicht zur Rhenus Partnership Hanse gehört. Bei Letzterer sind hingegen die restlichen neun Einheiten verortet, vier davon fahren konventionell, und fünf sind im Containerverkehr unterwegs.

Martin Heying

Anzeige



JETZT AUCH IN HAMBURG UND AUF DER ELBE!

NWL baut Fahrtgebiet und Flotte aus

Erweiterter erstklassiger Service aus einer Hand.



NWL Norddeutsche Wasserweg Logistik GmbH
 Martinstraße 62 - 66 · 28195 Bremen
 Telefon: +49 421 98 98 27-0
 Fax: +49 421 98 98 27-98
 E-Mail: info@binnenschiff.eu
 Internet: www.binnenschiff.eu