
WIRTSCHAFT RHEIN-KREIS NEUSS

02. März 2021

INTERVIEW SASCHA ODERMATT

„Das Rückgrat für unsere Wirtschaft“



Foto: Susanne Dobler | NDH | Umschlagplatz für Güter aller Art: Die Neuss Düsseldorfer Häfen verbinden die Region mit der Welt.

Die Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH) haben für die Wirtschaft und die Menschen in der Region eine zentrale Versorgungsfunktion. Im System der Verkehrs-Infrastruktur kommt ihnen auch aus anderen Gründen eine zunehmend wichtige Rolle zu, wie Sascha Odermatt, Geschäftsführer der NDH, im Interview erläutert.

Ein Jahr Pandemie: Wie bewerten Sie aus Sicht der Häfen diese Zeit im Rückblick?

Sascha Odermatt | Nudeln aus Italien, Notebooks aus Asien fürs Homeoffice und für Schulen, Mehl und Öl aus dem Neusser Hafen: Zu Beginn der Corona-Pandemie im vergangenen Jahr haben die erhöhte Nachfrage nach bestimmten Produkten und die Schließung innereuropäischer Grenzen einmal mehr die Wichtigkeit stabiler Lieferketten auf gezeigt. Als Hafen sind wir ein wichtiger Bestandteil dieser logistischen Ketten und bilden das Rückgrat für unsere Wirtschaft in Deutschland und Europa. Denn durch unsere Arbeit gewährleisten wir eine Versorgung der Bevölkerung mit wichtigen Gütern.

WIRTSCHAFT RHEIN-KREIS NEUSS

Intakte Lieferketten setzen das Funktionieren der Verkehrsinfrastruktur voraus. Welche Rolle spielen die Häfen in diesem System?

Sascha Odermatt | Die Flexibilität bei der Wahl der Verkehrsträger hat sich grundsätzlich als günstig erwiesen. Der kontinuierliche Ausbau des kombinierten Verkehrs entspricht zudem dem Wunsch nach einer weiteren Verlagerung des Verkehrs auf klimafreundliche Verkehrsmittel zur CO₂-Reduktion.

Stichwort Klimawandel: Zum einen können die Häfen von solchen Verlagerungswünschen profitieren. Aber andererseits fordern gerade klimatische Veränderungen die Schifffahrt heraus. Mit welchen Konsequenzen?

Sascha Odermatt | Das ist in der Tat eine Herausforderung. Wir beobachten eine Zunahme von Extremwetterlagen mit Niedrig- und Hochwasser. Im Februar erschwerten zugefrorene Wasserstraßen die Binnenschifffahrt. Insgesamt steigt dabei das Interesse der verladenden Wirtschaft an der Verlagerung von Verkehren auf die Schiene.

Also auch zulasten der Schifffahrt?

Sascha Odermatt | Ja. Bei den Verkehrsträgern Schiff und Bahn beobachten auch wir in Teilen eine Verlagerung auf die Schiene. Zu nennen wären beispielsweise das Containergeschäft auf der Langstrecke aus China - bekannt sind die Chinazüge der Neuen Seidenstraße. Oder die Kooperation mit unserem Kunden Plange Mühle bei Investitionen in den Bau einer Bahnanlage an der Hansastrasse im Neusser Hafen. Das Unternehmen baut parallel eine große Silo-Anlage. Auch die C. Thywissen GmbH nutzt die Bahn immer stärker.

Wie wirken sich all diese aktuellen Entwicklungen auf das Hafengeschäft aus?

Sascha Odermatt | Beim Neusser und dem Düsseldorfer Hafen sind die Umschläge, also die Gesamttonnagen, in den zurückliegenden Jahren trotz beziehungsweise bereinigt um diverse Sondereffekte wie Corona, Niedrig- und Hochwasser oder Brexit weitgehend stabil geblieben. Die umgeschlagenen Güter ändern sich, das ist aber Bestandteil normaler Entwicklungsprozesse.

Sind die Häfen für diesen Wandel bei den Verkehrsträgern ausreichend ausgestattet?

WIRTSCHAFT RHEIN-KREIS NEUSS

Im Ganzen, ja. Ein Nadelöhr bilden gegenwärtig oft die Zufahrten in unsere Hafenstandorte sowie fehlende Abstellflächen für Ganzzüge und Güterwagen.

Wie sieht da die Kooperation mit der Deutschen Bahn aus?

Sascha Odermatt | Die DB AG hat sich in Teilen aus der Fläche zurückgezogen. Das ergibt sich aus dem Programm zur Reduzierung von Gleisanschlüssen. Das Unternehmen konzentriert sich heute verstärkt auf Ganzzugverkehre.

Mit welcher Konsequenz für die Arbeit der Häfen?

Sascha Odermatt | Häfen sind heute wichtige trimodale Umschlagstandorte. Insbesondere der Schienengüterverkehr soll in den nächsten Jahren weiter zunehmen. NDH hat ein Ausbauprogramm für die hafeneigene Gleisinfrastruktur entwickelt und setzt dies sukzessive um. Dabei gestaltet sich der Umgang mit der DB AG beim nötigen Ankauf aufgelassener Flächen zunehmend als schwierig.

Kann das Ausbauprogramm trotzdem wie geplant weitergehen?

Sascha Odermatt | Wir sind nicht an allen Stellen von der DB AG abhängig. Unser eigenes Gleisnetz an den Standorten Neuss und Düsseldorf ist rund 80 Kilometer lang. Damit beschäftigen wir uns schwerpunktmäßig.

Welche weiteren Zukunftsaufgaben sehen Sie für die Häfen? Wo stehen sie im Jahr 2030?

Sascha Odermatt | Die Mobilitätswende sehen wir als Chance und gleichzeitig auch als Herausforderung. Erste Schritte zur Reduzierung der CO₂-Emissionen im Güterverkehr haben wir bereits auf den Weg gebracht. Seit 2021 sind alle E-Lokomotiven unserer Beteiligungsgesellschaft RheinCargo nur noch mit Ökostrom unterwegs. Wasserstoff als Energieträger ist für uns ebenfalls ein interessantes Thema. Letztes Jahr erhielt das Joint Venture „RH21NE“ (Rhine Hydrogen Integration Network of Excellence), zu dem auch RheinCargo gehört, von der Europäischen Union einen Zuschuss von einer halben Million Euro für weitere Forschungsvorhaben. Im Jahr 2030 wollen wir zusammen mit unseren Beteiligungsgesellschaften unsere Versorgungsfunktionen für die Menschen und Unternehmen vor Ort und im Umland weiter ausgebaut haben und wichtiger Teil einer leistungsstarken Kette von Hafenstandorten in NRW sein.

Die Fragen stellte Jürgen Grosche.