



Das reedereieigene Schiff STADT HEILBRONN vor der trimodalen Umschlagsanlage im Hafen Heilbronn

Reederei Schwaben stellt Weichen für die Zukunft

Potenzial für ein weiteres Schiff

Seit Anfang des Jahres 2013 ist Kai Nandelstaedt als Nachfolger von Dr. Ulrich Kowalski alleiniger Geschäftsführer der traditionsreichen Reederei Schwaben (RS) in Heilbronn. SUT-Herausgeber Hans-Wilhelm Dünner sprach mit ihm über seinen Werdegang, die aktuelle Lage der Reederei und seine Pläne für die Zukunft des bedeutendsten Binnenschiffahrtsunternehmens und Befrachters am Neckar.



Kai Nandelstaedt | Bilder: Reederei Schwaben

Die Reederei Schwaben GmbH ist ein Transport- und Logistikunternehmen der Baden-Württemberg Stiftung gGmbH, der Südwestdeutsche Salzwerke AG, Heilbronn und der S+W Logistik GmbH, Heilbronn. Mit Binnenschiffen transportiert sie trockene Schüttgüter wie Salz, Kohle, Futtermittel, Getreide, Baustoffe, Düngemittel, Erden sowie Schwergüter. Die Leistungspalette beinhaltet an den Standorten Heilbronn und Stuttgart weiterhin den Wasser-Straße-Schiene-Umschlag, die Lagerung, Kommissionierung und Distribution von Gütern aller Art auf gedeckten

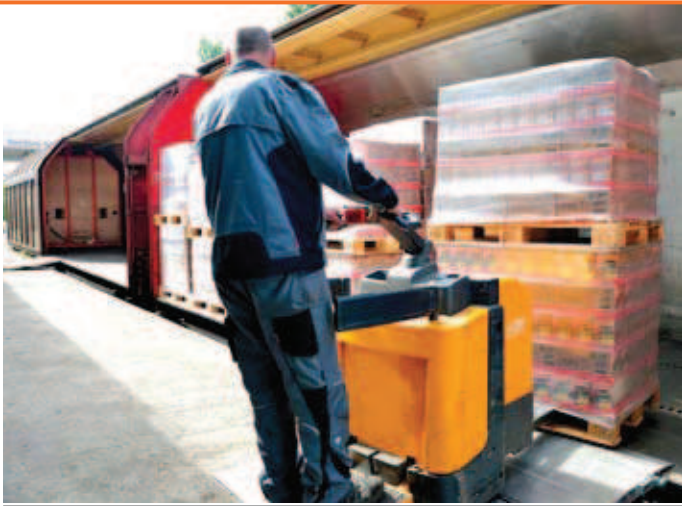
und freien Lagerflächen. Darüber hinaus erbringt das Unternehmen Zusatzdienstleistungen wie den Abverkauf von Kundenlagerbeständen inklusive der Fakturierung an den Endkunden.

Kai Nandelstaedt ist seit April 1989 im Unternehmen. Er begann seine Laufbahn als auszubildender Speditionskaufmann bei der damals zur Reederei gehörenden LKW-Spedition Vöhringer & Kopp GmbH in Stuttgart, bei der er alle Facetten des Speditionsgeschäftes kennenlernte, von der Disposition über Verkauf und Qualitätsmanagement bis hin zu Im- und Export. Im Jahr 1996 machte er den Abschluss zum Verkehrsfachwirt. „1998 fragte mich der damalige RS-Geschäftsführer Gerd-Jürgen Britsch, ob ich zukünftig den Bereich Binnenschiffahrt leiten wolle“, berichtet er. Es folgte der Umzug seiner Familie von Stuttgart in den Landkreis Heilbronn. „Zwei Jahre

später erhielt ich Prokura für den Bereich Binnenschiffahrt“. In 2002 übernahm Nandelstaedt dann das komplette operative Geschäft der Muttergesellschaft Reederei Schwaben: Schifffahrt, Umschlag, Lager und Transport-Logistik.

In dem über die Jahre gewachsenen Beteiligungsportfolio der Reederei Schwaben waren auch Firmen, die den sich ändernden Ansprüchen der Gesellschafter nicht mehr genügten, berichtet Nandelstaedt: „Es folgte eine Zeit der Rückbesinnung auf das Kerngeschäft. 2003 haben wir Vöhringer & Kopp verkauft. 2006 trennten wir uns von der Spedition Paul v. Maur GmbH, Stuttgart sowie der Paul v. Maur Internationale Spedition GmbH, Dresden. Ein Jahr später wurde auch die Spedition Gailing GmbH, Stuttgart, die in den Bereichen Systemverkehre und Spezialtransporte für Tresore und Geldautomaten tätig war, verkauft“. Nach dem Abschied von Gerd-Jürgen Britsch in den Ruhestand übernahm Dr. Ulrich Kowalski von 2007 bis Ende 2012 die Geschäftsführung der Reederei Schwaben, der zuvor als Vorstandsmitglied der SWS AG Mitglied des RS-Aufsichtsrats war. Die Nachfolgeregelung konnte intern gefunden werden. „Ich kenne die Firma und das Binnenschiffahrtsgewerbe gut und weiß auch über die künftigen Herausforderungen“, erläutert Nandelstaedt. „So konnte auf ein aufwendiges Einarbeiten einer externen Person verzichtet werden“.

Das Jahr 2011 war für die Reederei Schwaben geprägt durch Hochwasser, die Rheinschiffahrtssperre sowie 165 Kleinwassertagen auf dem Rhein. „Das hat im Transportvolumen für ein deutliches Loch gesorgt“, so Nandelstaedt. Das Jahr 2012 war mit nur 14 Kleinwassertagen deutlich entspannter. „Aufgrund der besseren Auslastung der Schiffe und Mengensteigerungen außerhalb der Salzverkehre konnte die Rentabilität deutlich verbessert werden. Wir sind insgesamt



Waggonentladung im Lager Heilbronn

zufrieden.“ Das Durchschnittsalter der sechs eigene Schiffe umfassenden Flotte beträgt 29 Jahre. Alle Schiffe sind an die Schiffsführer vermietet, die somit als sogenannte „Ausrüster“ fungieren. Die technische Betreuung und der technische Unterhalt ist Sache der Reederei und erfolgt über die eigene Werkstatt in Heilbronn. Für die in Heilbronn stattfindende Bundesgartenschau 2019 wird die Werkstatt vom jetzigen Standort am alten Neckar in die Hafenstraße verlegt werden. Die Werkstatt steht auch für Dritte offen. Dort kann eine Reihe von einfachen Dienstleistungen vorgenommen werden. „Nicht nur im Reparaturbereich sondern auch in der Befrachtung gibt es jahrzehntelange Kooperationen mit allen namhaften Reedereien,



Salzentladung bei der BASF in Ludwigshafen

Partikuliergenossenschaften und Befrachtern, berichtet Nandelstaedt. „Die Reederei Schwaben ist der größte Befrachter am Neckar. 30 bis 35 % des von uns gebundenen Ladungsvolumens wird mit der eigenen Flotte transportiert, der Rest wird über die Befrachtung fremden Schiffsraums abgewickelt“. Das Unternehmen beschäftigt derzeit ohne die Besatzungen der vermieteten Schiffe 22 Mitarbeiter. Erfreulich ist die solide Lage der Reederei, die hart daran arbeitet, ihr qualifiziertes Dienstleistungsspektrum auszubauen und in neue Märkte zu expandieren. „Es ist alles im Fluss, man muss also wissen, wo man hin will“, berichtet Nandelstaedt. „Wie sieht der Transportmarkt der Zukunft aus? Wie entwickeln sich die Energiemärkte? Hat der fossile Energieträger Kohle eine Zukunft? Auf diese Fragen gilt es Antworten zu finden, um für die künftigen Entwicklungen gewappnet zu sein!“

Eine wichtige Rolle dabei spiele der zügige Ausbau der Wasserstraße Neckar. Der Hauptwettbewerber bei der Akquise von neuen Verkehren oder auch bei der Vorstellung von neuen Verkehrskonzepten sei oftmals immer noch die Bahn. So habe der Containerverkehr ebenso wie der Massengutverkehr auf dem Neckar noch erhebliche Potenziale, die sich aber nur mit einem vollständigen Ausbau der Schleusen

für das 135-m-Schiff von Mannheim bis Plochingen heben ließen, ist Nandelstaedt überzeugt. „Leider geht es mit der vom Bundesverkehrsministerium zugesagten Schleusenverlängerung zwischen Mannheim und Heilbronn nicht richtig voran. Das Datum für den Ausbau der ersten Neckarschleuse wäre eigentlich in diesem oder spätestens im nächsten Jahr gewesen. Hierfür gibt es aber im Moment keine konkreten Anzeichen. Das Thema darf nicht auf den Sankt Nimmerleinstag verschoben werden. Gerade für die Industrieregion am oberen Neckar oder den Wirtschaftsraum Heilbronn-Franken, generell für alle Großverlader am Neckar, ist die infrastrukturelle Weiterentwicklung des Flusses ein Teil ihrer oftmals internationalen Wettbewerbsfähigkeit. Auch gilt es, nicht den Anschluss an die überwiegend auf dem Rhein, der Mosel und dem Main verkehrenden 135 m-Schiffe und deren mögliche Entwicklungspotentiale zu verlieren“, appelliert er.

Derzeit wird hauptsächlich Industriesalz ab dem Salzwerkhafen Heilbronn zu Kunden der chemischen Großindustrie an Rhein und Main und als Rückladung dann meistens Importkohle für die am Neckar gelegenen Kohlekraftwerke transportiert. Ergänzt wird dies durch die Beförderung von Auftausalzmengen Richtung Main-Donau hauptsächlich von April bis Oktober eines Jahres, um den Bestand bestehender Außenläger zu ergänzen. Weitere Transportgüter sind Kies und Baustoffe. „Wachstum suchen wir durch die Erschließung von weiteren Geschäftsfeldern und Güterarten zu generieren, etwa durch die Akquise von Containerverkehren sowie Getreide- und Futtermitteltransporten. Über die hierzu notwendige GMP- Zertifizierung verfügen wir bereits“, sagt Kai Nandelstaedt zu den Zukunftsplänen der Reederei. „Auch für Schwerguttransporte ist unsere Flotte geeignet,

Vereinte Kräfte

Zwei Häfen – ein Ziel: Mit der Hafen-Kooperation Mannheim und Ludwigshafen bündeln wir unser logistisches Know-how und bieten eine rheinübergreifende Infrastrukturplanung mit optimaler Verknüpfung von Schiene, Straße und Wasserstraße. So verbinden wir unsere Region mit der Welt.

HafenMannheim | Häfen Rheinland-Pfalz

weitere Infos unter: www.2haefen.de



Beladung der BADEN WÜRTTEMBERG im Salzhafen Heilbronn

wie wir bei der Anlieferung des neuen Gottwald-Mobilkrans für das Kombiterminal in Heilbronn 2012 unter Beweis gestellt haben“. Aus diesen Gründen sieht Nandelstaedt Potenziale für ein weiteres Schiff für die RS-Flotte: „Geplant ist eine ‚eierlegende Wollmilchsau‘ für Container und Massengut und mit einem hocheffizientem Ballastsystem“. Derzeit laufen intensive Untersuchungen, Leitlinie für die Neuentwicklung ist auch eine nochmals deutliche Verbesserung der Umweltfreundlichkeit. „Wir prüfen sorgfältig auch die Tauglichkeit innovativer Antriebskonzepte zur Senkung von Kraftstoffverbrauch und Schadstoffemissionen. Das Schiff soll technisch ein Leuchtturmprojekt sein und die Innovationskraft der Binnenschifffahrt demonstrieren“. Auch das Thema Green Award hat die Reederei im Blick. Spätestens zum 100. Jubiläum der Reederei Schwaben im Jahr 2018 soll der Neubau fertig gestellt sein. Nandelstaedt hält es allerdings aufgrund der hohen Kostenintensität für nicht ausgeschlossen, dass man zur Realisierung dieses Projektes ggf. prüft, ein Joint-Venture mit einem befreundeten Binnenschifffahrtsunternehmen einzugehen. Derzeit erwirtschaftet der Bereich Binnenschifffahrt 87 % des Umsatzes, doch der Bereich Umschlag und Lagerung, der mit 13 % am Umsatz beteiligt ist, holt auf. Im Hafengeschäft betreibt das Unternehmen zwei trimodale Umschlagsstandorte in Stuttgart und Heilbronn, wobei auf bestehende Krananlagen von 10 bzw. 14 t zurückgegriffen werden kann. An beiden Standorten hat die Reederei Schwaben ein Grundstück von je rund 14.000 qm mit überdachter Lagerfläche von 9.000 qm in Heilbronn und 8000 qm in Stuttgart. Im Hafen Stuttgart werden für mehrere Lagerkunden, die auch die Bahn nutzen,

Walzwerkserzeugnisse aller Art gelagert. „Wir fungieren auch als Pufferlager für Automobilhersteller und liefern just-in-time ab Hafen Richtung Werk. Am Standort lagern wir darüber hinaus noch weitere Zuliefer-Komponenten.“ Eine Perspektive für den Umschlag sind hier auch Baumaterial und Bauabfälle des Projektes Stuttgart 21.

„In Heilbronn investieren wir derzeit einen sechsstelligen Betrag in die Modernisierung von Lagerhallen und deren Ausrüstung für die sachgerechte Lagerung von Getreide- und Futtermitteln, aber auch für Lebensmittel oder Güter, die höhere Anforderungen an eine Lagerung stellen“, so der Geschäftsführer. „Die Gütermengen werden aus aller Welt mit verschiedenen Verkehrsmitteln angeliefert, in unserem Lager gesammelt und gehen dann nach zuvor erfolgter Kommissionierung in der Regel per LKW zu den Endempfängern.“ Ein anderes wichtiges und unter dem bedeutsamen Aspekt des „nachhaltigen Transportweg“ generiertes Umschlagsgeschäft betreffe die Anlieferung von Lebensmitteln aus dem Nordostdeutschen Raum mit 7-10 Bahnwaggons täglich und deren Nachlauf per Lkw in einem umweltfreundlichen Radius von maximal 5 Kilometer. „Wir sind darüber hinaus für weitere Kunden offen, die beispielsweise die hier verfügbaren Leerwaggons für ihre eigene nachhaltige Logistik nutzen wollen.“ Leistung geht nicht ohne die entsprechende Ausrüstung. „Für die Wiederbelebung der Bahn am Standort Heilbronn haben wir in die Schieneninfrastruktur und neue Rampen an der Lagerhalle investiert“, so Nandelstaedt abschließend.

www.reedereischwaben.de

■ Hans-Wilhelm Dünner | Nu

Blick auf die trimodale Umschlagsanlage im Hafen Stuttgart

