



ALTERNATIVE BINNEN SCHIFF

PORT OF HAMBURG
Magazine 3.15

Liebe Leserinnen und Leser,



HHM/Marc Ihle

mit elf Prozent Anteil am Modal Split und etwa 10.000 Abfertigungen pro Jahr ist Hamburg der drittgrößte deutsche Binnenhafen. Über die Elbe ist er nicht nur mit den Weltmeeren, sondern auch bis in die Tschechische Republik mit wichtigen Industriezentren verbunden. Leider ist auf der Elbe und in den Seitenkanälen längst nicht alles im Fluss: Stark schwankende Wasserstände und der ESK mit dem Bottleneck Hebewerk Scharnebeck begrenzen die Erschließung weiterer Potenziale.

Der Anteil der Binnenschifffahrt am Gütertransport in Deutschland ist seit 2011 von 15 auf 12,3 Prozent zurückgegangen. Wie stellt sich die Situation aus Sicht von Deutschlands größtem Universalhafen dar und was muss geschehen, um das Binnenschiff stärker in Transportketten im Seehafen-Hinterlandverkehr einzusetzen? Für unsere Kunden im In- und Ausland ist entscheidend, zu welchen Kosten und wie zuverlässig Güter zwischen dem Hamburger Hafen und den Terminals im Binnenland transportiert werden. Das Binnenschiff wird dabei zwischen Lkw und Eisenbahnen gelegentlich übersehen.

Neben der Forderung an die Verkehrspolitik zur Ertüchtigung der Wasserstraßen arbeiten Experten immer wieder an Logistiklösungen. Eine Auswahl möchten wir Ihnen im aktuellen Magazin vorstellen. Außerdem informieren wir über Ansätze zur Optimierung der Verkehre in diesem Segment.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen – und vielleicht bekommen Sie ja eine Anregung für Ihre Logistikprozesse?

Stefan Kunze



HHM/Z/Iski

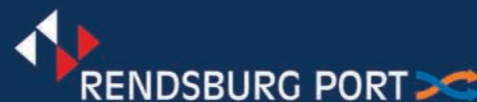
WAS MUSS GESCHEHEN,
UM DAS BINNENSCHIFF
FÜR TRANSPORTKETTEN
ATTRAKTIVER ZU MACHEN?



SCHRAMM

Ports & Logistics

**"EIN STARKER VERBUND NORDDEUTSCHER
HÄFEN UND LOGISTIK PROVIDER"**



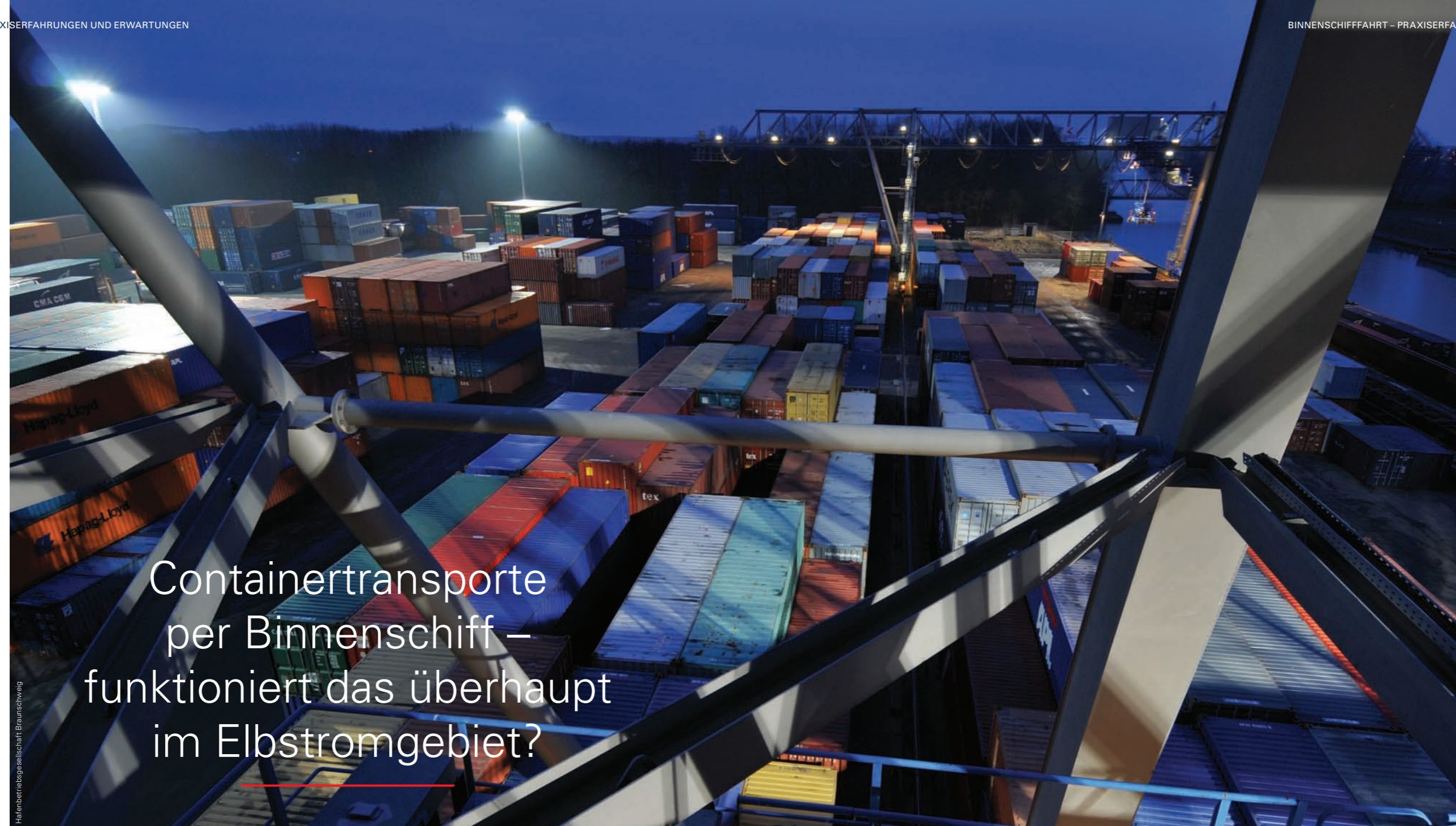
SCHRAMM Ports & Logistics GmbH
Elbehafen, 25541 Brunsbüttel

Telefon: 04852 884-0
Fax: 04852 884-26
info-bp@schrammgroup.de
www.schrammgroup.de

Inhaltsverzeichnis

- 02** Editorial
- 06** Containertransporte per Binnenschiff – funktioniert das überhaupt im Elbstromgebiet?
Warum René Orloff, Niederlassungsleiter der Deutschen Binnenreederei (DBR), auf Schubleichter im Liniendienst setzt und mit welchen Leistungen sich Jens Hohls, Geschäftsführer der Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH, für Verlagerer interessant macht.
- 10** Für Ladung, die nicht auf der Straße transportiert werden kann, nehmen wir das Binnenschiff
Warum für Siemens-Logistikleiter Stanley Koehl vom Transformatorwerk Dresden-Kaditz das Binnenschiff erste Wahl ist.
- 14** Wir würden gerne mehr mit dem Binnenschiff transportieren
Werkleiter Hans Peter Fester, Diplom-Ingenieur (FH), über Vor- und Nachteile des Gütertransports mit dem Binnenschiff aus Sicht der Braas GmbH.
- 18** Binnenhäfen im Elbstromgebiet
Was sich Hafenmanager im Elbstromgebiet für die Zukunft der Binnenschifffahrt wünschen.
- 30** Hamburg will attraktiver für Binnenschiffe werden
Neue Konzepte der Hamburg Port Authority für eine optimierte Abfertigung von Binnenschiffen.
- 34** Interview – Zentrale Koordinierungsstelle für die Hafenanläufe von Binnenschiffen
Die FLZ könnte die Koordination von Binnenschiffsanläufen an Hamburger Terminals übernehmen.
- 38** Veränderungen im Binnenschiffsbau
Viele der technischen Entwicklungen beim Bau und Betrieb von Binnenschiffen fallen erst auf den zweiten Blick auf.
- 40** Menschen – Arbeitsplatz Binnenschiff
Der Neubau Dettmer Tank 140 zeigt, wie modern Binnenschiffe sein können.
- 48** Pinnwand – Peter Pickhuben
Insidertipps einer Hafenmöwe
- 50** Intern – Hafen Hamburg Marketing e.V.
Transportketten im Fokus
- 50** Impressum





Über den Binnenhafen Braunschweig werden die stark industriegeprägten Wirtschaftsräume Braunschweig, Hannover und Minden versorgt.

Containertransporte per Binnenschiff – funktioniert das überhaupt im Elbstromgebiet?

Warum René Oloff, Niederlassungsleiter der Deutschen Binnenreederei (DBR), auf Schubleichter im Liniendienst setzt und mit welchen Leistungen sich Jens Hohls, Geschäftsführer der Hafengesellschaft Braunschweig mbH, für Verlagerer interessant macht.

Herr Oloff, im Elbstromgebiet betreibt die Deutsche Binnenreederei (DBR) zwei Liniendienste, die den Hamburger Hafen mit Binnenhäfen verbinden. Neben der Elbe-Container-Linie, an der die Elbhäfen angeschlossen sind, werden von der DBR über den Elbe-Seiten-Kanal und Mittellandkanal die Häfen Braunschweig, Hannover und Minden angebunden. Mit welchen besonderen Herausforderungen haben Sie es im Bereich Containertransporte per Binnenschiff zu tun?



René Oloff

Schiffbarkeit. In diesem Sommer mussten wir auf der Elbe einen traurigen Niedrigwasserrekord verzeichnen. Die Folge war, dass wir keinen durchgängigen Liniverkehr mehr mit unseren Schiffen für die Häfen oberhalb Magdeburgs gewährleisten konnten. Unser Binnenschiffsdienst über das Kanalgebiet ist dagegen ein stabiles Fahrtgebiet für die DBR.

Wie gehen Sie mit den Auswirkungen einer Einstellung des Binnenschiffsverkehrs um?

Neben höheren Transportkosten für Ersatzverkehre mit

anderen Verkehrsträgern wie Lkw und Bahn, die wir bei einer nicht mehr schiffbaren Elbe zu organisieren und zu verkraften haben, sind für uns die Umsatzeinbußen besonders schmerzlich. Wir können unsere auf der Elbe eingesetzten Elbschiffe nur bedingt in anderen Fahrtgebieten einsetzen. Wenn auf der Elbe nichts mehr geht, liegen unsere Elbschiffe beschäftigungslos fest.

Gibt es denn für Ihr Unternehmen insgesamt ausreichend Ladung für wirtschaftliche Binnenschiff-Liniendienste auf der Elbe?

Ladungsmengen entlang der Elbe sind vorhanden. Jedoch sind Industrie und Spediteure wegen der immer wieder herrschenden Niedrigwasserprobleme nicht so leicht für den Containertransport auf der Elbe zu begeistern. Und das, obwohl unsere Schubtechnologie die Liegezeiten in den Binnenhäfen reduziert und wir im Hamburger Hafen mit seinen zahlreichen Um-

schlagterminals eine Bündelung von Schiffsraum an den Seeterminals ermöglichen. Eine Ertüchtigung der Elbe als zuverlässige Wasserstraße ist daher aus unserer Perspektive die zwingende Voraussetzung für einen wirtschaftlichen Betrieb und mehr Containerladung auf der Elbe. Nur dann werden wir auch die heute schon notwendigen Investitionen in moderne Fahrzeuge und Schiffstechnik vornehmen können.

Bereiten Ihnen die Liniendienste im Kanalgebiet der Elbe auch so große Probleme?

Erfreulicherweise haben wir mit unseren Liniendiensten im Kanalgebiet wesentlich bessere Voraussetzungen. Mit täglichen Abfahrten können wir die an den Kanälen gelegenen Wirtschaftsräume Braunschweig, Hannover und Minden mit ihrer ausgeprägten Industrie stabil anfahren und unseren Kunden eine hohe Versorgungssicherheit anbieten. Nur so kann das Binnenschiff



Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig

Direkt am Mittellandkanal gelegen, profitiert der Hafen Braunschweig von zuverlässigen Wassertiefen.

im harten Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern fester Bestandteil von Transportketten im Seehafen hinterlandverkehr sein. Unsere Kunden wünschen door-to-door-Angebote und wir entwickeln diese gemeinsam mit unseren Partnern.

Herr Hohls, gemeinsam Leistungen für die Kunden entwickeln – ist das auch der Ansatz, den Sie im Hafen Braunschweig verfolgen, um das Binnenschiff stärker in Transportketten einzusetzen?



Jens Hohls

Ja, wir arbeiten sehr eng mit Verkehrsunternehmen und der Verladerschaft zusammen und entwickeln unsere Leistungen im Hafen Braunschweig immer unter Berücksichtigung der Anforderungen unserer Partner. Wir fertigen jährlich rund 60.000 TEU (20-Fuß-Standardcontainer) in Braunschweig ab. Damit bündeln wir als Inland-Hub das größte Container-Transportaufkommen in der Region.

Und wie viele der in Ihrem Hafen umgeschlagenen Container werden mit dem Binnenschiff transportiert?

Hier können wir eine sehr erfreuliche Zahl angeben. Es sind rund zwei Drittel aller Container, die per Binnenschiff ihren Weg von und nach Hamburg nehmen. Mit

dem großen Volumen im Containerverkehr lassen sich Liniendienste auf der Wasserstraße wirtschaftlich organisieren. Die Auslastung stimmt. Und das, obwohl Braunschweig relativ nah am Hamburger Hafen liegt und damit eigentlich der Lkw im Wettbewerb der Verkehrsträger günstige Voraussetzungen bietet. Das Binnenschiff ist inzwischen durch die Erweiterung unserer Leistungen rund um die Containerabfertigung als Alternative zum Lkw für unsere Großverlader attraktiv geworden.

Was mussten Sie tun, um das Binnenschiff für den Containerumschlag in Braunschweig gegenüber dem Lkw attraktiv zu machen?

Zunächst mussten wir in vielen Gesprächen mit Großverladern das Interesse am Verkehrsträger Binnenschiff wecken, da viele Unternehmen neben Lkw und Bahn das Binnenschiff gar nicht mehr in ihren Transportketten auf dem Schirm hatten. Ein ganz wichtiger erster Schritt war deshalb 2001 unsere Investition in ein spezielles Containerterminal für den trimodalen Umschlag. Die Akzeptanz für unser Leistungsangebot nahm im Markt recht schnell zu und wir bauten in den Jahren bis 2008 unser Terminal entsprechend den Anforderungen der Verlader gezielt aus. Heute können unsere Kunden auf eine komplette Logistikhaltung aus einer Hand zugreifen, die im Vergleich zum Lkw wettbewerbsfähig ist.

Mit welchen Leistungen punkten Sie bei Ihren Kunden? Können Sie uns Beispiele nennen?

Um Logistikleistungen in einem Binnenhafen wie Braunschweig erfolgreich und schnell aufzubauen, ist es sehr positiv, wenn das Volumen der Containerladungen auf der Import- und Exportseite nahezu ausgeglichen ist. Dadurch ist die gleichmäßige Auslastung auf den Container-Diensten per Binnenschiff gegeben und Leerfahrten werden vermieden. Da die Containerladung die unterschiedlichsten Waren umfasst, bietet unser Terminal zum Beispiel die Möglichkeit zur Zwischenlagerung. Einige unserer Großkunden schätzen die Möglichkeit, über den Binnenhafen Braunschweig eine just-in-time-Versorgung ihrer Lager zu organisieren. Das spart eigene Lagerkosten und führt zur Optimierung der eigenen Logistik-Prozesse.

Ist die Erreichbarkeit Braunschweigs per Binnenschiff zuverlässig und sicher?

Ja, das ist gegenüber den schwierigeren Wasserstandsverhältnissen auf der Elbe durch den Weg über die Kanäle für uns kein Thema. Die Transporte mit dem Binnenschiff können grundsätzlich mit stabilen Wasserständen durchgeführt werden. Probleme bereitet uns allenfalls in strengen Wintern die Eisbildung. In so einem Fall weichen wir dann auf Ersatzverkehre mit Lkw und Bahn aus, die wir über unser trimodales Terminal jederzeit abfertigen können. Unseren Kunden bieten wir damit in jedem Fall eine zuverlässige Versorgung.

Dann ist ja für Sie in Braunschweig die Welt in Ordnung – oder gibt es auch kritische Punkte anzumerken?

Die Nähe zum Hamburger Hafen und die erfreuliche Wirtschaftsentwicklung im Raum Braunschweig bieten für unsere weitere Hafenentwicklung sehr gute Wachstumsvoraussetzungen. Sorgen bereiten uns die immer wiederkehrenden Verzögerungen durch das marode, nur teilsanierte Schiffshebewerk Scharnebeck. Rund ein Drittel der 4.000 Lkw-Fahrten zwischen Braunschweig und den Seehäfen sind unseren



Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig

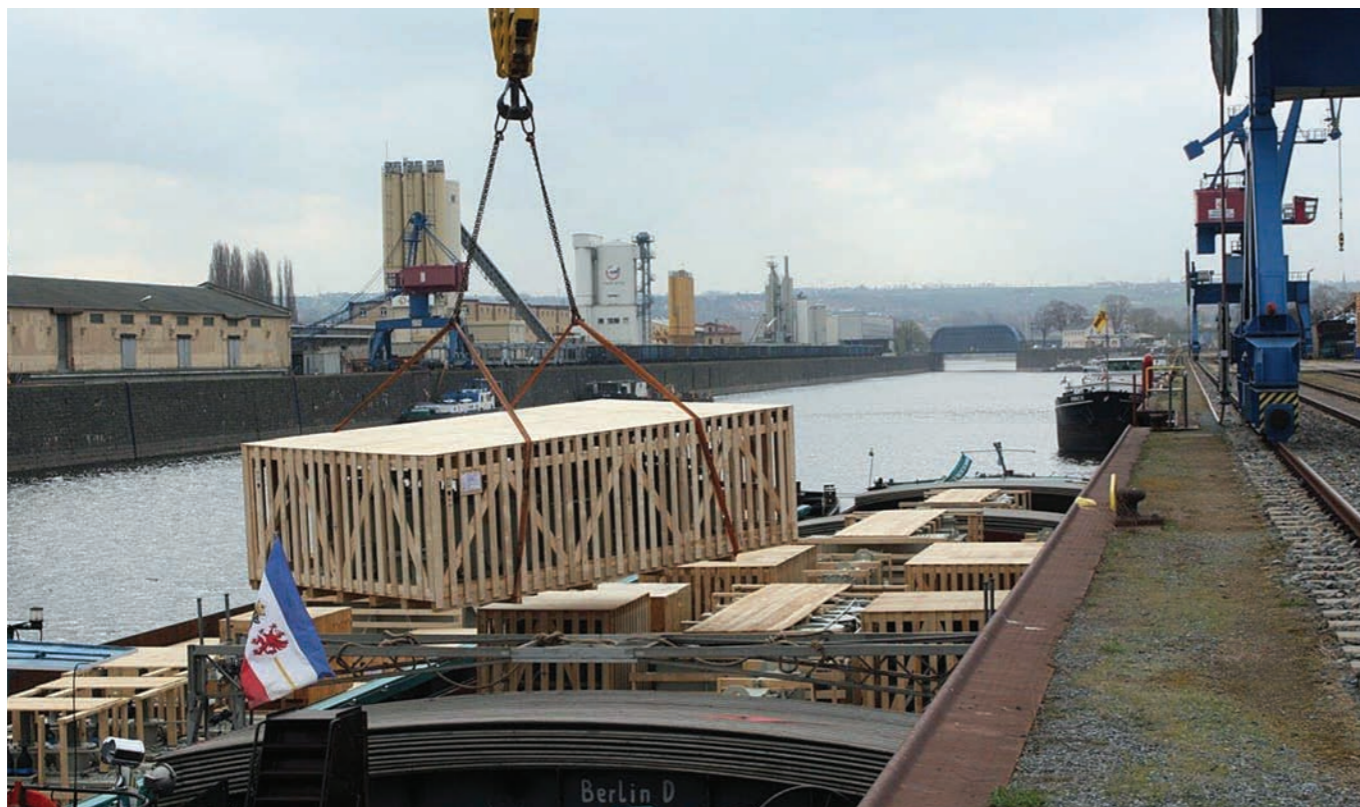
Der Hafen Braunschweig ist trimodal angebunden und bietet seinen Kunden auch logistische Dienstleistungen an.

Erkenntnissen nach jedes Jahr durch unsichere Schiffslaufzeiten verursacht. Das Schiffshebewerk am Elbe-Seiten-Kanal, das wie die Wasserstraßen in die Zuständigkeit des Bundes gehört, ist mittlerweile für die heute eingesetzten Fahrzeuge in der Binnenschiffahrt zu klein. Größere und wirtschaftlichere Binnenschiffe können nicht eingesetzt werden. Um auch künftig verlässlich wirtschaftliche Transporte auf dem Wasserweg anbieten und durchführen zu können, benötigen wir dringend ein zusätzliches Abstiegsbauwerk in Scharnebeck. Ein erster Schritt in die richtige Richtung ist die einstimmig beschlossene Petition des Landtags in Hannover, mit der der Bund aufgefordert wird, der Erneuerung des Schiffshebewerks im Bundesverkehrswegeplan eine höhere Dringlichkeit zu geben. Verbessern muss sich auch aus unserer Sicht die Abfertigung der Binnenschiffe an den Containerterminals des Hamburger Hafens. Aufgrund der einseitigen wasserseitigen Ausrichtung auf die Abfertigung von Großcontainerschiffen kommt es immer wieder zu Verzögerungen in der Binnenschiffabfertigung, die gerade auf kurzen Distanzen wie der Strecke Hamburg-Braunschweig kaum wieder aufzuholen sind. Hier gibt es noch reichlich Optimierungspotenzial. ■



1.000 TEU Jägermeister schwimmen jährlich über den Mittellandkanal nach Braunschweig

Der Hafen Braunschweig wird von mehreren Großkunden als lokale Drehscheibe für Containerversand und -empfang genutzt. So schickt beispielsweise die Firma Mast-Jägermeister SE jährlich rund 1.000 TEU (20-Fuß-Standardcontainer) per Binnenschiff in den Hamburger Hafen. Von dort erfolgt der Weitertransport mit dem Seeschiff in die USA. „Für uns als Hersteller eines hochwertigen Konsumgutes sind neben der hohen Zuverlässigkeit der Logistikhaltung auch Aspekte von Green Logistics wichtig. Da wir leider keinen für Containerverkehre nutzbaren Bahnanschluss besitzen, nutzen wir das Binnenschiff, um Transportmengen von der Straße zu verlagern“, sagt Peter Höfler, Director Customers Service bei Mast-Jägermeister SE. „Daneben bietet dieser Weg auch die Möglichkeit, Puffer zwischen Auslieferung aus dem Werk und dem Verschiffungstermin im Hamburger Hafen zu schaffen und damit Logistikprozesse zu optimieren“, so Höfler weiter.



Fotos: SBO und IMPERIAL

Für so große und schwere Ladung, wie die Leistungstransformatoren der Siemens AG, ist das Binnenschiff die beste Transportlösung.

Für Ladung, die nicht auf der Straße transportiert werden kann, nehmen wir das Binnenschiff

Warum für Siemens-Logistikleiter Stanley Koehl vom Transformatorenwerk Dresden-Kaditz das Binnenschiff erste Wahl ist.

Herr Koehl, seit 1923 werden in Dresden-Kaditz Leistungstransformatoren gebaut, seit 1990 im Verbund der Siemens AG. Als Leiter der Logistik haben Sie Transporte von Ihrem Werk zum Hamburger Hafen zu managen, die besonders schwer und sperrig sind. Wie kommen diese dicken Brummer von Dresden nach Hamburg?



Stanley Koehl

Wir produzieren in unserem Werk für Kunden in der ganzen Welt Transformatoren mit einem Einzelgewicht von bis zu 200 Tonnen. Die Herausforderung ist das große Gewicht und mit bis zu fünf Metern die außergewöhnliche Höhe der Transformatoren, die zur Verschiffung nach Übersee in den Hamburger Hafen müssen. Das hohe Einzelgewicht und die Abmessungen machen diese Exportladungen für den Transport auf der

Straße und Schiene ungeeignet. Bei Gewichten über 100 Tonnen und einer Höhe von 4,30/4,40 Meter ist es fast unmöglich eine Transportgenehmigung für die Straße zu erhalten. Unser Siemens Transformatorenwerk ist deshalb regelmäßiger Nutzer des Binnenhafens Dresden. Von dort geht es dann mit dem Binnenschiff direkt in den Hamburger Hafen zur weiteren Verladung auf das Seeschiff.

Wie sieht denn so ein typischer Transformatorentransport mit dem Binnenschiff auf der Elbe aus?

Das Binnenschiff ist ein idealer Verkehrsträger für unsere sehr spezielle Ladung, da wir bei der Beladung im Dresdener Alberthafen die Möglichkeit haben, mehrere Transformatoren und das dazugehörige Zubehör mit einem Schiffsverband zu transportieren. Neben dem deutlichen Kostenvorteil bei einem gebündelten Transport entlasten wir durch Einsatz eines Binnenschiffs

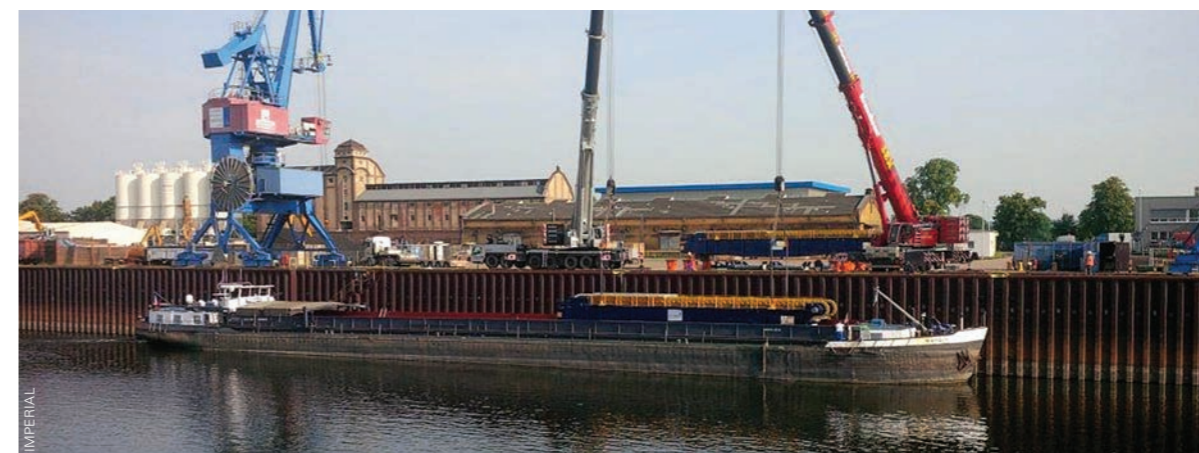
auch die Straße. Würden wir einen solchen Transport über die Straße organisieren, müssten wir sechs Tieflader für die Transformatoren und 25 Sattelzüge für die Zubehörladung einsetzen. Da ist die Wasserstraße klar im Vorteil. Die Elbe ist für uns der direkte Weg zum Hamburger Hafen. Trotz relativ hoher Umschlagkosten ist die hervorragende Qualität der Abfertigung in Dresden und die in vielen Jahren entwickelte gute Zusammenarbeit mit den Hamburger Umschlagterminals für uns entscheidend.

Kommen Sie denn mit Ihren Schwerguttransporten ohne Tiefgangsprobleme von Dresden bis nach Hamburg?

Das ist immer wieder ein Thema für uns. Wenn wir wochenlanges Niedrigwasser der Elbe haben und der Binnenschiffsverkehr eingestellt ist, haben wir ein Problem. Dann bleibt uns nur die Verlagerung unserer Binnenschiffstransporte auf den Lkw. Bei besonders schweren und hohen Transformatoren, die wir nicht

per Lkw nach Hamburg transportieren dürfen, sind wir gezwungen, im Dresdener Hafen eine Zwischenlagerung zu organisieren und auf ausreichende Wasserstände der Elbe zu warten. Auch wenn es häufig gelingt, Pönal-Forderungen unserer Kunden zu vermeiden, treffen uns Lieferverzögerungen durch Niedrigwasser sehr. Wenn wir nicht pünktlich liefern, dann ist das auch ein Imageverlust für den Werkstandort Dresden – und nicht selten ein Verhandlungsargument bei Folgeaufträgen. Wir bedauern deshalb sehr, dass die erfolgreichen Anstrengungen des Dresdner Hafens, auf die steigenden Verlade-Anforderungen der Industrie im Freistaat Sachsen einzugehen, durch eine nur mit schwer kalkulierbaren Restriktionen schiffbare Elbe in Frage gestellt werden.

Die Schiffbarkeit der Elbe ist auch für Annett Hütter, Vertriebsmanagerin bei der Imperial Shipping Services GmbH, und für Heiko Loroff, Geschäftsführer der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH, ein kritisches Thema.



Bei wochenlang anhaltendem Niedrigwasser können die Binnenschiffe nicht fahren und das Schwergut muss sehr aufwändig per Lkw zum Seehafen Hamburg gebracht oder in Dresden zwischenlagert werden.

Frau Hütter, vor welche besonderen Herausforderungen stellen Sie Schwerguttransporte mit dem Binnenschiff auf der Elbe?



Annett Hütter

Für uns als Binnenschiffsunternehmen ist die Wasserstraße Elbe zur Anbindung der Verlager in Sachsen von großer Bedeutung. Der Maschinen- und Anlagenbau in dieser Wirtschaftsregion ist mit seiner starken Exportorientierung grundsätzlich für unsere Transportleistungen per Binnenschiff wie geschaffen. Es ist uns auch bisher gelungen, alle Transportaufträge durchzuführen. Der zusätzliche Aufwand bei Niedrigwasser auf der Elbe ist für uns beträchtlich. So müssen wir zum Beispiel bei Niedrigwasser die Ladung auf mehrere Schiffe verteilen und wir benötigen dadurch mehr Fahrzeuge als ursprünglich geplant und kalkuliert. Dabei wird uns gelegentlich auch die Heranführung zusätzlicher Binnenschiffe erschwert, weil diese kurzfristig nicht mehr frei verfügbar sind. In solchen Fällen funktioniert unsere gute Zusammenarbeit mit den tschechischen Reedern, die neben geeignetem Schiffsraum auch ortskundiges Personal an Bord haben und so unter maximaler Nutzung der Elbewasserstände Ladung aufnehmen und sicher transportieren können. Dabei werden auch unkonventionelle Metho-

den verwendet – der Einsatz von RoRo-Schiffen mit geringerem Leertiefgang verbessert zum Beispiel das Leistungsspektrum, wie wir erst kürzlich bei der Verladung einer Dampfdruckturbine in Dresden feststellen konnten. Dennoch benötigen wir dringend nicht nur Lippenbekenntnisse zur Binnenschiffahrt, sondern endlich einen Schifffahrtsweg mit kalkulierbaren Verkehrsbedingungen. Wenn die Elbe nicht für die Binnenschiffahrt besser nutzbar wird, verliert nicht nur die Verlager das Vertrauen, sondern auch unser Gewerbe die Existenzgrundlage.

Herr Loroff, wie positionieren sich die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe (SBO) erfolgreich in diesem schwierigen Umfeld?



Heiko Loroff

Der Alberthafen Dresden wurde im Jahr 1895 als Eisenbahnverkehrshafen eröffnet und hat sein Gesicht in den letzten Jahren deutlich gewandelt. Wenn wir heute gegenüber der Verkehrspolitik die mangelhafte Schiffbarkeit der Elbe ansprechen, wird oft ausgeblendet, dass auf diesem Fluss vor dem Zweiten Weltkrieg mehr Güter per Binnenschiff transportiert wurden als auf dem Rhein. In der Gegenwart müssen wir uns, um im Markt bestehen zu können, als Hafengruppe



Dem Schubverband stehen auf dem Weg zwischen Riesa und Hamburg aufgrund anhaltenden Niedrigwassers viele Herausforderungen bevor.

immer wieder neu an die Erfordernisse der verladenden Wirtschaft anpassen. Durch erweiterte Leistungen, wie zum Beispiel die von uns speziell für die Montage von Großkomponenten in Dresden errichtete Halle, erweitern wir unser Serviceangebot. Als nächstes werden wir einen Schwerlastkran in Dresden in

Betrieb nehmen, der für die immer schwerer werdenden Ladungen ausgerichtet ist. Auch wenn unsere sechs SBO-Häfen Universalhäfen sind, gibt es eine Spezialisierung. So ist Riesa unser trimodales Containerterminal und Dresden der Schwerpunkt für Projektladungen. ■

HAMBURG · BREMEN · HANNOVER · FREIBERG · ROTTERDAM · ANTWERPEN · BARCELONA

WIR VERBINDEN DIE WELT



NAVIS® THE CARGO COMPANY
NAVIS SCHIFFAHRTS- UND SPEDITIONS-AKTIENGESELLSCHAFT

WELTWEITE SEEFRACHT
INTERNATIONALE SEEHAFEN-SPEDITION

LANDVERKEHRE
33 LÄNDER IN EUROPA UND NORDAFRIKA

WELTWEITE LUFTFRACHT
ALS REGISTRIERTER IATA-LUFTFRACHTAGENT

BESUCHEN SIE UNS IM NETZ: WWW.NAVIS-AG.COM

RHENUS LOGISTICS

RHENUS MIDGARD HAMBURG GMBH

Die Rhenus-Gruppe ist ein weltweit operierendes Logistikunternehmen mit einem Umsatz von über 4,1 Mrd. Euro und mehr als 24.000 Beschäftigten.

Rhenus Midgard Hamburg ist Ihr Ansprechpartner für individuelle Seehafenlogistik. Wir leisten sämtliche Umschlags-, Lasch- und Stuarbeiten, sicher und zuverlässig. An unseren Hafenanlagen sorgen wir mit modernen Umschlagskapazitäten für die reibungslose Abfertigung von See- und Binnenschiffen sowie weiterer Verkehrsträger. Zudem bieten wir den GREENLINER für den ökologischen und effizienten Transport von Gütern über den Wasserweg innerhalb des Hamburger Hafens.

Rhenus Midgard Hamburg GmbH

- Massengut & massenhaftes Stückgut
- Container, Stückgut, Schwergut & Projektladung
- Spedition & Transportdienstleistungen
- Seemäßige Verpackung & Lagerlogistik
- Agentur

ALLROUNDER FÜR HAMBURG



Rhenus Midgard Hamburg GmbH · 2. Hafenstraße 4, 21079 Hamburg · Tel.: +49 (0) 40 / 76 60 03-0 · Fax: +49 (0) 40 / 76 60 03-59
E-Mail: info.hamburg@de.rhenus.com · Internet: www.rhenus.com

Wir würden gerne mehr mit dem Binnenschiff transportieren

Werkleiter Hans Peter Fester, Diplom-Ingenieur (FH), über Vor- und Nachteile des Gütertransports mit dem Binnenschiff aus Sicht der Braas GmbH.

Herr Fester, die Braas GmbH ist Deutschlands führender Anbieter von kompletten Dachsystemen. In Deutschland arbeiten rund 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an 17 Standorten für Braas. Die Produktpalette reicht von Dachsteinen und Dachziegeln über Dachsystemteile, Solarsysteme und Dämmung bis zu einem umfassenden Serviceangebot. Welche Produkte bezieht Ihr Unternehmen per Binnenschiff und welche Rolle nimmt das Binnenschiff innerhalb Ihrer Transportketten ein?

Für unsere Produktion von Dachziegeln in Karstädt in Brandenburg benötigen wir Tonkomponenten, die wir am liebsten per Binnenschiff beziehen. Die Transportkette haben wir vor zwei Jahren in enger Zusammenarbeit mit dem ElbePort Wittenberge aufgebaut – sie führt auf dem Wasserweg vom Rhein über den Mittelkanal weiter bis nach Wittenberge. Von dort aus können die Rohstoffe nach Umladung auf den Lkw die letzten 35 Kilometer per Lkw in unser Werk nach Karstädt gebracht werden. Zuvor wurden die Rohstoffe nur bis Haldensleben, nahe Magdeburg, per Binnenschiff auf dem Mittellandkanal angeliefert und dann mit Lkw über eine bedeutend längere Strecke von 150 Kilometern auf der Straße bis in unser Werk transportiert.

Von Anfang an war uns allen klar, dass die Elbe für die Binnenschiffahrt keine gut ausgebaute Wasserstraße ist. Umso erstaunlicher ist es, dass wir unsere Transporte bis Anfang dieses Jahres insgesamt recht gut bewerkstelligen konnten – immer in der Hoffnung, einen in Aussicht gestellten Ausbau der Elbe voranzutreiben. Doch dann verschlechterte sich die Transportsicherheit durch die nicht ausreichend vorhandene Schiffbarkeit so stark, dass die Produktionssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Wir konnten uns nicht mehr darauf verlassen, dass unsere Rohstoffe rechtzeitig ankommen. Weil auf der Elbe die für beladene Binnenschiffe notwendige Fahrwassertiefe nicht gesichert ist, haben wir uns seit Mai leider vorerst wieder auf den vorher genutzten längeren Transportweg per Binnenschiff bis Haldensleben und dann auf der Bundesstraße nach Karstädt umstellen müssen.

Es ist sehr bedauerlich, dass Industrieunternehmen, die auf das Binnenschiff setzen, durch mangelhafte Infrastruktur der Wasserstraße ihre Transporte in größerem Umfang vom Binnenschiff auf den Lkw zurück verlagern müssen. Welche logistischen Herausforderungen sehen Sie insgesamt bei der Gestaltung Ihrer Transportketten?

Das Werk der Braas GmbH für die Produktion von Dachziegeln liegt in Karstädt bei Brandenburg.



flyvlm.com

Schon ab
49
euro
One-Way-Flug

Vier renommierte Häfen

Hamburg - Rotterdam

Hamburg - Antwerpen

Hamburg - Southampton

Vier Flüge an allen Arbeitstagen

Super günstige Flüge ohne Zusatzkosten:

- Kostenloser Bordservice
- Gebührenfreie Sitzplatzreservierung
- 23 kg aufzugebendes Freigepäck

flyvlm



Wenn der Wasserstand es zulässt, werden die Tonkomponenten für Braas per Binnenschiff am ElbePort Wittenberge angeliefert.

Die Verarbeitung der Rohstoffe erfolgt bei uns so schnell wie möglich, um zusätzliche Lagerkosten zu vermeiden. Alle zusätzlichen Aufwendungen, inklusive der gesamten Transportabwicklung und Logistik, erhöhen direkt die Herstellungskosten und gefährden damit unsere Wettbewerbsfähigkeit in einem sowieso schon umkämpften Markt. Eine lückenlose Rohstoffversorgung ist für uns deswegen existenziell. Wir produzieren mittlerweile acht verschiedene Dachziegelmodelle für den deutschen Raum, Benelux, Skandinavien und die baltischen Länder. Der Exportanteil beträgt 60 Prozent unserer Produktionsleistung. Ohne zuverlässig funktionierende Transportketten bekämen wir ganz schnell große Probleme.

Der ElbePort Wittenberge wird von der Buss Gruppe betrieben. Michael Beyer ist der Managing Director der Buss Inland Terminals. Herr Beyer, Wittenberge liegt in einem der schlechtesten Elbabschnitte und relativ nah an Hamburg. Welche Chance hat da das Binnenschiff? Wie reagieren Sie z.B. auf Ereignisse wie Niedrigwasser?

Das Binnenschiff wird immer dann eingesetzt wenn der Wasserstand auf der Elbe dies zulässt. Wir haben bei Niedrigwasser natürlich andere Transportlösungen für unsere Kunden, damit diese entsprechend versorgt werden. Diese sind dann allerdings leider nicht so wirtschaftlich wie das Binnenschiff.

Die Buss Gruppe hat sich unter anderem für den Betrieb von zwei Binnenhäfen in Wustermark und Berlin entschieden. Worauf gründet sich der Optimismus, neben dem Hauptgeschäftsfeld Seeterminal auch im Binnenland unter den schwierigen Wasserstraßen-Bedingungen Hafengebiete zu werden?

Ein Aspekt ist die steigende Bedeutung der Hinterlandverkehre, der zweite ist, dass wir unseren Kunden sowohl im Seehafen als auch im Hinterland alles aus einer Hand anbieten wollen. So verbinden wir zwei wichtige Metropolen über die Standorte Wittenberge und Wustermark (Berlin) miteinander und verlagern

Produkte aus oder für die Region von der Straße auf das Binnenschiff oder die Schiene.

Welche guten und schlechten Erfahrungen haben Sie damit bisher gemacht und welche Wünsche haben Sie für die Zukunft Ihrer Binnenland-Terminals?

Die Kommunalpolitik tut ihr Möglichstes, um uns zu unterstützen und macht die Landes- bzw. Bundespolitik ebenso wie wir auf ihre Zusage „die Wasserstraße Elbe an 345 Tagen mit mindestens 1,60 Meter schiffbar zu halten“ aufmerksam. Die Bundespolitik sollte zu ihrer Zusage stehen und dies auch entsprechend umsetzen, statt ständig nach neuen Ausreden zu suchen.

Herr Fester, warum ist das Binnenschiff für die Logistik Ihres Unternehmens so interessant und was spricht für die Nutzung des Binnenschiffs über den ElbePort Wittenberge?

Der Elbhafen Wittenberge liegt nur 35 Kilometer entfernt von unserem Werk Karstädt. Die Steuerung unserer Tonkomponenten-Anlieferungen über Wittenberge bringt eine starke Entlastung der Bundesstraße 189. Umweltfreundliche Transportketten entsprechen auch unserer Firmenphilosophie. Wir legen großen Wert auf eine nachhaltige, ökologische und wirtschaftliche Produktion. Die Vorteile des Binnenschiffs sind die großen Gütermengen, die transportiert werden können. Außerdem entlasten wir damit das Straßennetz, die Umwelt und schließlich auch unsere Kosten.

Was muss aus Ihrer Sicht passieren, damit das Binnenschiff auf der Elbe einen größeren Anteil am Gütertransport übernehmen kann?

Um an die Zusammenarbeit mit dem ElbePort Wittenberge wieder anknüpfen zu können, bedarf es einer starken Förderung der natürlichen Wasserstraße. Denn wenn die Elbe wenig Wasser führt, sind einige Passagen nicht mehr schiffbar. Diese Stellen müssen dringend ausgebaut werden, um die Elbe als sicheren Transportweg langfristig in Transportketten einplanen zu können. Nur dann wird ein größerer Teil der Gütermengen per Binnenschiff transportiert werden. ■





NYK Line (Deutschland) GmbH
 Am Kaiserkai 1 · 20457 Hamburg
 Tel.: +49-40- 33 400- 0
 Fax: +49-40- 33 400- 1290
 Mail: nykline.hamburg@ne.nykline.com
 www.nykline.com

WILLIS GMBH & CO. KG
 FRANKENSTR. 5
 20097 HAMBURG



WILLIS
 IHR VERSICHERUNGSMAKLER
 IM HAFEN


TEL.: 040/ 84 00 40- 0
 FAX: 040/ 84 00 40- 1650
 WWW.WILLIS.COM




RICKMERS-LINIE




Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG
 Neumühlen 19 · D-22763 Hamburg
 Telefon: + 49 (0) 40 38 91 77-200
 Telefax: + 49 (0) 40 38 91 77-274
 e-mail: info@rickmers.net · www.rickmers-linie.com







Zollmanagement für Ihre Im- und Exporte



IMPORT



TRANSIT



EXPORT


We care about your customs //

Leistungen

- + Zollabfertigung
- + Fiskalvertretung
- + Consulting
- + Schulung
- + Kunden-Webportal

Regional verankert, bundesweit tätig, international ausgerichtet. Als Zoll-dienstleister steht IMPORT PARTNER seinen Kunden seit 1990 mit einem neutralen, souveränen und zuverlässigen Zollmanagement als Partner zur Seite. Mit unseren kompetenten Zollprofis, die auch Ihre Sprache sprechen, kennt Ihr Erfolg keine Grenzen.

www.import-partner.de Telefon 040 333 97 60

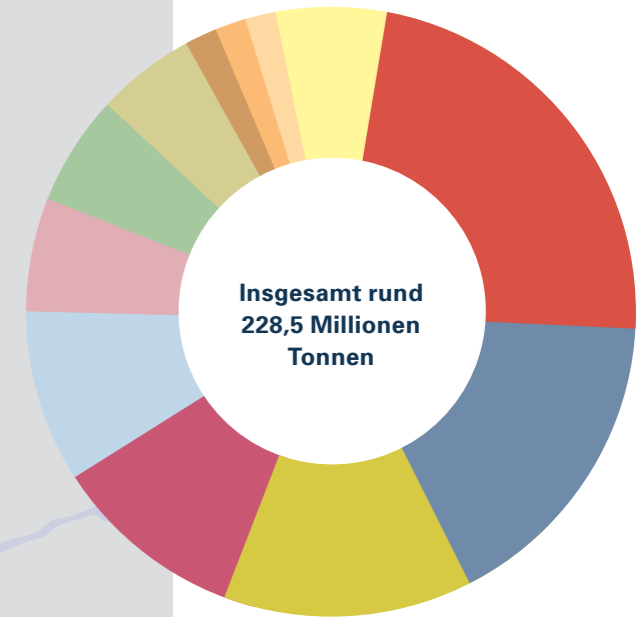


BINNENHÄFEN IM ELBSTROM- GEBIET



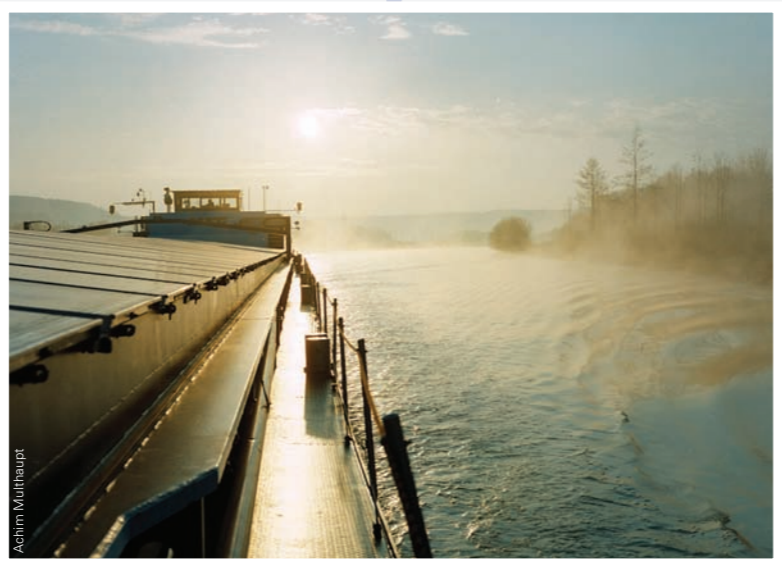
Was auf Deutschlands Flüssen und Kanälen verschifft wird:

Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt 2014, beförderte Güter in Millionen Tonnen:



- Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse **56,5 Mio. t**
- Kokerei- und Mineralölerzeugnisse **37,6 Mio. t**
- Kohle, rohes Erdöl und Erdgas **35,5 Mio. t**
- Chemische Erzeugnisse etc. **23,4 Mio. t**
- Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft, Fischerei **16,9 Mio. t**
- Sekundärstoffe, Abfälle **12,3 Mio. t**
- Metalle und Metallerzeugnisse **12,1 Mio. t**
- Nahrungs- und Genussmittel **9,7 Mio. t**
- Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse **3,4 Mio. t**
- Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips, etc) **3,2 Mio. t**
- Maschinen und Fahrzeuge **3,4 Mio. t**
- Unbekannt und Sonstiges **14,7 Mio. t**

Quelle: Statistisches Bundesamt



Achim Mühlaupt

BRUNSBÜTTEL

www.brunsbuettel-ports.de

Terminal-Spezialisierung

- Projektladung
- konventionelles Stückgut
- Massengut
- Offshore-Komponenten
- logistische Dienstleistungen

- Container

Terminalfläche

- Freilagerfläche 483.900 m²
- Hallenfläche 27.900 m²

Krankapazität und Equipment

- 3 Krane bis 120 t
- 2 Ölübernehmergeräte

- 1 Flüssiggasübernehmergerät
- MultiDocker bis 20 t
- Reachstacker bis 45 t
- Gabelstapler bis 30 t
- Radlader/Mobilbagger
- 2 Lkw Waagen (bis 60 t)

Anbindung

- trimodal (Wasser, Straße, Schiene)



Brunsbüttel Ports GmbH



„Ich wünsche mir, dass der umweltfreundliche Verkehrsträger Binnenschiff im Hinterlandverkehr der Seehäfen weiter an Bedeutung gewinnt und mehr Güter von der Straße auf die Binnenwasserwege verlagert werden.“

Frank Schnabel, Geschäftsführer Brunsbüttel Ports

WITTENBERGE

www.elbeport.de

Terminal-Spezialisierung

- Container
- Projektladung und Schwergut
- Massengut (fest und flüssig)
- logistische Dienstleistungen

Terminalfläche

- 21.000 m² Terminalfläche
- 384 m² Verladeplattform
- 150.000 m² Erweiterungsfläche

Krankapazität und Equipment

- 64 t Hebeleistung
- Mobilkran

- Reachstacker
- Kompaktlader/Radlader
- Eigener Lkw-Fuhrpark mit Sattelauflegern

Anbindung

- trimodal (Wasser, Straße, Schiene)
- 3.000 m Gleislänge (5 Gleise)



Buss Port Logistics



„Wir haben uns unter anderem für den Standort Wittenberge entschieden, da die Politik klare Zusagen zur Schiffbarkeit der Elbe getätigt hat. Und an diese sollte sich die Bundespolitik auch gebunden fühlen.“

Jonathan Schünke, Terminal Operations Manager Inland Terminals bei Buss Port Logistics

RENSBURG

www.rensburg-port.de

Terminal-Spezialisierung

- Stück- und Schwergut
- Projektladung
- Container

Terminalfläche

Terminalfläche: 37.000 m²

Krankapazität und Equipment

- 2 Hafenmobilkrane bis 250 t im Tandembetrieb
- Reachstacker
- Gabelstapler bis 16 t
- 14 Rolltrailer



Rensburg Port GmbH

- 2 Tug Master
- Lagerhalle

Anbindung

- Anschluss an Wasserstraße

STADE

www.buss-port-logistics.de

Terminal-Spezialisierung

- Container
- Projektladung
- konventionelles Stückgut
- Massengut
- RoRo
- Offshore-Komponenten
- logistische Dienstleistungen

Terminalfläche

- 35.000 m² Terminalfläche
- 20 t/m² Flächenbelastung

Krankapazität und Equipment

- 104 t Hebeleistung



Buss Port Logistics

- Mobilkran
- Mobilbagger
- Containerspreader
- RoRo-Rampe

Anbindung

- trimodal (Wasser, Straße, Schiene)

MAGDEBURG

www.magdeburg-hafen.de

Terminal-Spezialisierung

- Container
- Projektladung
- konventionelles Stückgut
- Massengut
- Gefahrgut

Terminalfläche

- 40.000 m² gedeckte Lagerfläche
- 200.000 m² befestigte Lagerfläche

Krankapazität und Equipment

- Krananlagen bis 50 t
- Mobilkran bis 500 t
- Straßenfahrzeugwaage 50 t



D. VID. Flugdienst Magdeburg GmbH

- öffentliche Gleiswaage 120 t
- Landstromanlage für Binnenschiffe
- Anbindung**
- trimodal (Wasser, Straße, Schiene)



Magdeburger Hafen GmbH

„Ich wünsche mir, dass das verladende Gewerbe und auch die Logistiker die Binnenschifffahrt nicht nur als Lückenbüßer bei Kapazitätsengpässen in Betracht ziehen, sondern das System Wasserstraße generell als eine gute Alternative in ihre Logistikkonzepte einbeziehen.“

Karl-Heinz Ehrhardt, Geschäftsführer Magdeburger Hafen GmbH

AKEN

www.hafen-aken.de

Terminal-Spezialisierung

- Im- und Export von Rohstoffen, Halberzeugnissen und Fertigprodukten
- logistische Dienstleistungen
- Gefahrgut

Terminalfläche

- gedeckte Lagerflächen und befestigte Freilagerflächen

Krankapazität und Equipment

- stationäre Krantechnik bis 270 t
- kombinierter Umschlag bis 600 t
- zwei Doppellenkerwippdrehkrane bis 5 t
- Mobilkran bis 5 t
- Containerkran 45 t



Hafenbetrieb Aken

- Reachstacker
- öffentliche Straßenfahrzeugwaage
- Gleiswaage
- Anbindung**
- trimodal (Wasser, Straße, Schiene)

„Wir wünschen uns den Erhalt der Elbe als Wasserstraße sowie die Beibehaltung des Unterhaltungszieles (1,60 m Fahrrinntiefe bis Dresden an 345 Tagen) für die Elbe.“

Peter Ziegler, Geschäftsführer Hafenbetrieb Aken GmbH



SÄCHSISCHE BINNENHÄFEN OBERELBE

www.binnenhafen-sachsen.de

Hafengruppe

- Dresden
- Decín
- Lovosice
- Riesa
- Roßlau
- Torgau

Terminal-Spezialisierung

- Container
- Projektladung
- konventionelles Stückgut
- Massengut

Krankapazität

- Dresden: bis zu 85 t
- Decín: bis zu 80 t
- Lovosice: bis zu 185 t
- Riesa: bis zu 50 t

- Roßlau: bis zu 70 t
- Torgau: bis zu 35 t

Anbindung

- trimodal (Wasser, Straße, Schiene)



„Der geplante Stauwehr in Děčín muss zügig realisiert werden, um die tschechischen Häfen verlässlich an das Europäische Wasserstraßennetz anzuschließen und freien Zugang zu ihren Märkten zu ermöglichen. Dabei vertrauen wir auf die Umsetzung des deutschen Unterhaltungszieles einer Fahrrinntiefe von 1,60 Meter.“

Veronika Weiß, Geschäftsführerin Česko-saské přístavy

ČESKÉ PŘÍSTAVY

www.czechports.cz

Hafengruppe

- Ústí nad Labem
- Mělník
- Praha, Holešovice, - Smíchov, - Radotín
- Kolín
- Pardubice
- Container Terminal Pardubice Černá za Bory

Terminal-Spezialisierung

- Mělník: Schwergut, Projektladung, konventionelles Stückgut, Containerlogistik
- Ústí nad Labem: Agrarprodukte, Containerlogistik, Schwergut, Stahlprodukte, konventionelles Stückgut



České přístavy

Krankapazität und Equipment

- Mělník: Kran bis zu 300 t, 2 Eisenbahnkrane bis zu 20 t, Portalkran bis zu 8 t

- Ústí nad Labem: Kran bis zu 26 t

Anbindung

- Trimodal (Wasser, Straße, Schiene)



HALDENSLEBEN
www.uhh-haldensleben.de

- Terminal-Spezialisierung**
- Container
 - Schwergut
 - logistische Dienstleistungen

- Terminalfläche**
- 35.000 m² befestigte Freilagerfläche
 - 290 m Kaje

- Krankapazität und Equipment**
- Spezialequipment für Lkw-Gestellungen
 - 2 x 45 t Reachstacker

- Anbindung**
- trimodal (Wasser, Straße, Schiene)

BERLIN (BEHALA)
www.behala.de

- Terminal-Spezialisierung**
- Container
 - Projektladung

- konventionelles Stückgut
- Massengut
- logistische Dienstleistungen

- Terminalfläche**
- 20.000 m²

- Krankapazität und Equipment**
- 2 Containerbrücken bis 45 t
 - 1 Schwergutkran bis 350 t
 - 1 Leercontainerstapler

- Anbindung**
- trimodal (Wasser, Straße, Schiene)



„Wenn ich einen Wunsch frei hätte, würden wir das CHECK-IN der Container für den Seehafen Hamburg bereits vorgelagert in unserem Binnenterminal durchführen.“

Hergen Hanke, Geschäftsführer UHH Umschlags- und Handelsgesellschaft Haldensleben mbH



„Neben einem zügigen Neubau der Schleuse Scharnebeck und der Instandsetzung der neuen Schleuse Wusterwitz wünsche ich mir eine Ratengleichheit für das Handling von Binnenschiffen zu den Bahnterminals im Seehafen.“

Klaus-G. Lichtfuß, Leiter Logistik BEHALA



BRAUNSCHWEIG
www.braunschweig-hafen.de

- Terminal-Spezialisierung**
- Universalhafen
 - logistische Dienstleistungen

- Terminalfläche**
- 38.000 m² Terminalfläche

- Krankapazität und Equipment**
- 7 Doppellenker-Krane bis 35 t
 - Pumpstationen für flüssige Massengüter
 - 2 Containerbrücken bis 50 t
 - 3 Reachstacker

- Anbindung**
- trimodal (Wasser, Straße, Schiene)



„Für die Binnenschifffahrt wünsche ich mir die schnellste Bereitstellung eines durchgängigen und für das übergroße Motorschiff tauglichen Verkehrsnetzes.“

Jens Hohls, Geschäftsführer Hafengebrietsgesellschaft Braunschweig mbH



MINDEN
www.mindener-hafen.de

- Terminal-Spezialisierung**
- Container
 - logistische Dienstleistungen

- Terminalfläche**
- 33.000 m² Terminalfläche
 - Stellplatzkapazität von ca. 1000 TEU

- Krankapazität und Equipment**
- 4 Reachstacker
 - Leercontainerstapler
 - Gabelstapler bis 3,5 t

- Anbindung**
- trimodal (Wasser, Straße, Schiene)

„Ich wünsche mir ein gesteigertes Bewusstsein für die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt, bzw. dem Kombinierten Verkehr insgesamt, als Maßnahme gegen Emissionen und als Alternative für verstopfte Straßen.“

Joachim Schmidt, Geschäftsführer der Mindener Hafen GmbH



BERLIN (HAVELPORT)

www.havelport.de

Terminal-Spezialisierung

- Massengut (fest)
- Projektladung und Schwergut
- logistische Dienstleistungen

Terminalfläche

- 28.250 m² Terminalfläche
- 58.000 m² Erweiterungsfläche

Krankapazität und Equipment

- 45 t Hebeleistung
- Reachstacker

Mobilbagger

- Kompaktlader/Radlader
- Lkw-Waage

Anbindung

- Anbindung an Wasser und Straße
- trimodale Anbindung in Planung



Buss Port Logistics



„Die Bundespolitik sollte das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 am Havelkanal schnellstmöglich umsetzen. So wären die wasserseitigen Transporte in den Raum Berlin wirtschaftlicher und für den Kunden attraktiver.“

Michael Beyer, Geschäftsführer beim HavelPort Berlin



Logistik GmbH

CUXHAVEN

www.cuxport.de

Terminal-Spezialisierung

- Container
- Projektladung
- konventionelles Stückgut
- Massengut

Terminalfläche

- 263.000 m²

Krankapazität und Equipment

- RoRo-Rampen bis 350 t
- Reachstacker
- Stapler bis zu 32 t
- Hafenmobilkran bis zu 100 t

Anbindung

- trimodal (Wasser, Straße, Schiene)

- Portalkran bis zu 500 t
- Raupenkrane

„Ich wünsche mir, dass der Binnenschifffahrt stets ausreichend Tiefgang für planbare intermodale Transportketten zur Verfügung gestellt wird.“

Roland Schneider, Business Development Manager Cuxport GmbH



DORTMUND

www.dortmunder-hafen.de

Terminal-Spezialisierung

- Container
- Wechselbrücken und Trailer

Terminalfläche

- 60.000 m²
- 30.000 m² Leercontainerdepot

- Ab 2016 neues KV-Terminal „Am Hafenbahnhof“ mit 150.000 Ladeeinheiten.

Krankapazität und Equipment

- 3 Portalkrane bis 60 t
- 3 Reachstacker
- 4 Leercontainerstapler



Dortmunder Hafen AG

- 3 Hubmaststapler bis 12 t
- 8 Kühlcontainer-Anschlüsse

Anbindung

- trimodal (Wasser, Straße, Schiene)



„Ich wünsche mir, dass die Bedeutung der Binnenschifffahrt stärker in das Bewusstsein der Öffentlichkeit rückt. Die Vorteile der Binnenschifffahrt sind ein bereits bestehendes und weitverzweigtes Wasserstraßensystem und der ressourcenschonende Gütertransport mit vielen freien Kapazitäten.“

Uwe Büscher, Vorstand der Dortmunder Hafen AG

KIEL (NORDHAFEN/ OSTUFERHAFEN)

www.portofkiel.com

Terminal-Spezialisierung

- Nordhafen: Agrarprodukte,
- Ostuferhafen: Forstprodukte,

Kohle, Stückgut, Schwergut

Terminalfläche

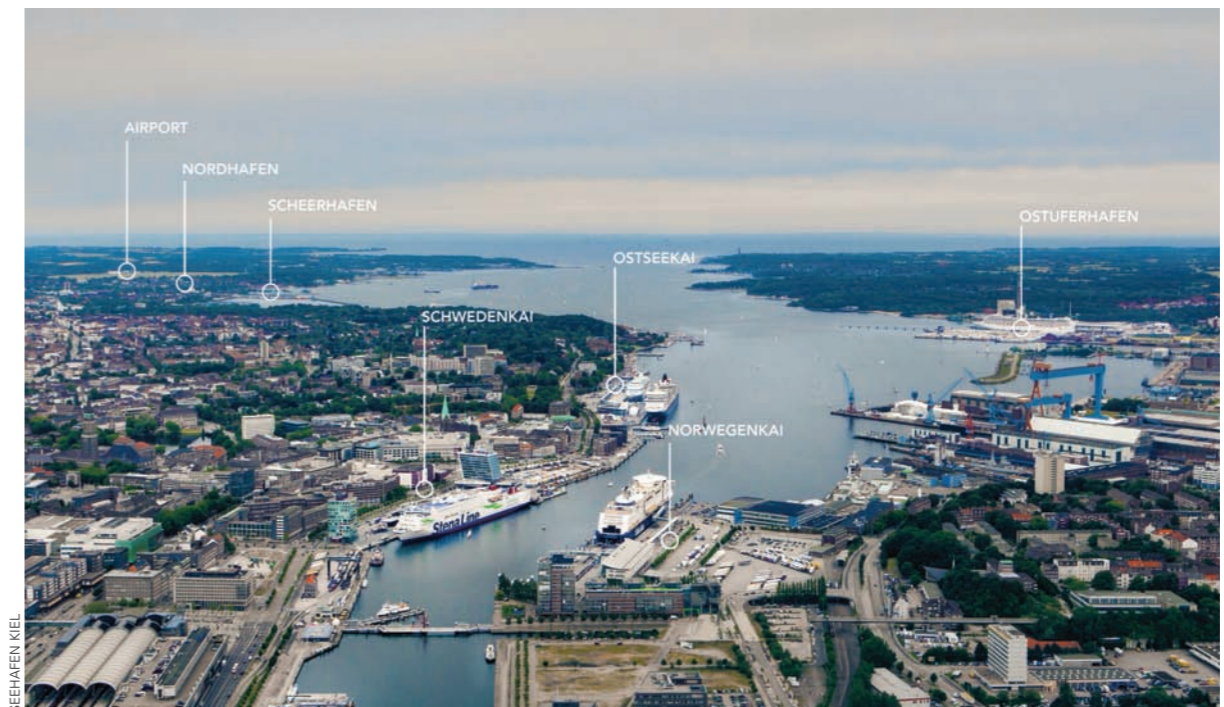
- Nordhafen: 16.000 m² Freilagerfläche
- Ostuferhafen: 500.000 m² Gesamtfläche

Krankapazität und Equipment

- 2 Krane
- Kapazität bis 140 t

Anbindung

- trimodal (Wasser, Straße, Schiene)



SEEHAFEN KIEL

WEST-LADBERGEN

www.oelrich.com

Terminal-Spezialisierung

- Schüttgüter
- Container
- Stückgüter
- Flüssigdünger

Terminalfläche

- gedeckte Lagerfläche 4.000 m²
- Freilagerfläche 30.000 m²
- Lagertank für AHL 1.500 m³
- Lager- und Umschlagsilo 2.000 m³

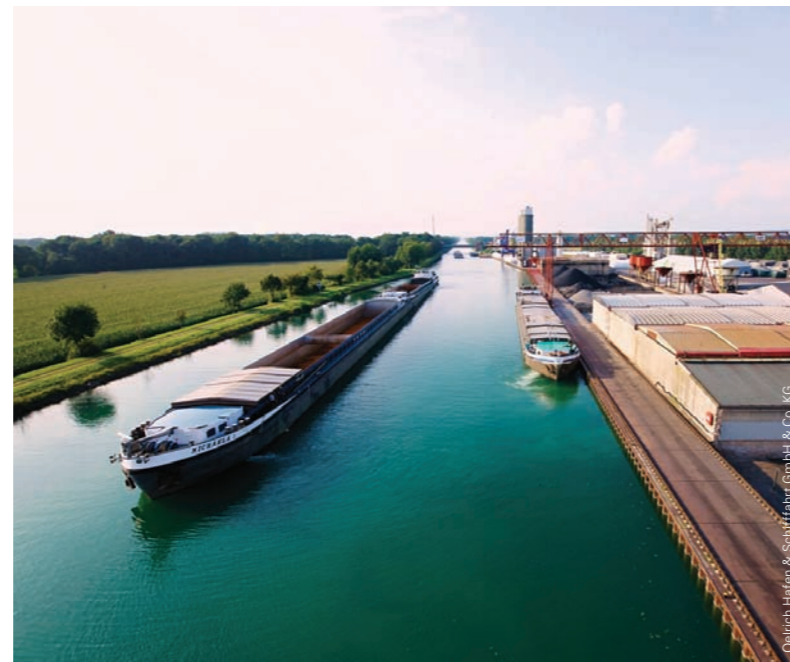
Krankapazität und Equipment

- Portalkran bis 5 t
- Portalkran bis 40 t
- Brückenkran bis 12 t
- Reachstacker bis 45 t

- Radlader
- Gabelstapler bis 2-8 t
- Abfüllanlagen

Anbindung

- Anschluss an Straße und Wasserstraße



Oelrich Hafen & Schifffahrt GmbH & Co. KG



Glückstadt-Port GmbH & Co. KG

GLÜCKSTADT

www.glueckstadt-port.de

Terminal-Spezialisierung

- Projektladung
- konventionelles Stückgut
- Massengut
- Container

Terminalfläche

- Hallenfläche 4.100 m²
- Freilagerfläche 20.000 m²

Krankapazität und Equipment

- Hafenkran bis 45 t
- Gabelstapler bis 6 t
- Radlader inkl. geeichter Waage

Anbindung

- Anschluss an Straße und Wasserstraße

HAMBURG

www.hafen-hamburg.de

Terminal-Spezialisierung

- Container
- Projektladung
- konventionelles Stückgut

- Massengut
- Gefahrgut
- RoRo
- logistische Dienstleistungen

Hafenfläche

- 7.145 ha

Krankapazität und Equipment

- bis zu 406 t Krankapazität

Anbindung

- trimodal (Wasser, Straße, Schiene)



E-HM

TRANSPORTWERK

Magdeburger Hafen GmbH

GREENPORT

Wir sind an 365 Tagen wasserstandsunabhängig durch die Niedrigwasserschleuse und haben direkten Anschluss an das europäische Wasserstraßennetz.

Ansiedlung Immobilien

Logistische und Speditionelle Dienstleistungen

Traditionelles Hafengeschäft

Windkraftreferenzanlage

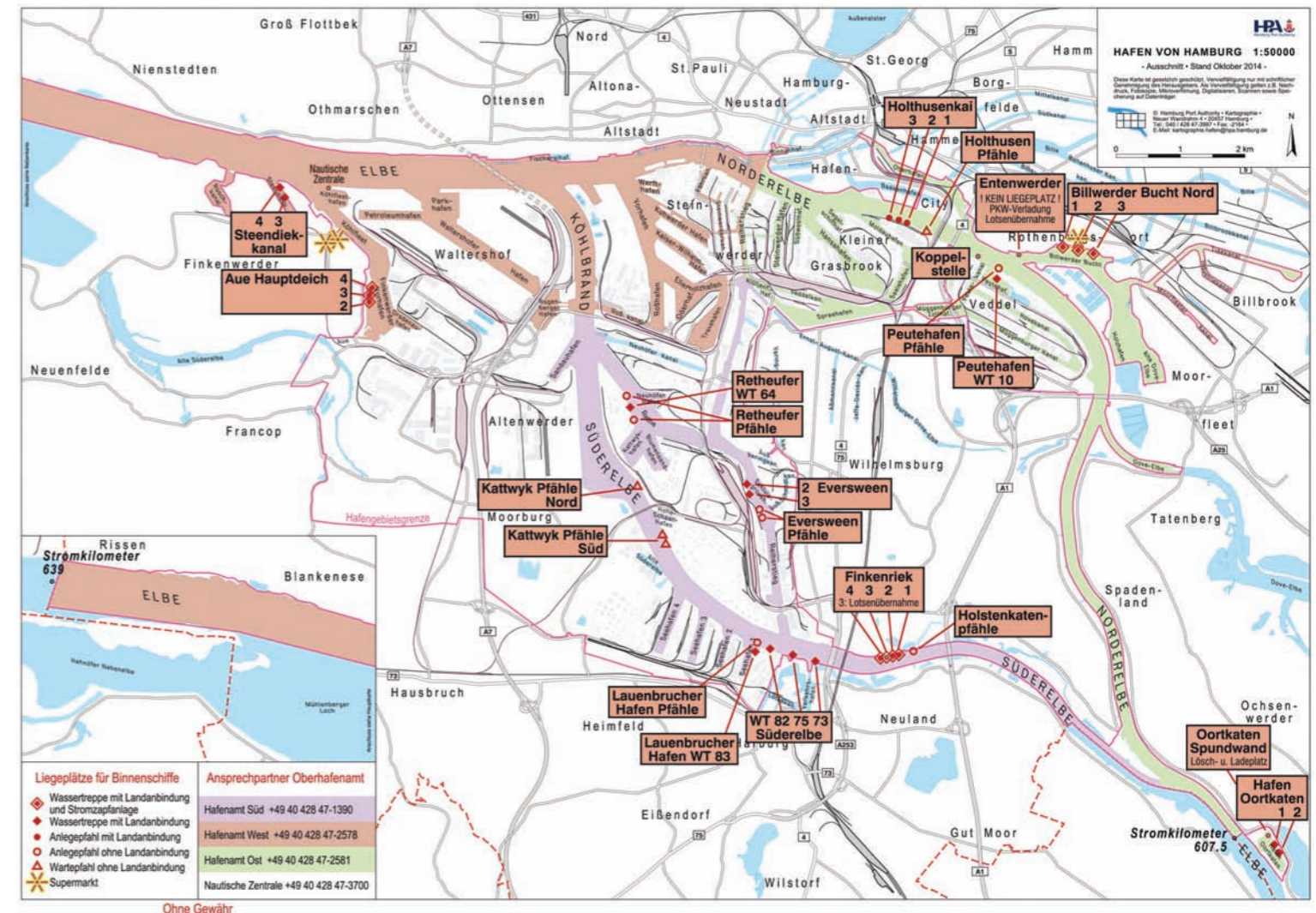
Elektranten für Binnenschiffe

Tankstelle für Hybridloks

Tankstelle für Elektromobile

So urteilt die Jury des Hanse Globe in 2012:
„Das Projekt hat Vorbildcharakter für andere Häfen.“

Magdeburger Hafen GmbH · Saalestraße 20 · D 39126 Magdeburg
Tel. +49 (0) 391/5939-162 · Fax +49 (0) 391/5939-210 · E-Mail: gf@magdeburg-hafen.de · www.magdeburg-hafen-gvz.eu



Hamburg will attraktiver für Binnenschiffe werden

Rund 450 Millionen Konsumenten wollen im europäischen Binnenmarkt mit Lebensmitteln, Textilien und anderen Verbrauchsgütern aus aller Welt versorgt werden. Dazu braucht es leistungsstarke Verkehrsdrehscheiben wie den Hamburger Hafen. Er ist ein unverzichtbarer Umschlagpunkt für den Versand von Exportprodukten sowie die Rohstoffversorgung für die nationalen Volkswirtschaften. Mit 146 Millionen Tonnen Seegüterumschlag ist er einer der größten Universalhäfen Europas. Er liegt im Zentrum internationaler Verkehrsachsen und ist über Autobahnen, Schienen- und Wasserwege sehr gut mit dem Binnenland verbunden.

Besonders im Bereich des Binnenwasserstraßenverkehrs via Hamburg besteht noch großes Wachstumspotenzial: Die Transporte per Binnenschiff sind umweltfreundlich, effizient und können die Straßen in Deutschland von Lkw-Verkehren entlasten. Auf ein mittelgroßes Container-Binnenschiff passen beispielsweise gut 100 TEU (20-Fuß-Standardcontainer) – das entspricht in etwa dem Ladungsvolumen von 63 Lkw. Rund 10.000 Binnenschiffe mit einem Ladungsaufkommen von 11,6 Millionen Tonnen wurden im vergangenen Jahr im Hamburger Hafen abgefertigt. Das entspricht elf Prozent der Hinterlandtransporte via Hamburg.

Weitere 46 Prozent wurden per Lkw abgewickelt und 43 Prozent per Bahn. Im Containerverkehr kommt das Binnenschiff sogar nur auf einen Modal-Split-Anteil von zwei Prozent.

Damit der Hamburger Hafen für die Binnenschifffahrt attraktiver wird, haben die Hamburg Port Authority und Terminalbetreiber neue Konzepte für eine optimierte Abfertigung dieser Schiffe umgesetzt und vorbereitet: Ein Intelligentes Transport System (ITS) für die Binnenschifffahrt, ein digitales Meldeverfahren, eine online verfügbare Kartenübersicht aller Binnenschiff-Liegeplätze und eine zentrale Koordinierungsstelle für die Hafenanläufe

Übersicht aller Binnenschiffs-Liegeplätze im Hamburger Hafen
 Im Hamburger Hafen gibt es 106 öffentliche Liegeplätze für Binnenschiffe. Wo diese zu finden sind, zeigt eine neu veröffentlichte Karte der Hamburg Port Authority unter <http://www.hamburg-port-authority.de/de/hafenkunden/oberhafenamt/binnenschifffahrt/Seiten/default.aspx>. Die Karte informiert darüber hinaus über Ausstattungsmerkmale der Liegeplätze und wird kontinuierlich weiterentwickelt und ergänzt.

sollen zukünftig die Binnenschifffahrt im Hamburger Hafen vereinfachen, beschleunigen und stärken.

Intelligentes Transport System (ITS) für die Binnenschifffahrt

Um den Informationsaustausch bei Binnenschiffsverkehren zu optimieren, arbeitet die HPA an einem Konzept zur Entwicklung einer ITS-Strategie für die Binnenschifffahrt in Hamburg. In dem System könnten zukünftig die Verkehrsdaten der an der Transportkette Beteiligten zusammenlaufen – Fahrplan- und Ladedaten der Binnenschiffe, Verfügbarkeiten der Terminals, Schleu-

sen und Brücken, Pegelstände der Elbe und andere aktuelle Verkehrsdaten, beschleunigen und stärken. „Unser Ziel ist, die Informationsbereitstellung für die Binnenschifffahrt im Hamburger Hafen zu optimieren, die Zuverlässigkeit und Planbarkeit der Transportprozesse zu erhöhen sowie die Auslastung und Wirtschaftlichkeit der Verkehrsinfrastruktur zu steigern“, erläutert Saskia Zippel, die bei der HPA für den Bereich Strategie Binnenschifffahrt zuständig ist. Außerdem würden durch ein Intelligentes Transport System die Kosten für die Nutzer reduziert und die Verkehrssicherheit für Binnenschiffe

erhöht werden. Der Datenaustausch zwischen allen an der Transportkette Beteiligten würde papierlos, vereinfacht und beschleunigt. Dadurch könnten Binnenschiffer und Terminals unter anderem flexibler auf außerplanmäßige Verzögerungen oder Änderungen reagieren. Durch eine Anbindung des Systems an das Projekt smartPORT logistics (SPL) kann die gesamte Transportkette auch unter Einbeziehung der Binnenschifffahrt transparenter und effizienter werden. Ein erstes Pilotprojekt zur Detektion von Liegeplatzauslastungen und Binnenschiffsankünften im Hamburger Hafen wird nächstes Jahr starten.

Neue LED-Pegelanlagen und modernisierte Landstromanlagen

Eine Befragung der in Hamburg verkehrenden Binnenschiffer durch das Oberhafenamt hat ergeben, dass Optimierungsbedarf bei der Höhe von Brückendurchfahrten, den Liegeplätzen, den Pegelanlagen und der Liesituation an privaten Kaianlagen gesehen wird. Die HPA hat darauf unter anderem mit der Installation von neuen LED-Pegelanlagen mit exakten Pegelständen und Brücken-Durchfahrtshöhen reagiert. „Die ersten Anlagen sind bereits an der Rethelbrücke und Süderelbbrücke aktiviert. Unser Ziel ist, alle sechs Monate eine neue Umkehrpegelanlage an den Knotenpunkten im Hafen zu installieren“, so der stellvertretende Hafenkapitän und Nautische Direktor Andreas Brummermann. Auch die Landstromanlagen für die Stromversorgung an öffentlichen Binnenschiffsliegeplätzen werden erneuert.

Digitales Meldeverfahren für Binnenschiffe

Ein weiterer Schritt zur Modernisierung der Binnenschiffahrt ist im April vollzogen worden: Seitdem können sich Binnenschiffe im Hamburger Hafen über digitale Formulare an- und abmelden. Was in der Seeschiffahrt, im Bahnverkehr und bei Truckern seit vielen Jahren internationaler Standard ist, wurde in

der Binnenschiffahrt lange stiefmütterlich behandelt. Bislang erreichten handschriftlich ausgefüllte Anmeldeformulare der Binnenschiffer die HPA per Fax. Das neue Verfahren vereinfacht und verbessert den Meldeprozess. Außerdem werden Stammdaten für Folgeanläufe gespeichert. In 2016 soll als nächster Schritt ein Webportal für die Meldeverfahren online gehen.

Nutzung der Binnenschiffahrt für Leercontainerlogistik und hafeninterne Umfuhren

Auch für hafeninterne Umfuhren und den Transport von Leercontainern zu Depots soll das Binnenschiff verstärkt eingesetzt werden. 2014 wurden rund 72.000 TEU umweltfreundlich auf den Wasserstraßen zwischen den Containerterminals bewegt. Das Potenzial, diesen Anteil zu erhöhen, ist immens. „Rund 90 Prozent der Umfuhren werden immer noch im Hamburger Hafen per Lkw abgewickelt. Das führt vor allem auf der Köhlbrandbrücke und der Kattwykbrücke zu Verkehrsengpässen“, erläutert Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V. Um die Leercontainerdepots wasserseitig besser für Binnenschiffe anzubinden, investieren die HPA und die Container-Depots in den Ausbau der Infra- und Suprastruktur. So werden unter anderem der Neuhöfer Kanal für einen tideunabhängigen Umschlag ausgebaut, Binnenschiffsanleger geplant und neue Krane für die Be-

und Entladung von Binnenschiffen in Betrieb genommen.

Kategorisierung der Wasserstraße Elbe im Bundesverkehrswegeplan

Der für den Hamburger Hafen in der Wertschöpfung so wichtige Seehafen-Hinterlandverkehr ist kein Selbstläufer. In vielen Hinterlandregionen steht der Hamburger Hafen im harten Wettbewerb mit den anderen Nordrangehäfen. Die Modernisierung und der Ausbau der für den Seehafen-Hinterlandverkehr so wichtigen Infrastruktur sind deshalb auch im neuen Bundesverkehrswegeplan an vorderster Stelle einzuordnen. Von Hamburg bis nach Tschechien fordern die Länder eine mittlere Fahrrinntiefe von 1,60 Meter an mindestens 345 Tagen im Jahr. Heute liegt die Fahrrinntiefe der Mittel- und Oberelbe auf acht von neun Elbeabschnitten bei Niedrigwasser noch nicht bei der vom Bund zugesagten Tiefe, sondern nur zwischen 1,18 und 1,38 Meter. „Das ist zur Abwicklung regelmäßiger und vor allem wirtschaftlicher Binnenschiffsverkehre keinesfalls ausreichend“, kritisiert Mattern. Die Binnenschiffahrt könnte bei den geforderten zuverlässigen Fahrwasserbedingungen ihre Funktion als umweltfreundlicher Verkehrsträger im Seehafen-Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens nach Einschätzung von Mattern mehr als verdoppeln. ■

Das Binnenschiff als Alternative für Schwerlasttransporte auf der Straße

Die heute vielerorts bestehenden Einschränkungen für den Schwertransport auf der Straße bringen das Binnenschiff für das wertschöpfungsintensive und komplexe Segment Projekt- und Schwergutladung stärker ins Blickfeld. Weil diese Güter in der Regel mit hohen Gewichten und/oder größeren Abmessungen einhergehen, bietet sich der Binnenschifftransport für diese Produkte, die aus dem Hinterland in den Seehafen Hamburg zur Weiterverladung aufs Überseeschiff gehen, besonders an. Aufgrund des Zustandes der Straßen und des Lichtraumprofils der Bahn ist er vielerorts sogar alternativlos. Zusätzlich entfallen im Gegensatz zum Lkw-gebundenen Landtransport für das Binnenschiff beispielsweise komplexe Sondergenehmigungs-Prozeduren und Wartezeiten aufgrund zeitlich eingeschränkter Fahrtgenehmigungen während der verkehrsarmen Nachtstunden. Das Binnenschiff ist da flexibler und kann Schwergut gleich bis ans Seeschiff zur Umladung bringen.

GOT CARGO?
 ACL is Your Partner With All The Right Equipment For RORO & Container Shipments to/from North America
ACL
 HamCSRequests@aclcargo.com • ACLcargo.com

A WORLD LEADER IN GLOBAL CONTAINER SHIPPING AT YOUR SERVICE
 Contact your MSC agency in Hamburg
 +49 40 30295 0 or info@mscgermany.com
 msc.com
MSC for the real world

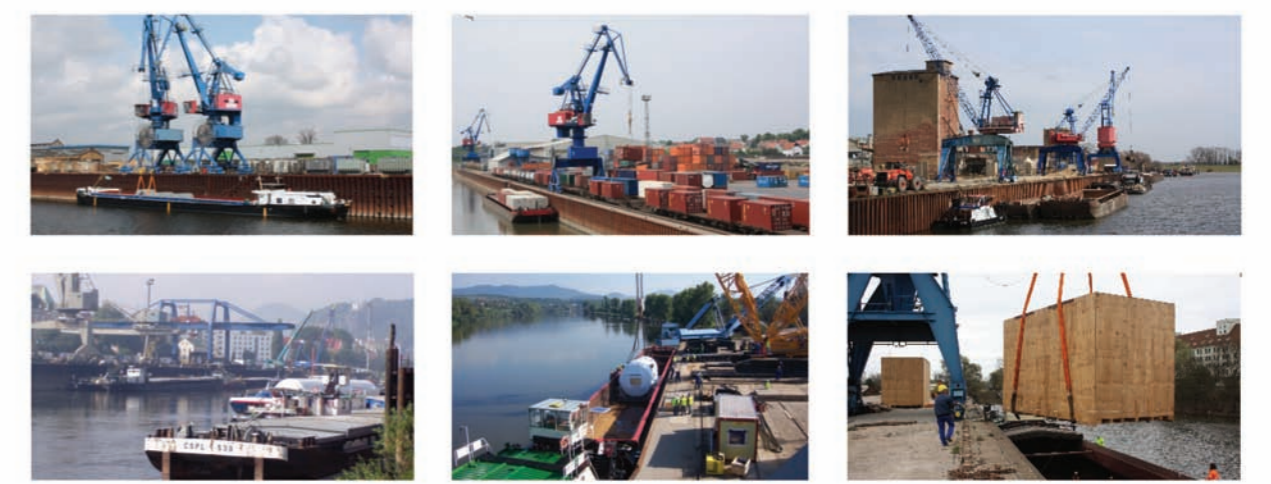
DOOR TO DOOR TO AFRICA
 LCL & FCL NVOCC SERVICES
OVERSEAS-FREIGHTERS
 AKTIENGESELLSCHAFT
 tel: 040 761146710
 fax: 040 761146711
 info@overseas-freighters.com
 www.overseas-freighters.com

APL Co. (Germany)
 Am Sandtorkai 50
 20457 Hamburg
 Tel: 040 - 30109 0
APL
 Moving Business Forward

SECHS HÄFEN - EIN PARTNER

Dessau-Roßlau • Torgau • Riesa • Dresden • Decin • Lovosice

Umschlag & Lagerung • Transport & Logistik • Linienverkehre • RoRo-Anlage & Montagehalle • Containerterminal • Vermietung



„Alles aus einer Hand“

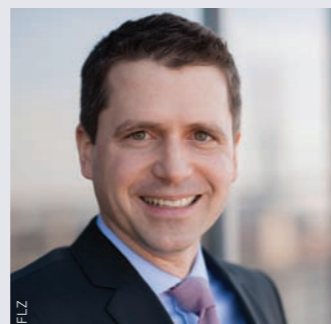
Die Feeder Logistik Zentrale (FLZ) könnte die Koordination von Binnenschiffanläufen an Hamburger Terminals übernehmen.

INTERVIEW Sabine Zilski

Hamburger Containerterminals erwarten frühzeitige Anmeldungen für die Liegeplatzvergabe, exakte Angaben zu Ladungsmengen und Stausituation sowie eine digitale Datenkommunikation. Binnenschiffahrtsunternehmen wollen bei der Liegeplatzvergabe an den Terminals gleichberechtigt werden und sich auf angegebene Abfertigungszeiten verlassen können. Die Erwartungen beider Seiten klingen nachvollziehbar und sollten Hand in Hand gehen können. Doch um diese Wünsche bei der alltäglichen Abfertigung von Binnenschiffen in die Realität umzusetzen, gibt es noch Optimierungsbedarf. Dabei könnte die Hamburger Feeder Logistik Zentrale (FLZ) eine wichtige Funktion einnehmen. Sie bietet an, als neutrale Stelle zwischen Reedern und Terminals die Binnenschiffanläufe zu koordinieren und die Kommunikation zu optimieren. Die FLZ wurde von den beiden Containerterminalbetreibern HHLA und EUROGATE gegründet und steuert seit 2009 – mit direktem Zugang zu den Containerterminalsystemen – die Terminalrundläufe von Feeder Schiffen im Hamburger Hafen.

? **Herr Hirt, mit der FLZ bieten Sie an, eine zentrale Koordinierungsfunktion für die Binnenschiffanläufe in Hamburg zu übernehmen. Wie ist diese Idee entstanden und welche Aufgaben soll die Zentrale konkret übernehmen?**

Gerald Hirt: „Die Idee unsere Koordinierungsleistungen für Feederschiffe auch auf Binnenschiffe auszuweiten gab es schon, als ich bei der FLZ eingestiegen bin – also seit mehr als drei Jahren. Der Grundgedanke unserer Logistik Zentrale ist es, die Kommunikation zwischen den Terminals und Reedereien zu optimieren und eine rund um die Uhr erreichbare zentrale Schnittstelle zu bieten, sei es für die Rundlaufplanung, Liegeplatzabstimmung oder Stauplanung. Statt beispielsweise vier Ansprechpartner von vier verschiedenen Terminals hätten die Binnenschiffer mit uns nur noch einen zentralen Ansprechpartner in Hamburg. Davon können Binnenschiffer genauso profitieren wie Feeder-Operateure. Da lag es auf der Hand, unser Angebot zu erweitern.“



Gerald Hirt, Betriebsleiter der Hamburger Feeder Logistik Zentrale (FLZ)

? **Wie genau können Binnenschiffer von Ihrer neutralen Koordinierungsstelle profitieren?**

Gerald Hirt: „Wir können die Systeme der vier Hamburger Containerterminals einsehen und stehen in regelmäßigem Kontakt zu den zuständigen Schichtleitern. Das heißt, wir sehen sofort, wo ein Schiff früher als geplant gelöscht und geladen wird und können abstimmen, ob eine Lücke für die Abfertigung eines Binnenschiffs genutzt werden kann. Auf der anderen Seite sehen wir auch, wenn ein Schiff verspätet ankommen wird und seine vorgesehene Abfertigungszeit am Terminal nicht einhalten kann. Dann prüfen wir, ob eine spätere Abfertigung möglich ist oder ob Wartezeiten entstehen, in denen gegebenenfalls schon ein anderes Terminal in Hamburg angelaufen werden kann. Sollte die Rotation geändert werden, prüfen wir natürlich auch die Auswirkungen auf die Stauplanung und können dort eingreifen. Unsere Philosophie ist es, immer einen Plan B in der Tasche zu haben und Lösungen zu präsentieren. Für die Binnenschiffer bedeutet das, dass sie einen neutralen Dienstleister haben, der operative Störungen schnell erkennt, rund um die Uhr reagieren kann, wenn etwas nicht nach Plan läuft, die Abfertigung beschleunigen kann und die Hafensrotation und Stauplanung kontinuierlich optimieren wird.“

? **Herr Hanke, Die Börde Container Feeder (BCF) bietet unter anderem regelmäßige Container-Binnenschiffsverkehre zwischen Hamburg und den Wirtschaftsregionen um Magdeburg und Haldensleben. Welche Vorteile sehen Sie bei einer zentralen Koordinierungsstelle wie der FLZ für Ihr Geschäft?**

Hergen Hanke: „Ein wesentlicher Vorteil sollte die schnelle und reibungslose Abfertigung in Hamburg sein. Zurzeit stimmen wir uns mit bis zu acht Umschlaganlagen ab, die alle ihre individuellen Anforderungen und Rahmenbedingungen für die Binnenschiffsabfertigung haben. Wenn es an einem Terminal zur Verspätung kommt, verpassen wir auch die Zeitfenster an den nächsten Terminals. Dadurch gibt es sehr viel Abstimmungsbedarf mit sehr vielen Kommunikationspartnern.“



Hergen Hanke, Geschäftsführer Börde Container Feeder

? **Sehen Sie auch Nachteile oder Risiken durch ein Outsourcen der Koordination von Liegeplätzen, Abfertigungszeiten und der Stauplanung?**

Hergen Hanke: „Da der Betrieb und die Steuerung der Binnenschiffe unsere Kernkompetenzen sind, sind wir verständlicherweise mit dem Outsourcing etwas vorsichtig. Hinzu kommen die unterschiedlichen betrieblichen Anforderungen im Personaleinsatz auf Binnenschiffen, die nicht mit dem Personaleinsatz auf Seeschiffen zu vergleichen sind. Bisher hat die FLZ damit noch keine Erfahrung. Wir müssten also vertragliche Regelungen finden, die für beide Seiten Vorteile bringen.“

? **Herr Poser, die Walter Lauk Gruppe ist ein in Hamburg fest verankerter Anbieter von Transportdienstleistungen und hafeninternen Umfuhren per Binnenschiff. Sie haben im August gemeinsam mit der FLZ ein Pilotprojekt zur Umsetzbarkeit der zentralen Koordinierungsstelle gestartet. Befürchten Sie nicht, dass dadurch Arbeitsplätze in Ihrem Unternehmen gefährdet werden?**

Sebastian Poser: „Wir testen das Angebot der FLZ erst einmal für unsere hafeninternen Umfuhren. Da ist der Aufwand schätzungsweise gleichzusetzen mit einer Viertel-Arbeitsstelle. Darum sehen wir eine zentrale Koordinierungsstelle in dem Bereich als Entlastung und nicht als Konkurrenz. In der Binnenschiffahrt mit Transporten ins Hinterland kann das schon anders aussehen, aber auch das müsste man im Einzelfall testen.“

Gerald Hirt: „In jedem Fall sollte doch das Kerngeschäft der Binnenreeder die Ladungsakquise sein und darauf könnten sie sich verstärkt konzentrieren, wenn wir sie bei der Kommunikation mit den Terminals und der Stauplanung entlasten.“

? **Was waren die ausschlaggebenden Gründe für Sie, sich an dem Pilotprojekt zu beteiligen, und welche Vorteile erwarten Sie für Ihr Geschäft?**

Sebastian Poser: „Wir haben uns schon seit über einem Jahr immer mal wieder mit der FLZ über dieses Projekt ausgetauscht und fanden den Ansatz interessant. Das ganze Hin und Her bei der Koordination der Containerterminalanläufe in Hamburg ist für uns ein großer Stressfaktor und Zeitfresser. Wenn wir die FLZ da mit reinholen, können die für uns die Abstimmung mit den Terminals übernehmen und uns dadurch entlasten. Durch die Einblicke in die Systeme der Containerterminals hat die FLZ einen immer aktuellen Überblick über die Liegeplatzbelegungen und kann auch kurzfristig Lücken erkennen, in denen unsere Schiffe abgefertigt werden können. Wir erwarten, dass sich dadurch die in unseren Transportketten immer wieder auftretenden

INTERVIEW





Sebastian Poser,
Prokurist der Walter
Lauk Ewerföhreerei
GmbH



Wartezeiten an den Containerterminals verkürzen und wir Fahrpläne verlässlicher einhalten können.“

?
Wo sehen Sie die größten Herausforderungen bei der praktischen Umsetzung des Projekts?

Sebastian Poser: „Bei den Umfuhren kommt es besonders auf Schnelligkeit und Flexibilität an. Außerdem ist die Stauplanung sehr anspruchsvoll, weil die Gewichtsverlagerung auf dem Binnenschiff beim Be- und Entladen der Container ständig beachtet werden muss. Schon ein beladener Container mehr oder weniger auf dem Schiff hat Auswirkungen auf die stabile Lage im Wasser. Bei der Binnenschifffahrt besteht die größte Schwierigkeit in der Diversifikation der Ladung. Die Anforderungen sind sehr unterschiedlich beim Transport von Stückgut, Massengut oder Containern. Außerdem haben wir oft nur sehr kurze Zeitfenster für die Abfertigung am Terminal, manchmal nur 30 Minuten. Dazu kommt, dass wir oft heute nicht wissen, was wir morgen laden. Dann muss sehr schnell reagiert werden – den Verwahrerwechsel beim Zoll beantragen, die Ladungspapiere erstellen, die Terminals informieren, und so weiter.“

Hergen Hanke: „Ich sehe eine weitere große Herausforderung in der Standardisierung der spezifischen Anforderungen von Binnenschiffen. Durch die Anforderungen der Verloader ist die Binnenschifffahrt ständig gefordert, sich durch interne Maßnahmen so weit zu optimieren, dass die Transporte wirtschaftlich noch darstellbar sind. Durch eine Störung der Abläufe kann schnell die Flexibilität des Verkehrsträgers leiden.“

?
Welche Kosten entstehen den Binnenschiffern bei Inanspruchnahme der Dienstleistungen der FLZ?

Gerald Hirt: „Im ersten Schritt wollen wir mit allen interessierten Reedereien eine dreimonatige, kostenlose Testphase durchführen, in der wir uns gemeinsam die laufenden Prozesse angucken und prüfen, in welchem Umfang eine praktische Umsetzung unseres Konzepts sinnvoll ist. Genau wie wir es seit Ende August mit Walter Lauk machen. Und auch für den Hafen Braunschweig haben wir einen ersten Testlauf durchgeführt. Nach Auswertung der Testphase Ende des Jahres können wir dann erst gemeinsam ermitteln, welche Kosten für eine Weiterführung der Zusammenarbeit entstehen würden.“

?
Wie geht es nach der Testphase weiter?

Sebastian Poser: „Erst einmal müssen wir die Testphase gemeinsam mit der FLZ auswerten. Dann entscheiden wir, ob und in welchem Umfang wir weitermachen. Die Gebühren sind natürlich ein wichtiger Faktor. Die zusätzlich entstehenden Kosten müssten wir auf den einzelnen Container runterrechnen und unseren Kunden weiterberechnen – die Zusammenarbeit mit der FLZ darf dann nicht dazu führen, dass wir in unseren Preisen nicht mehr wettbewerbsfähig sind.“

Gerald Hirt: „Wir hoffen natürlich, diese ersten positiven Ansätze fortsetzen zu können und individuelle, profitable Lösungen für Walter Lauk und andere interessierte Reedereien zu finden. Wenn sich das Projekt gut entwickelt, könnten wir uns sogar vorstellen, das System langfristig auch auf die Zusammenarbeit mit den Verwaltungen von Schleusen im Elbstromgebiet auszuweiten. Die Schleusen sind häufig der Grund für unkalkulierbare Verspätungen der Schiffe – immer wieder kommt es zu langen Wartezeiten oder Ausfällen. Wir könnten die Verfügbarkeit beobachten und vielleicht sogar Anmeldungen für bestimmte Zeitfenster für die Schleusungen koordinieren. Auf der Donau wird zurzeit im Rahmen des TEN-T Projektes CoRISMa vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ein System getestet, in dem die Ankunftszeiten von Schiffen bei Schleusen erfasst werden. Auch für den NOK gibt es ein ähnliches Projekt für frühzeitige Anmeldungen. Damit würden sich ganz neue Möglichkeiten zur verlässlicheren Zeitplanung für die Binnenschifffahrt eröffnen.“

?
Die Binnenschiffer kritisieren häufig, dass die Containerterminals in Hamburg die für Binnenschiffe vorgesehenen Abfertigungszeiten oft kurzfristig verschieben und dadurch lange Wartezeiten entstehen. Die Terminals hingegen

kritisieren zu kurzfristige Anmeldungen von Binnenschiffen und Abweichungen bei der Stausituation der Container. Meinen Sie, die FLZ könnte auch dazu beitragen, diese Mängel auf beiden Seiten zu beheben?

Sebastian Poser: „Ja, ich denke, das kann sie. Wenn alles aus einer Hand geschieht, ist die Kommunikationskette schneller und transparenter. Davon werden alle profitieren.“

Gerald Hirt: „Das wäre sogar unser Anspruch. Wir können zwar nicht die Liegeplatzvergabe beeinflussen, aber wir sehen in den Systemen der Terminals mögliche Engpässe und präsentieren vorausschauende und effiziente Lösungen. Die Terminals sind dankbar, wenn wir regelmäßige Updates geben, ob es das Binnenschiff pünktlich zum Kai schaffen wird oder nicht. Wir greifen genau dort ein, wo es um kurzfristige, unerwartete Änderungen geht – ob im Fahrplan der Reeder oder bei der Liegeplatzverfügbarkeit der Terminals.“

Hergen Hanke: „Genau das sind die Probleme! Grundsätzlich können unsere Schiffe pünktlich sein, leider kommt es immer wieder zu Störungen auf den Wasserstraßen, wie defekte Schleusen, die wir nicht beeinflussen und zeitlich kalkulieren können. Zur Optimierung der Abläufe und Informationsflüsse ist deshalb mehr Akzeptanz seitens der Terminals und der Binnenschifffahrt gefragt. Ferner bedarf es einer festen EDV-Verbindung zwischen den Binnenschiffs-Operateuren, den Terminals und der FLZ, um mindestens einen Tag vor Ankunft in Hamburg eine Stauplanmeldung abzugeben. Über die Verbindung müssten dann auch entstehende Zeitverzögerungen oder Mengenänderungen zeitnah abgegeben werden können.“

?
Mögen Sie für unsere Leser noch ein persönliches Fazit ziehen?

Sebastian Poser: „Ich sehe den größten Handlungsbedarf, wie Herr Hanke, in der Digitalisierung der Prozesse – bisher läuft bei uns meistens alles auf Zuruf und mit handgeschriebenen Ladungspapieren. Auch die gesamte Kommunikationskette müsste angepasst werden. Meine IT-Kollegen stecken zurzeit viel Arbeit in eine digitale Schnittstelle zu den Terminalsystemen. Über die Schnittstelle wollen wir alle Daten in die Terminalsysteme einspielen können. Wir planen damit Mitte nächsten Jahres fertig zu sein und dann sehen wir mal weiter.“

Hergen Hanke: „Grundsätzlich gehe ich schon davon aus, dass durch die Steuerung der FLZ eine Optimierung der Abfertigung von Binnenschiffen möglich sein sollte. Allerdings kämpft die Binnenschifffahrt zurzeit noch mit ganz anderen wesentlichen Problemen, wie den infrastrukturellen Rahmenbedingungen, d.h. Brückenhöhen, Schleusenlängen, technischen Ausfälle von Schleusen und vieles mehr, die immer wieder zu unkalkulierbaren Verzögerungen in der Binnenschifffahrt führen.“

Gerald Hirt: „So ein Projekt steht und fällt letztendlich damit, ob man sich Vertrauen schenkt. In der Feederei gab es anfänglich auch Bedenken und heute haben wir Zugang zu den operativen Systemen unserer Kunden und Partner. Ich würde mir wünschen, dass wir diese Erfolgsstory auch in der Binnenschifffahrt weiterschreiben können.“

Vielen Dank für das interessante Gespräch!





Länger, stärker, schnittiger – Veränderungen im Binnen- schiffsbau

Den Elbe-Seiten-Kanal können nur Binnenschiffe mit einer maximalen Breite von 11,45 Meter nutzen, da die Schleusen und Schiffshebewerke nur 12 Meter breit sind.

Viele der technischen Entwicklungen beim Bau und Betrieb von Binnenschiffen fallen erst auf den zweiten Blick auf. Dr.-Ing. Rupert Henn ist Geschäftsführer des Entwicklungszentrums für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST) in Duisburg und hat die schiffbaulichen Veränderungen der Binnenschifffahrt seit den 50er Jahren mitverfolgt. Für das Port of Hamburg Magazine blickt er zurück und erklärt, was sich bei Schiffslänge, Tragfähigkeit, Rumpf- oder Propellerform geändert hat.

TEXT Dr.-Ing. Rupert Henn (DST)

Auch wenn immer noch viele Binnenschiffe aus der Nachkriegszeit auf unseren Wasserstraßen eingesetzt werden und das durchschnittliche Dienstalter der Binnenschiffe 50 Jahre beträgt, sind doch viele Veränderungen erfolgt. So hat sich beispielsweise seit den 50er Jahren bis heute die durchschnittliche Tragfähigkeit der Frachtschiffe von damals 451 Tonnen auf 1.094 Tonnen vergrößert. Die Tragfähigkeit der Leichter stieg im selben Zeitraum durchschnittlich von 819 Tonnen auf 1.940 Tonnen.

Ende der 50er Jahre begann die Zeit der Schubschifffahrt. Im Verband bewegt ein Schubboot bis zu sechs Leichter und kommt in der gesamten Tragfähigkeit je nach Größe der eingesetzten Fahrzeuge auf bis zu

13.800 Tonnen Gesamttonnage. Mit den entwickelten Typleichtern „Europa I“ und „Europa II“ konnte die Tragfähigkeit je Leichter auf 2.300 Tonnen gesteigert werden.

Der Bedarf an größeren Einheiten mit mehr Tragfähigkeit führte bis in die 90er Jahre zur Entwicklung der Großmotorschiffe (GMS), die mit einer Länge zwischen 86 und 110 Meter und Schiffsbreiten von 10,50 Meter bis 11,45 Meter auch die 12 Meter breiten Standardschleusen passieren können. Die Tiefgänge dieser GMS betragen zwischen 3,20 und 3,50 Meter. Die Ladefähigkeit liegt zwischen 1.600 und 3.000 Tonnen. Einen weiteren Entwicklungsschub brachte das GMS im Verbund mit einem Leichter, die im Koppelverband eine Gesamtlänge von 185 Metern erreichen.

In der Containerfahrt hat sich mittlerweile das GMS mit einer Länge von 110 Meter und einer Breite von 11,45 Meter etabliert. Dieser Schiffstyp hat eine Stellplatzkapazität von 216 TEU (20-Fuß-Standardcontainer) und kann bis zu 4.000 Tonnen transportieren. Auch Containerschiffe mit einer Länge von 135 Meter und einer Breite bis zu 17,35 Meter, die eine maximale Kapazität von 400 TEU aufweisen, können auf dem Rhein und auf der Donau verkehren.

„Die heute eingesetzten Schiffstypen erfordern einen großen Propellerschub.“

Neben der Schiffsgröße und der Entwicklung der Schubschifffahrt wurde in den vergangenen Jahren auch das Rumpfdesign der Binnenschiffe unter unterschiedlichsten Bedingungen untersucht und weiterentwickelt. So entstand nach langjähriger Forschungsarbeit eine Binnenschiffs-Heckform, die im oberen Bereich die Ausprägung als Spiegel und im unteren Bereich als Kreuzerheck aufweist. Andere Verbesserungen der Strömungsbedingungen erzielte man zum Bei-

spiel im Propellerbereich durch den Einbau einer sogenannten Abstromplatte. Die heute eingesetzten Schiffstypen erfordern einen großen Propellerschub, der einerseits durch eine Düse und andererseits durch ein großes Flächenverhältnis und einen großen Propellerdurchmesser erreicht wird. Damit die bis zu zwei Meter großen Propeller auch bei Leerfahrten immer von Wasser umströmt bleiben, werden am modernen Hinterschiff bewegliche Tunnel angeformt, die den Lufteinbruch verhindern. Gleichzeitig verbessern sie auch das Stoppverhalten, wenn das Binnenschiff mit voller Ladung unterwegs ist. Neben dem auf der Welle sitzenden Festpropeller sind heute auch andere Antriebe, wie zum Beispiel der Schottel-Ruderpropeller und der Jet-Antrieb weit verbreitet.

Zu dem immer noch in der Binnenschifffahrt dominierenden Dieselmotor wird es in der Antriebstechnik unter anderem aufgrund immer strengerer Abgasvorschriften in Zukunft vermehrt alternative LNG-Antriebe und hybrid-elektrische Antriebe in der Erprobung und im Einsatz zu sehen geben. Die Antriebstechnik mittels Elektromotoren eröffnet Potenziale zur CO₂-Minderung, steht jedoch noch am Anfang ihrer Entwicklung. ■

DER „PORSCHÉ“ UNTER DEN BINNENSCHIFFEN

Die Deutsche Binnenschiffflotte ist im internationalen Vergleich in die Jahre gekommen. Die ältesten Schiffe auf der Elbe sind schon seit mehr als 100 Jahren in Fahrt. Neubauten sieht man abseits des Rheins nur sehr wenige. Kaum eine Reederei investiert in neue Schiffe.

TEXT & FOTOS Sabine Zilski

Die Rahmenbedingungen für Investitionen sind schlecht: Zu geringe Wassertiefen, zu kleine und marode Schleusen und ein Investitionsstau bei den Unterhaltungsmaßnahmen der Infrastruktur stehen dem Potenzial des umweltfreundlichen Transportträgers im Wege.

Um seine Schiffe optimal auf die Gegebenheiten der Wasserstraßen auszurichten, entwickelte die B. Dettmer Reederei gemeinsam mit dem Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST) vor zwei Jahren die Dettmer Tank 140. Rund 6 Millionen Euro kostete der Neubau, der zeigt, wie modern Binnenschiffe sein können. Für die Leser des Port of Hamburg Magazine's durften wir den Neubau einen Tag lang auf der Fahrt begleiten.

Morgens, halb zehn in Finkenwerder: Schiffsführer Mike Thonig klettert mit Reisetasche über der Schulter von Leiter zu Leiter über zwei Binnenschiffe auf die

Dettmer Tank 140, ein Tankmotorschiff der B. Dettmer Reederei. An Bord angekommen schlüpft er aus seinen Schuhen, wirft die Reisetasche auf das Bett seiner Kabine, zieht seine bequeme Jogginghose an, schenkt sich einen Becher Kaffee ein und macht es sich auf dem Kapitänssitz im Fahrerhäuschen gemütlich. Heute ist Dienstag. Die nächsten drei Wochen wird das Schiff sein Arbeitsplatz und Zuhause sein.

„Haben wir genug Wasser?“, fragt er seinen Decksman Andreas Schmiedeck, während er zum Tidekalender greift. „Jo, kann losgehen“, bestätigt Andreas und geht auf Deck, um die Leinen loszumachen. Zuvor hat er alle Anlagen im Maschinenraum kontrolliert und den Ölstand von der elektronischen Anzeigetafel notiert. In dem Schiff steckt jede Menge moderne Technik. „Wenn irgendetwas nicht ordnungsgemäß funktioniert, ertönt auf dem Schiff ein Warnsignal und die Fehlermeldung erscheint direkt auf dem Display des Bordcomputers oben bei Mike im Ruderhaus.“

Dann gehe ich der Sache im Maschinenraum auf den Grund und versuche den Defekt zu reparieren“, erläutert Andreas. Darüber hinaus können auch Ferndiagnosen und Fehlerbehebungen von externen Fachleuten über die Internetverbindung der Antriebsmotoren durchgeführt werden.

Mike drückt in seinem Cockpit einen Knopf, der das Fahrerhäuschen gut einen Meter hochfahren lässt. „Damit ich auch sehe, wohin ich fahre“, kommentiert er. Seit 2:30 Uhr früh ist er auf den Beinen. Gerade hatte er zwei Wochen frei, die er in seiner Heimat Bernburg an der Saale, rund 50 Kilometer südlich von Magdeburg, verbracht hat. Von dort ist er heute Morgen mit Bus und Bahn zum Aue Hauptdeich in Hamburg-Finkenwerder gefahren, wo seine Schicht an Bord beginnt. Der Schichtdienst vier Wochen arbeiten, zwei Wochen frei ist für die Schiffsbesatzung bei B. Dettmer Standard. Andreas ist schon seit ein paar Tagen an Bord und hat gestern in Brunsbüttel 1.360 Tonnen Diesel geladen. Um solch eine Menge auf den Straßen zu transportieren, bräuchte man mehr als 50 Tankwagen.

Die Dettmer Tank 140 legt ab. Von Hamburg aus geht es, wie immer, elbafwärts zum Elbe-Seiten-Kanal und über den Mittellandkanal nach Magdeburg. Das Schiff wird im Shuttleverkehr zwischen Brunsbüttel, Hamburg und Magdeburg eingesetzt und transportiert Treibstoffe für einen großen Ölkonzern. Heute sind sechs der acht Tanks an Bord vollbeladen. Die anderen beiden Tanks bleiben leer, sonst wäre das Schiff zu

schwer und damit zu tief für die Fahrinne der Kanäle. Wenn alles glatt läuft, schaffen Mike und Andreas die 250 bevorstehenden Kilometer in zwei Tagen. Allerdings müssen sechs Schleusen passiert werden. Das kostet Zeit und Nerven. „Die Schleusen sind der unberechenbare Knackpunkt unserer Fahrpläne. Manchmal haben wir Glück und kommen mit einer grünen Welle durch. Es gab aber auch Fahrten, bei denen wir bis zu 25 Stunden vor dem Schiffshebewerk Scharnebeck warten mussten, weil mal wieder irgendetwas defekt war oder zu viele Schiffe zur gleichen Zeit durch die Schleuse wollten. Wer zuerst kommt, wird auch zuerst geschleust. Der nächste stellt sich hinten an“, erklärt Mike. „Es wäre schön, wenn wir mehr Wasser auf der Elbe hätten, dann könnten wir zumindest auf dem Rückweg flussabwärts auf der Elbe die Schleusen umfahren. Das würde gut einen Tag Zeit und ordentlich Kraftstoff sparen. Meistens fahren wir auf dem Rückweg sogar ohne Ladung an Bord, aber selbst leer haben wir einen Tiefgang von 1,30 Meter – leider zu viel für die flache Elbe“, ergänzt Decksman Andreas. Die Fahrinnentiefe der Mittel- und Oberelbe beträgt an vielen Abschnitten gerade mal 1,18 Meter; diesen Sommer aufgrund des anhaltenden Niedrigwassers sogar deutlich weniger.

Die Elbbrücken rücken näher. Mike greift zum Fernglas und schaut auf die Pegelanzeige. Er fährt den Mast am Schiffsbug ein und lässt das Fahrerhäuschen wieder nach unten fahren. „Sonst kracht es gleich unter der Brücke“. Die Dettmer Tank 140 hat eine Seitenhöhe von 4,90 Meter, ist 86 Meter lang und 11,45 Meter breit.

Schiffsführer Mike Thonig gewährt uns Einblicke in sein Steuerhaus, seine Kajüte und seine Küche an Bord der Dettmer Tank 140. Mit dem kleinen Hebel unten rechts steuert er den Tanker sicher durch die Flüsse und Kanäle.





Die Fahrt unter den Elbbrücken ist Zentimeterarbeit. Um nicht zu kollidieren, muss Mike das Ruderhaus und den Mast am Bug runterfahren.

Damit sind Brückendurchfahrten oft Zentimeterarbeit. Das Schiff ist ein Neubau des Typ C und damit der „Porsche“ unter den Binnenschiffen. Gleich zwei Motoren sorgen sowohl für Bug- als auch für Heckantrieb mit jeweils 745 Kilowatt. Die Ruderanlagen sind über vier

getrennte Hydrauliksysteme einzeln steuerbar und Radaranlagen, Video- sowie Wärmebildkameras sorgen für zusätzliche Sicherheit bei der Fahrt. „Theoretisch müsste ich zum Fahren gar nicht mehr aus dem Fenster gucken“, scherzt Mike. Ob Ölstand, Ladungsmen-

gen in den Ballastzellen oder Tiefgang – alles ist elektronisch messbar. Sogar der Lade- und Löschvorgang wird über Touchpad-Monitore gesteuert, erklärt Andreas: „Zum Be- und Entladen muss ich nicht einmal mehr an Deck sein, um die Tanks aufzudrehen. Das läuft alles per Knopfdruck“. Eine weitere Besonderheit ist die Doppelhülle des Tankers, das heißt: zwischen den Brennstoff- und Schmieröltanks und der Außenwand ist noch eine zusätzliche Wand verbaut. Das erhöht im Vergleich zu den herkömmlichen Einfachhüllen die Sicherheit im Falle einer Havarie. Damit ist die Dettmer Tank 140 auf dem neuesten Stand der Technik. Ab 2018 wird solch eine Doppelhülle für alle Tanker in Europa gesetzlich Pflicht. Mike ist seit der ersten Fahrt im April 2013 dabei: „Tanker wie diese sind die Zukunft – darum wollte ich möglichst früh an dem Wandel teilnehmen und habe von der Dettmer Tank 51 auf diesen neuen Schiffstypen gewechselt.“

eres weiß. Es ist 13:00 Uhr und Mike steuert auf die Staustufe in Geesthacht zu. Sie begrenzt den Gezeitenfluss der Nordsee stromaufwärts. Eine Schleuse mit zwei Kammern hilft den Schiffen, den Höhenunterschied von bis zu 3,50 Meter bei Niedrigwasser zu überwinden. Über Funk nimmt Mike Kontakt zum Schleusenwärter auf. „Dettmer Tank 140, 1.360 Tonnen, 2,50 Meter Tiefgang, komme in den Schleusenkanal.“ Mike greift wieder zu seinem Fernglas: Ein Flusskreuzfahrtschiff wartet bereits in der Kammer. Der Wärter winkt die Dettmer Tank 140 durch: „Steuerbord bitte.“ Andreas bereitet die Leinen am Bug zum Vertäuen vor. Gerade liegt der Tanker sicher vertäut in der Schleuse, da schließt auch schon das hintere Schleusentor, die Kammer füllt sich mit Wasser und hebt die beiden Schiffe auf das Niveau des Oberwassers. Das vordere Schleusentor öffnet sich und die Fahrt kann weitergehen.

Das Telefon klingelt. „Freitag müsst ihr in Magdeburg noch Mineralöl laden und nach Hamburg bringen“, informiert der Disponent der B. Dettmer Reederei. „Geht klar“, bestätigt Mike. „Weißt du schon, wann wir für unsere jetzige Ladung einen Liegeplatz zum Löschen kriegen?“, will Mike wissen. Der Disponent verneint und verspricht, sich zu melden, sobald er Genau-

Rechts und links am Ufer ziehen Kühe, Schafe und malerische kleine Dörfer vorbei. Der Bordcomputer zeigt eine Geschwindigkeit von 8,5 km/h an. Erlaubt sind maximal 10 km/h. Die Fahrtgeschwindigkeit spielt in der Binnenschiffahrt eine wichtige Rolle: Auf einer Strecke von 250 Kilometern können 1,5 km/h schnellere Fahrt schon eine Zeitersparnis von 4,5 Stunden ausmachen.






✓ - PORTlog -
your Hamburg logistics portal

Find service providers engaged in the fields of transport, handling, warehousing and other services ...

www.portlog.de










Port of Hamburg Marketing

Pickhuben 6, 20457 Hamburg, Germany
Phone: +49 40 37709-0, E-Mail: info@hafen-hamburg.de

Qualifizierung für Beschäftigte und Arbeitssuchende












ma-co Hamburg:
Tel. +49 (0)40 75 60 82-0

Bremerhaven:
Tel. +49 (0)471 48 38 5-0


Bremen:
Tel. +49 (0)421 47 87 79-0

Wilhelmshaven:
Tel. +49 (0)4421 77 41 5-0



maritimes kompetenzentrum

ma-co maritimes kompetenzentrum Hamburg | info@ma-co.de | www.ma-co.de




QUAY OPERATION - WAREHOUSING
WALLMANN & CO

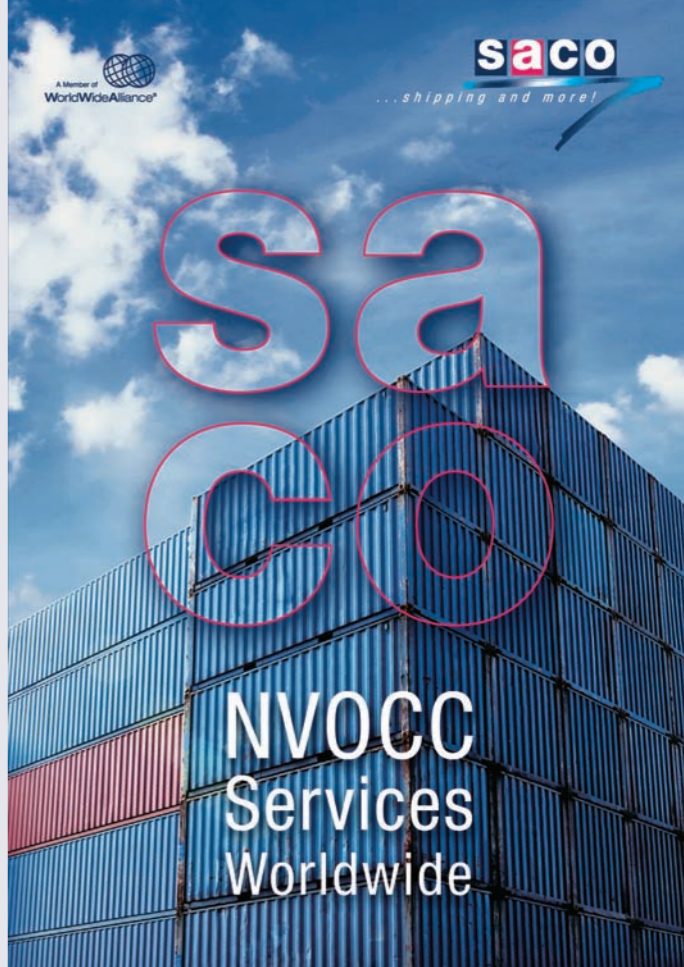
Handling and storage: general cargo, heavy lifts, iron and steel products

Terminal area: 130.000 sqm where of 55.000 sqm covered storage space
Container Freight Station
Port of Hamburg: Southern Reiherstieg / Railway siding number 819

Cargo handling with our second Liebherr mobile harbour crane LHM 600 has reached a new dimension: We are now able to offer the highest lifting capacity of harbour mobile cranes in German seaports. 2 LHM 600 Liebherr mobile harbour cranes, each with up to 208 t lifting capacity, in combined twin-operation up to 406 tons and 2 LHM 500 Liebherr mobile harbour cranes, each with up to 140 t lifting capacity.



Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG)
Pollhornweg 31-39
D-21107 Hamburg
Phone: +49-40-75 20 7-0
Fax: +49-40-75 20 7-203
mail@wallmann-hamburg.de
www.wallmann-hamburg.de



saco

...shipping and more!

saco

saco

NVOCC
Services
Worldwide



Die Fahrt in den Trog des Schiffshebwerks Scharnebeck erfordert höchste Konzentration. Auf jeder Seite bleiben nur 27 Zentimeter Spielraum zwischen Schiffsrumpf und Schleusenwand.

Der Zeitdruck für die Transporte hat in den letzten Jahren stark zugenommen. „Früher ging es in der Binnenschiffahrt entspannter zu. Teilweise lagen wir bis zu drei Wochen an einem Terminal, bis wir die Ladung aufnehmen konnten“, erinnert sich Mike aus Kindheitstagen. „Heute heißt es fahren, fahren, fahren und die Zeitfenster für das Löschen und Laden werden immer kürzer. Meist haben wir dafür nur wenige Stunden. Da bleibt nicht viel Zeit, um auch mal von Bord zu gehen und durchzuatmen.“ 14 Stunden Fahrt und mehr sind bei dem wachsenden Zeitdruck nicht unüblich, auch wenn sich die Schiffsführer an Lenk- und Ruhezeiten halten müssen. „Da wir in den vierwöchigen Schichten an Bord leben und im Prinzip 99 Jobs in einem haben, gibt es auch in den Ruhezeiten immer etwas zu tun. Wir warten und reparieren die Maschinen, malen und lackieren abgenutzte Stellen am Schiff, kochen, putzen, waschen und vieles mehr“, erzählt Mike. Bei Schiffen bis zu 86 Meter, wie der Dettmer Tank 140, sind zwei Mann an Bord Pflicht. „Auf manchen Strecken sind wir auch zu dritt unterwegs, aber das ist eher die Ausnahme.“ Bei so viel gemeinsamer Zeit auf begrenztem Raum muss die Chemie unter der Besatzung stimmen. „Für manche ist die Binnenschiffahrt nur ein Beruf, für andere eine wahre Berufung. Wenn die Chemie nicht stimmt, kann so eine Schicht ganz schön lang werden“, weiß Mike. Zwischen ihm und Andreas herrscht eine ausgelassene, kumpelhafte Stimmung. Es wird gemeinsam über die neuesten Minions-Clips gelacht, jeder hat für den anderen immer einen neckischen Spruch auf den Lippen und die Arbeitsaufteilung erfolgt fast ohne Worte.

Dass Mike eines Tages Schiffsführer wird, stand für ihn schon seit Kindheitstagen fest. In seinen Adern fließt echtes Binnenschiffer-Blut – schon sein Vater war Schiffsführer. Sein erstes Lebensjahr hat er mit seinen Eltern an Bord verbracht. Danach ist er mit seiner Mutter nach Halle gezogen, wo er später auch zur Schule gegangen ist. Seinen Vater hat er nur einmal im Monat für ein paar Tage zu Hause gesehen. Er hat die meiste Zeit auf dem Schiff verbracht. Für Familie und Freunde blieb nicht viel Zeit. „Das war nicht immer leicht und für mich auch einer der ausschlaggebenden Gründe, nach einer Festanstellung in einer Reederei zu suchen“, erinnert sich Mike. Mit 16 hat er seine Ausbildung zum Schiffsführer bei der Deutschen Binnenreederei angefangen. „Die Ausbildung dauerte drei Jahre und war sehr praxisorientiert. Die meiste Zeit war ich auf dem Schiff unterwegs. Nur neun Monate musste ich die Schulbank drücken.“ Auch heute möchte er seinen Arbeitsalltag für kein Geld der Welt gegen einen Bürojob tauschen: „Dabei würde ich kaputt gehen“, so Mike. An seinen freien Tagen werkelt er am liebsten an seinem Haus in Bernburg herum. Gerade hat er das Bad gefliest, sein nächstes Projekt sind die Fugen. Nebenbei versucht er, Zeit für seine Familie und Freunde zu finden. „Die Freunde werden mit der Zeit weniger. Wenn ich frei habe, müssen die meisten arbeiten, das ist eine harte Bestandsprobe für jede Freundschaft“, erklärt Mike. „Mit Sportvereinen muss man es auch erst gar nicht versuchen. Das lässt sich mit den Schichten nicht vereinen.“ Trotzdem vermisst er an Bord nicht viel, „höchstens die Couch oder den gelieferten Mittagstisch“, verrät sein Kollege Andreas la-

chend. An Bord ist jeder Selbstversorger. „Während der Liegezeiten kann man, wenn man Glück hat, mal zum Supermarkt laufen und ein bisschen Proviant kaufen“, erzählt Mike. In der bordeigenen Küche steht heute ein kleiner Tomatensalat von Andreas, eine Tüte mit Brötchen vom Bäcker und auf der Ablage liegt eine Tüte „Maggi fix & frisch Hackbraten“. Der Disponent aus der Zentrale in Hamburg meldet sich erneut per Telefon: „Moin, ich nochmal. Der Löschtermin wurde für Donnerstag bestätigt.“ „Alles klar“, erwidert Mike und legt auf.

Kurz vor Lauenburg nimmt Mike Kurs auf den Elbe-Seiten-Kanal. „Jetzt kommt der langweiligste Part der Strecke“, sagt er. „Es geht kilometerweit nur geradeaus und man sieht nichts außer grünen Deichen.“ Mike schaltet auf Autopilot und schenkt sich einen Kaffee ein. Im Elbe-Seiten-Kanal wartet auf die Binnenschiffer aber auch eine der größten Geduldsproben: das Schiffshebwerk Scharnebeck. Das 1974 gebaute Doppelsenkrecht-Hebewerk ist ein unkalkulierbares Nadelöhr und gibt die Größenbegrenzung für Binnenschiffe im Elbstromgebiet vor. Die Fahrtröge sind nur 12 Meter breit und 100 Meter lang, moderne Großmotorgüterschiffe aber schon 110 Meter und länger. Schubverbände kommen auf noch größere Abmes-

sungen und müssten kosten- und zeitaufwändig entkoppelt werden. Viele Spediteure weichen deshalb auf die Straße oder Schiene aus und sorgen dort für Verkehrsengpässe. Der Druck auf das Bundesministerium vonseiten der Länder Hamburg und Niedersachsen sowie Vertretern aus Wirtschaft, Umweltverbänden und Politik, ein zweites Abstiegsbauwerk mit 225 Meter Länge in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufzunehmen, wird immer größer.

„Dettmer Tank 140, 1.360 Tonnen, 2,50 Meter Tiefgang“, meldet sich Mike bei den Schleusenwärtern in Scharnebeck. Ein Fahrgastschiff für Hebewerksbesichtigungen und zwei Massengut-Binnenschiffe stehen schon Schlange, als die Dettmer Tank 140 sich um 15:30 Uhr dem Schiffshebwerk nähert. Ein weiteres Fahrgastschiff fährt gerade in die linke Schleusenammer ein. „Schleusung gegen 17:00 Uhr“, bestätigt einer der Wärter aus dem gigantischen Bauwerk. 38 Meter Höhenunterschied liegen zwischen Unter- und Oberwasser in Scharnebeck. Andreas vertäut den Tanker an einem der Warteplätze und klettert von Bord, um bei dem nahegelegenen Aldi ein paar Franzbrötchen und Croissants zu kaufen. Mike lehnt sich in seinem Sitz zurück: „1,5 Stunden Wartezeit sind super. Wir haben Glück heute und sollten es pünktlich am

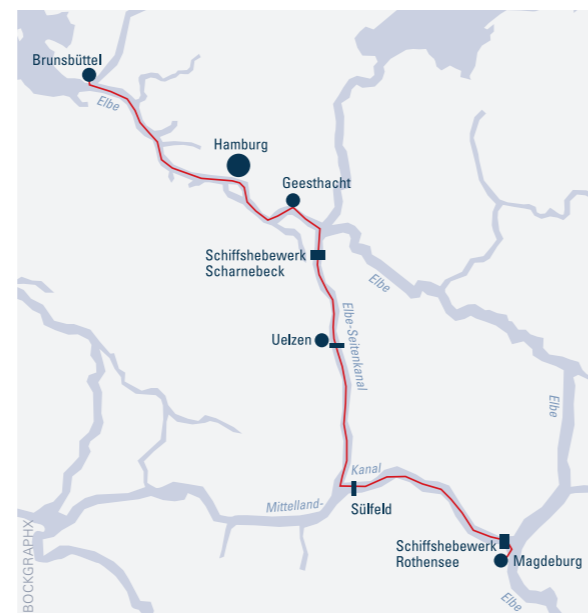


Heute haben Mike und Andreas Glück – nur vier Schiffe warten vor ihnen auf die Schleusung in Scharnebeck.

Donnerstag nach Magdeburg schaffen. Vielleicht kriegen wir oben sogar noch einen Liegeplatz für die Nacht.“ Über Funk nimmt er noch einmal Kontakt zum Schleusenhaus auf: „Oberwasserplätzchen, Feierabend?“, fragt er. „Darüber reden wir später“, kommt es kurz angebunden zurück. Die linke Schleusenammer mit dem Fahrgastschiff bewegt sich wie ein überdimensional großer Fahrstuhl langsam nach oben. Die rechte Kammer ist währenddessen auf dem Weg nach unten. In ihr der Massengut-Frachter MARABU. „So ein Hebevorgang, inklusive Ein- und Ausfahrt des Schiffes, dauert locker 30 Minuten. Oben wartet meist schon das nächste Schiff, das dann eingeladen und runtergebracht wird. Bis das nächste Schiff aus der Reihe hier unten dran ist, vergeht also im Normalfall eine gute Stunde“, berichtet Mike. Da heute beide Kammern im Betrieb sind, kann circa alle 30 Minuten ein Schiff vom Unter- zum Oberwasser gehoben werden.

Andreas kommt mit vollen Taschen zurück an Bord. Während der gemeinsamen Kaffeepause meldet sich der Schleusenwärter: „Ihr könnt über Nacht liegen bleiben.“ „Ok, danke.“ Nach 1,5 Stunden Wartezeit ist es dann endlich so weit: „Dettmer Tank 140, Steuerbord“, ertönt es aus dem Funkgerät – das Zeichen, dass es losgehen kann. Mike fährt Masten und Ruderhaus ein, so tief, dass er nicht mehr aufrecht stehen kann. Andreas macht die Leinen los und stellt sich nach vorne an den Schiffsbug, um Mike mit Handzeichen und über das Funkgerät „Einparkhilfe“ zu geben. Die Einfahrt in den 12 Meter breiten Fahrtrog ist Millimeterarbeit. Rechts und links vom Schiffsrumpf ist gerade mal eine Handbreit Wasser bis zur Schleusenwand. Nach einer viertel Stunde ist das Einparkmanöver vollbracht und Andreas kann das Schiff mit Leinen an den Schleusen-Pollern sichern. Das Tor schließt sich, langsam hebt die Dettmer Tank 140 ab und lässt den eben noch besetzten Liegeplatz 38 Meter unter sich zurück. Un-

ten fahren Autos über Brücken und Schiffe im Kanal. Mike und Andreas schweben förmlich an Deck ihres Tankers über der Welt. Nach einer weiteren viertel Stunde öffnet sich das vordere Tor und der Elbe-Seiten-Kanal liegt wieder in gewohnter Perspektive vor den beiden. Mike nimmt im Ruderhaus Platz, blickt noch einmal kurz zurück in die Tiefe und gibt Gas. Oben warten die nächsten Schiffe auf ihre Schleusung. Mike steuert den letzten Warteplatz auf Steuerbordseite an, Andreas vertäut den Tanker fest und dann: „Geschafft. Feierabend.“ Noch schnell auf der Fahrwasserseite ein von allen Seiten sichtbares Rundumlicht eingeschaltet – das Schifffahrtszeichen für am Ufer stillliegende Fahrzeuge – jetzt freuen sich Mike und Andreas auf ihr Bett, ihren Laptop und eine schöne DVD. Morgen früh um 04:00 Uhr heißt es dann wieder „Leinen los und weiterfahren.“ ■



A WORLD LEADER IN GLOBAL CONTAINER SHIPPING AT YOUR SERVICE

Contact your MSC agency in Hamburg
+49 40 30295 0 or info@mscgermany.com
msc.com

MSC for the real world

DOOR TO DOOR TO AFRICA
 LCL & FCL NVOCC SERVICES

OVERSEAS-FREIGHTERS
 AKTIENGESELLSCHAFT

tel: 040 761146710
 fax: 040 761146711
 info@overseas-freighters.com
 www.overseas-freighters.com

APL Co. (Germany)
 Am Sandtorkai 50
 20457 Hamburg
 Tel: 040 - 30109 0

APL
 Moving Business Forward



Schutter Group
 EST. 1847

Schutter Deutschland GmbH

Alter Wandrahm 12
 Block T - Speicherstadt
 D-20457 Hamburg

Tel.: 0049 (0) 40 309766-19
 Fax: 0049 (0) 40 321486
 E-Mail: info@schutter-deutschland.de
 www.schutter-deutschland.de

- Bemusterungen und Kontrollen aller Warenarten
- Verwiegungen
- Befrachtungen
- Externe Gefahrgutbeauftragte
- Schadensbesichtigungen etc.

Your risk is our challenge



PETER PICKHUBENS PINNWAND



Eine 734 Kilometer lange Stahlkette in der Elbe?

Sowas hat es früher tatsächlich gegeben. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zogen sich Schiffe mithilfe von Ketten, die im Flussbett verlegt waren, durch die europäischen Gewässer. Die sogenannte Kettenschiffahrt hat damals die Binnenschiffahrt revolutioniert. Die Kettenschleppschiffe konnten dabei mehrere Schleppkähne an der Kette hinter sich herziehen, wodurch die Schiffe wesentlich mehr sowie größere und schwerere Ladung transportieren konnten. In Deutschland waren Zugketten in Elbe, Saale, Spree, Brahe, Weser, Neckar und Main ausgelegt. Die Zugketten waren mitunter mehrere hundert Kilometer lang. Eine 734 Kilometer lange Kette lag zum Beispiel in der Elbe von Hamburg bis Melnik. Teile davon liegen heute noch im Flussbett. Ab 1890 verlor die Kettenschiffahrt auf der unteren Elbe dann an Bedeutung und Raddampfschlepper und Motorgüterschiffe eroberten die Flüsse. Ein einziges Kettenschleppschiff, die „Gustav Zeuner“, wurde erhalten und kann seit 2010 am ehemaligen Handelshafen-Becken in Magdeburg besichtigt werden.



Urlaub auf den deutschen Binnenwasserstraßen

Wer nach dieser Ausgabe Lust bekommen hat, zwischen den Stückgut-, Massengut- und Container-Binnenschiffen durch die deutschen Wasserstraßen zu schippern, sollte sich unbedingt über Flusskreuzfahrten informieren. Die schwimmenden Hotels bieten heutzutage sogar Spa-Bereiche, Fitnessräume und Schwimmbäder an Bord. Ob auf Elbe, Donau oder Rhein, ob zwei Tage oder zwei Wochen – die Angebote sind so vielfältig, dass für jeden das Richtige dabei sein sollte.

Die älteste Dame auf der Elbe

Das Binnenschiff MIRA ist der geschichtsträchtigste Kahn, der regelmäßig im Hamburger Hafen zu Besuch ist. 1892 im niederländischen Capelle an der IJssel gebaut, hat sie zwei Weltkriege und das Ende der Dampfschiffahrt überlebt. Heute ist sie mit einem Dieselmotor mit 586 Pferdestärken ausgestattet und kann bis zu 1.108 Tonnen Ladung an Bord nehmen. Das 80 Meter lange und 9 Meter breite Massengutschiff transportiert unter anderem Steine, Schrott und Saaten für eine Firma in Seevetal.



Zeitreise durch die Geschichte der Binnenschiffahrt

Viele maritime Museen in Deutschland haben für ihre Besucher auch die Binnenschiffahrtsgeschichte von der Steinzeit bis heute aufbereitet. Die Ausstellungen sind sehr vielfältig: vom Leben und Arbeiten an Bord, über die Personenschiffahrt, Umschlagtechniken in Häfen, das deutsche Kanalsystem und den Ausbau von Flüssen bis zum Bau von Schleusen und vieles mehr. In Hamburg empfehle ich für Interessierte einen Besuch des Internationalen Maritimen Museums oder des Hafenmuseums Hamburg. In Dresden sollte man unbedingt im Verkehrsmuseum vorbeischaun und in Bremerhaven lohnt sich ein Stopp im Deutschen Schiffahrtsmuseum.



Transportketten im Fokus

Synergieeffekte nutzen, Ressourcen bündeln, in wichtigen Märkten präsent sein – das weltweite Netzwerk von Hafen Hamburg Marketing e.V. ist die Basis für das Vereinsziel: die erfolgreiche Vermarktung und Positionierung des Hamburger Hafens im internationalen Umfeld.

Besonders wichtig dabei sind unsere 13 Repräsentanzen, die sich für die Interessen des Hamburger Hafens und unserer Mitglieder im In- und Ausland engagieren. Sie sind in der Seehafenverkehrswirtschaft gut vernetzt und verfügen in ihren Marktregionen über ausgezeichnete Kontakte zu Unternehmen aus Industrie und Handel, der Transport- und Logistikbranche, Wirtschaftsorganisationen sowie politischen Entscheidungsträgern.

Als zentrale Anlaufstelle informieren wir nationale und internationale Hafenkunden über die Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens. Mit einer Vielzahl von Marketingaktivitäten, wie Marktforschung, Messebeteiligungen und Fachveranstaltungen, Programmen für Fachdelegationen, Publikationen, Pressearbeit und Internetservices stärken wir täglich die Wettbewerbsposition von Deutschlands größtem Universalhafen.

Hafen Hamburg Marketing e.V.

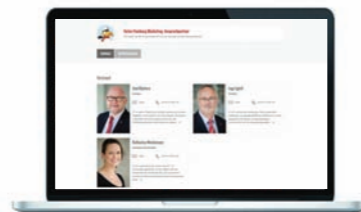
Pickhuben 6, 20457 Hamburg, Tel.: 040 37709-0, E-Mail: info@hafen-hamburg.de, Web: www.hafen-hamburg.de

Standorte: Berlin · Budapest · Dortmund · Dresden · Hamburg · Hongkong · Mumbai · München · Prag · Seoul · Shanghai · St. Petersburg · Warschau · Wien



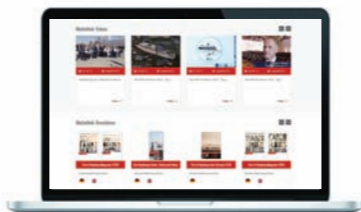
👉 Bleiben Sie informiert mit den PORTnews

Mit den PORTnews bleiben Sie immer auf dem neuesten Stand. Alle zwei Wochen erhalten Sie als registrierter Leser handverlesene Informationen zu Hafen- und Logistikthemen in Hamburg und der Region. Darüber hinaus informieren wir Sie über aktuelle Entwicklungen in wichtigen Marktregionen – kostenlos und digital. Der Newsletter ist in Deutsch und Englisch verfügbar. Registrieren Sie sich unter: www.hafen-hamburg.de/content/portnews.



👉 Die richtigen Ansprechpartner bei HHM für Ihr Anliegen

Sie haben Fragen zur Umschlag- oder Liniendienstentwicklung mit China? Sie suchen einen Ansprechpartner, der Sie bei Projekten in Osteuropa unterstützen kann? Oder Sie sind als Journalist auf der Suche nach neuen Themen? Das Team von Hafen Hamburg Marketing hilft gern. Wen Sie für Ihr konkretes Anliegen ansprechen können, erfahren Sie unter: www.hafen-hamburg.de/de/hhm/ansprechpartner.



👉 Publikationen und Videos in der Hafen Hamburg Mediathek

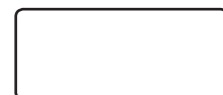
Unsere Mediathek hält neben dem Port of Hamburg Magazine in Deutsch und Englisch auch viele weitere spannende Publikationen für Sie bereit, wie Daten & Fakten-Flyer, Broschüren zu EU-Projekten und vieles mehr. Stöbern Sie auch in unseren Fotogalerien zum Hamburger Hafen sowie den Videos zu maritimen Veranstaltungen und in den neuesten Ausgaben von smartPortTV: www.hafen-hamburg.de/mediathek.

Impressum

Das Port of Hamburg Magazine ist eine Publikation des Hafen Hamburg Marketing e.V.

Herausgeber: Hafen Hamburg Marketing e.V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung:** Bengt van Beuningen, Sabine Zilski, Hafen Hamburg Marketing e.V. ■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung:** Küter & Staack Creativepool ■ **Designkonzept:** SPIDER DESIGN GmbH ■ **Layout:** www.bockgraphx.de ■ **Druck:** GK & KK Druck GmbH ■ **Anzeigenverwaltung:** Jürgen Wenzel ■ **Englische Adaption:** T + S Team

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Keine Haftung für unverlangte Fotos, Manuskripte etc. Gerichtsstand Hamburg. Verbreitete Auflage: 7.000 Exemplare deutsch, englische Ausgabe online in der Mediathek auf www.hafen-hamburg.de/mediathek. Bei Adressänderungen oder wenn Sie zusätzliche Exemplare anfordern möchten, wenden Sie sich bitte an: Hafen Hamburg Marketing e.V., Tel 040 37709 0, E-Mail: info@hafen-hamburg.de.



www.hafen-hamburg.de
www.portofhamburg.com



Alles im Fluss



- Bulk/Break Bulk/Project Cargo
- Export Packaging
- Intermodal/Shortsea
- Offshore Logistics
- Plant Logistics
- Transport & Logistics

Lage, Lage, nochmals Lage! Damit punkten unsere Binnenterminals an Elbe und Havel. Sie verbinden Hamburg mit Berlin sowie mit allen wichtigen Regionen Deutschlands und darüber hinaus mit ganz Europa. Wie? Mit ihrer trimodalen Anbindung über Straße, Wasser und Schiene. Standortvorteile, die für den Transport und Umschlag Ihrer Ladung entscheidend sind. Und das haben wir bei unseren individuellen Logistklösungen immer im Blick.



www.buss-port-logistics.de

WE TAKE THE PORT TO THE HINTERLAND.

Hamburger Hafen und Logistik AG combines sea, rail and road to form an exemplary transport chain that is as environmentally friendly as it is economical. Its container hubs connect the ports of Hamburg and Odessa with the Central and Eastern European hinterland. www.hhla.de

