

TRAINS PORT AUF DER SCHIENE



PORT OF HAMBURG
Magazine 4.15

Liebe Leserinnen und Leser,



mit einem Umschlagergebnis von 4,5 Millionen TEU fiel im ersten Halbjahr der Containerumschlag im Hamburger Hafen um 6,8 Prozent deutlich schwächer aus als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Der Seehafenhinterlandverkehr zeichnet für diesen Zeitraum jedoch ein völlig anderes Bild. Hier kann der Hamburger Hafen mit insgesamt 2,9 Millionen transportierten Containern (TEU) sogar ein Plus von 2,3 Prozent aufweisen. Damit wurde – von vielen gar nicht bemerkt – beim landseitigen Containertransport gleich ein neuer Rekord aufgestellt.

Neben dem Lkw ist es die Eisenbahn, die im Zu- und Ablaufverkehr der Güter für den Universalhafen Hamburg von enormer Bedeutung ist. Im ersten Halbjahr konnte mit 1,2 Millionen TEU auf der Schiene ein Plus von 6,4 Prozent erreicht werden. Doch wodurch zeichnet sich der Hub-Port Hamburg im Güterverkehr auf der Schiene aus? Welche Entwicklungen rund um Schiene, Rad und Unternehmen prägen moderne Bahn-Logistik für Güter aller Art? Welche Chancen bieten sich der Eisenbahn, in einem harten Wettbewerbsumfeld Marktanteile zu gewinnen?

Eine Auswahl interessanter Themen zur Bedeutung der Eisenbahn für den Hafen und die Wirtschaft möchten wir Ihnen in diesem Magazin vorstellen. Außerdem informieren wir über Transportlösungen auf der Schiene für Massen- und Stückgut und begleiten Menschen bei ihrer Arbeit am Schienenstrang.

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


Ingo Egloff


Axel Mattern



**WARUM DIE EISENBAHN FÜR DEN SEEHAFEN-
HINTERLANDVERKEHR SO ESSENTIELL IST UND
WELCHE HERAUSFORDERUNGEN ES FÜR DIE
ZUKUNFT AUF DER SCHIENE ZU BEWÄLTIGEN GILT**

Noch nie wurden so viele Container per Bahn vom Hamburger Hafen ins Hinterland transportiert wie in diesem Jahr.

"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



GLÜCKSTADT PORT
more than moving



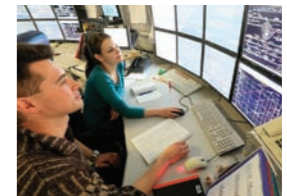
RENSBURG PORT



BRUNSBÜTTEL PORTS
more than moving

Inhaltsverzeichnis

- 02** Editorial
- 06** Effizienter und umweltschonender Gütertransport auf der Schiene
Der Hamburger Hafen als wichtiges Gateway für internationale Schienengütertransporte.
- 10** Daten & Fakten
Karte der KV-Terminals in Deutschland, Österreich und der Schweiz und Statistiken zum Schienengüterverkehr.
- 12** Die Deutsche Bahn zwischen Megashiffen, smartPORT und Lang-Lkw
Vor welchen Herausforderungen die Bahnbranche in Deutschland steht.
- 16** Die schwersten Züge Deutschlands
Jeden Tag verkehren fünf Erzzüge zwischen dem HANSAPORT in Hamburg und den Stahlwerken in Salzgitter.
- 20** Das Netzwerk enger knüpfen
Grundstein für das neue Hub-Terminal von Metrans in Budapest gelegt.
- 22** ECL schafft attraktive Verbindungen im intermodalen Verkehr
Port of Hamburg Magazine im Gespräch mit Tobias Behncke, European Cargo Logistics GmbH (ECL).
- 26** Der Meister der Güterwagen
Fred Lünsmann ist einer von 50 Wagenmeistern auf Europas größtem Rangierbahnhof.
- 30** Karriere auf Schienen – eine attraktive Zukunft in der Bahnbranche
- 34** Interview – Modernisierung des DB Netzes
Hinterlandverkehr bleibt Wachstumssegment für die DB Netz AG.
- 36** Schnelle Hilfe im Störfall
Sichere Weiterfahrt garantiert: Instandhaltung und Reparaturen in der Hafenbahn-Werkstatt der HPA.
- 38** Umwelt und Technik
Zukunftsfähige Eisenbahntransporte mit Vectron Lokomotiven.
- 40** Pinnwand – Peter Pickhuben
Insidertipps einer Hafenmöwe.
- 42** Intern – Hafen Hamburg Marketing e.V.
Transportketten im Fokus.
- 42** Impressum





Über dem Seehafenbahnhof „Alte Süderelbe“ thront ein moderner Kontrollturm wie der Tower eines Flughafens. Von der zentralen Leitstelle, 20 Meter hoch gelegen, haben Fahrdienstleiter und Disponenten einen exzellenten Blick über das weitläufige Gelände mit den über 700 Meter langen Gleisen. Im Schichtbetrieb koordinieren sie von ihrem Tower aus den Schienenverkehr im Hafen.

Effizienter und umweltschonender Gütertransport auf der Schiene

Der Erfolg eines Universalhafens beruht auf vielen Faktoren. Einer davon ist die Qualität der Hinterlandverbindungen. Ab Entfernungen von 300 Kilometern aufwärts kommen die Systemvorteile des Verkehrsträgers Eisenbahn auf vielen Relationen gegenüber dem Lkw und Binnenschiff besonders zum Tragen: Schnelligkeit, Fähigkeit zum kompakten Großmengentransport, Preiswürdigkeit, Zuverlässigkeit und Umweltfreundlichkeit. Nur ein einziger Güterzug kann rund 50 Lkw-Transporte ersetzen.

Aufseiten der Industrie und des Handels sind Transporte, die geringere Umweltbelastungen verursachen, gefragt. Der Hamburger Hafen setzt seit Beginn des Eisenbahnzeitalters auf die Schiene und bietet über das Gleisnetz der bereits 1866 gegründeten Hafenbahn Zugang zu allen Terminals und Industriebetrieben im Hafen. Mit einem Transportaufkommen von 44 Millionen Tonnen, darunter 2,2 Millionen TEU, ist die Hafenbahn unter den europäischen Häfen an führender Stelle. Das Schienennetz innerhalb des Hamburger Hafens wird auf öffentlichen Flächen von der Hafenbahn betrieben. Sie gehört zur Hamburg Port Authority (HPA). Das Gleisnetz der Hafenbahn umfasst rund 300 Kilometer, in das 850 Weichen integriert sind. Hinzu

kommen 130 Gleisanschlüsse mit 160 Kilometer Gleisen, die sich im Eigentum von Industrie-, Umschlag- und Logistikunternehmen befinden.

Der Hamburger Hafen ist für den Schienengüterverkehr in Deutschland von sehr großer Bedeutung. Gut zwölf Prozent des nationalen Schienengüterverkehrs haben den Hafen in Hamburg als Quelle oder Ziel. Zwei Zahlen stellen diese Leistung eindrucksvoll heraus: Werktäglich erreichen oder verlassen rund 200 Güterzüge den Hafen. Massengüter, Container und andere Stückgüter werden auf der Schiene transportiert. Zum Eisenbahnalltag im Hafen gehören z.B. Ganzzüge mit bis zu 6.600 Tonnen Eisenerz für die



Der Hamburger Hafen verfügt über eine exzellente trimodale Verkehrsanbindung. Alle Container-, Multipurpose- und Massengutterminals sind an Schiene, Straße oder Wasserstraße angeschlossen.

Stahlwerke in Salzgitter und Eisenhüttenstadt und mit Kalisal beladene Züge aus dem Raum Werratal für den Kalikai der K+S AG. Das sind pro Tag insgesamt rund 5.000 Güterwagen, die auf dem Schienennetz der Hafenbahn rollen. Der größte Anbieter von Gütertransportleistungen auf der Schiene ist DB Schenker Rail. Neben DB Schenker Rail verkehren inzwischen mehr als 100 zugelassene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf dem Hafenbahnnetz. Sie bieten ein engmaschiges Netz an Wagenladungsverkehren, Shuttle- und Ganzzugverbindungen in den gesamten europäischen Raum an. Zu den bedeutendsten Destinationen im Ausland gehören die Containerzugverbindungen zwischen dem Hamburger Hafen und Tschechien, Österreich, Polen und der Schweiz. Die vom Transportvolumen her wichtigsten Bundesländer im deutschen Seehafen-Hinterlandverkehr per Bahn sind Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen.

Bahnanschlüsse an allen Hamburger Terminals

Um den reibungslosen Schienenverkehr sicherzustellen, verfügen alle Container-, Multipurpose- und Massengutterminals über moderne und leistungsstarke Bahnanlagen. Container-Ganzzüge können beispielsweise ohne vorherigen Rangiervorgang direkt in die Containerterminals hineinfahren. Die Bahnanlagen

sind mit ganz zugänglichen Gleisen von 700 Meter Gesamtlänge ausgestattet. Moderne Portalkrantechnik erlaubt das schnelle Be- und Entladen der Züge. Dabei werden die Containertransportdaten durch IT-Systeme erfasst und kontrolliert. Die Umschlagmengen auf den Containerterminals spiegeln den Erfolg des größten europäischen Eisenbahnhafens wider. So wurden beispielsweise auf dem Bahnhof des HHLA Container Terminal Altenwerder 2014 insgesamt 785.000 TEU umgeschlagen. Er ist damit der größte deutsche Container-Bahnterminal. Mit erheblichem Aufwand wurde in den zurückliegenden Jahren auch der Containerbahnhof auf dem Burchardkai, dem größten Containerterminal im Hamburger Hafen, ausgebaut. Hier wurden im letzten Jahr 629.000 TEU abgefertigt. Das ist ein Wachstum von mehr als 20 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Neue Brücken entkoppeln Schienen- und Straßenverkehre

Damit der Bahn- und Straßenverkehr im Hafen noch besser rollen kann, berücksichtigt die HPA bei Brückenneubauten eine konsequente Trennung der Verkehrsströme und Verkehrsträger. Ein beispielhaftes Bauvorhaben ist die neue Rethelappbrücke. Sie ersetzt die 1934 in Betrieb genommene Rethelhubrücke. 2016 wird das neue Bauwerk in Betrieb gehen.

Dann stehen für den Straßen- und Bahnverkehr getrennte Strecken zur Verfügung. Die alte Hubbrücke wird anschließend nicht mehr benötigt und abgetragen. Ein weiteres Beispiel für die Trennung von Schienen- und Straßenverkehr ist die 1973 in Betrieb genommene Kattwyk-Hubbrücke. Sie ist Deutschlands größte Hubbrücke für den Straßen- und Schienenverkehr. Parallel zu der rund 290 Meter langen und 90 Meter hohen Brücke entsteht bis Ende des Jahrzehnts eine neue, zweite Brücke. Sie wird dann ausschließlich dem Bahnverkehr vorbehalten sein.

Wichtiges Gateway für internationale Schienentransporte

Das Terminal Hamburg-Billwerder, das insbesondere für die Verknüpfung von Lkw und Bahn und damit in erster Linie für den sogenannten kontinentalen kombinierten Verkehr (KV) Straße/Schiene bekannt ist, führt nicht zuletzt aufgrund seiner geografischen Lage mehr und mehr vielfältige andere Funktionen aus. So ist es nicht nur Ausgangs- und Zielpunkt nationaler und internationaler Shuttlezüge, sondern auch wichtiges Gatewayterminal Schiene/Schiene für langlaufende internationale Transporte. Über sogenannte Kurzshuttlezüge bindet Hamburg-Billwerder des Weiteren täglich die Ostseehäfen Kiel, Lübeck und Rostock an das europäische KV-Netzwerk an. Zudem fungiert das Binnenterminal für den einen oder anderen maritimen Container aus dem Hamburger Hafen



Kombiverkehr

Das Terminal Hamburg-Billwerder wickelt kontinentale Kombinierte Verkehre ab.

als zusätzliche Drehscheibe, um von Hamburg aus ins Hinterland zu gelangen.

Ab Billwerder erreichbar: Norwegen, Schweden, Finnland, Dänemark, Baltikum, Niederlande, Belgien, Spanien, Portugal, Schweiz, Österreich, Italien, Slowenien, Tschechien, Rumänien, Ungarn, Kroatien, Bosnien, Serbien, Mazedonien, Türkei, Griechenland, China. ■

Fahrplanauskunft und Emissionsberechnung auf www.kombiverkehr.de.

i

Wie werden Bahntransporte im Hamburger Hafen gesteuert?

Zur Abwicklung von Bahntransporten im Hamburger Hafen brauchen Ladestellen und Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Zugang zu transPORT rail, dem Verkehrsmanagementsystem der Hafenbahn. Es ist die Schnittstelle für den Güter- und Datentransport. Den Zugang können Nutzer entweder per Schnittstelle oder über das Internet (Web-Client) erhalten.



Deutsche Bahn AG

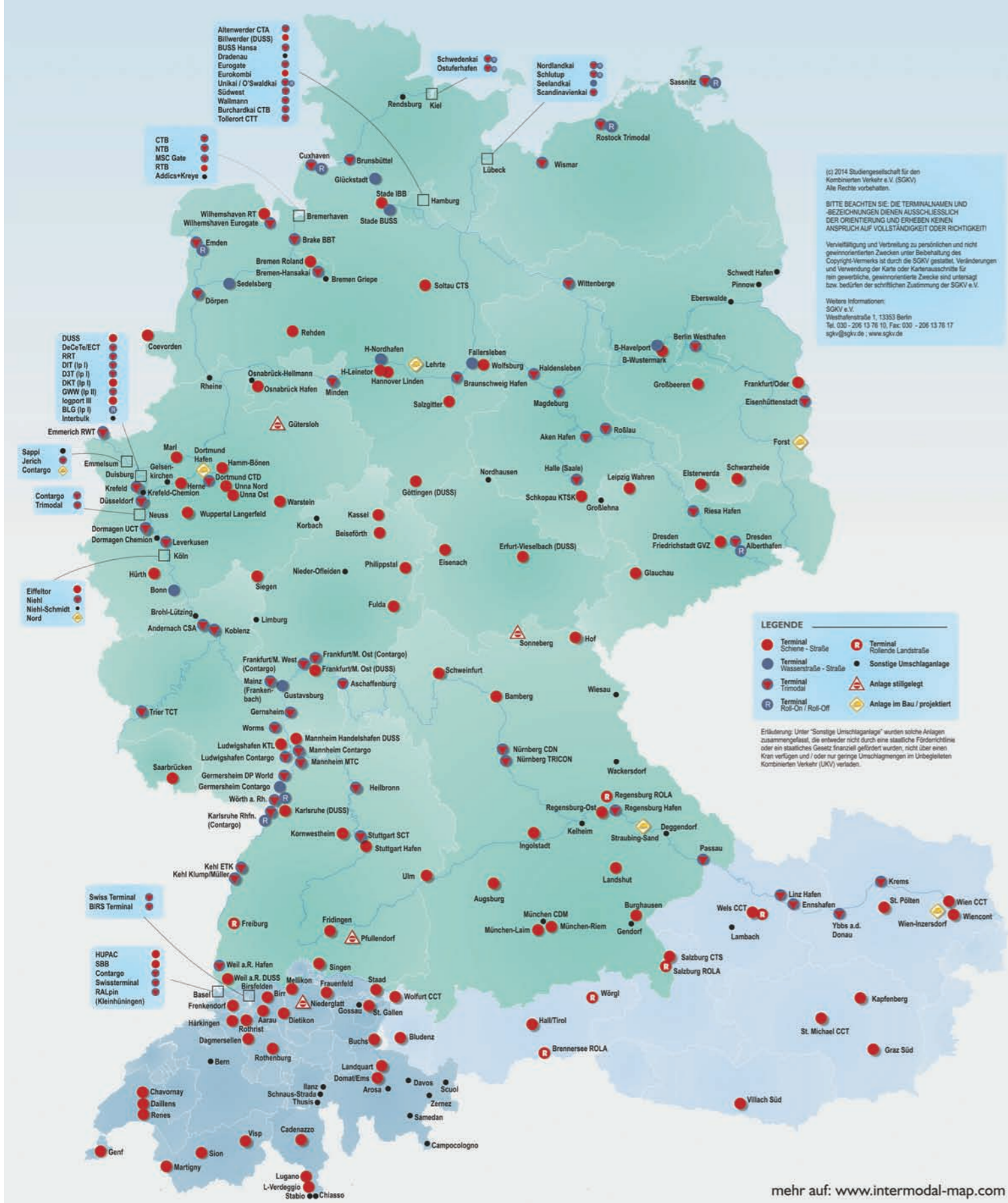
Über transPORT rail können die Nutzer:

- Zugfahrten anzeigen lassen
- Wagenreihungen vormelden
- Gleisbelegungen prüfen
- Transportaufträge anlegen
- Wagenziele festlegen
- Ladung und/oder Wagen disponieren
- Fahrzeugstandorte nachverfolgen
- Gefahrgutdaten übermitteln (GEGIS)
- Stammdaten pflegen
- Benutzereinstellungen vornehmen

Zur Nutzung von transPORT rail schließen die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Hamburg Port Authority einen Vertrag ab, der auch die Entgeltregelung beinhaltet. Die Bearbeitung ihrer Transportdaten können sie mit einer entsprechenden Vollmacht auch an ihre Operateure oder Dienstleister übertragen.

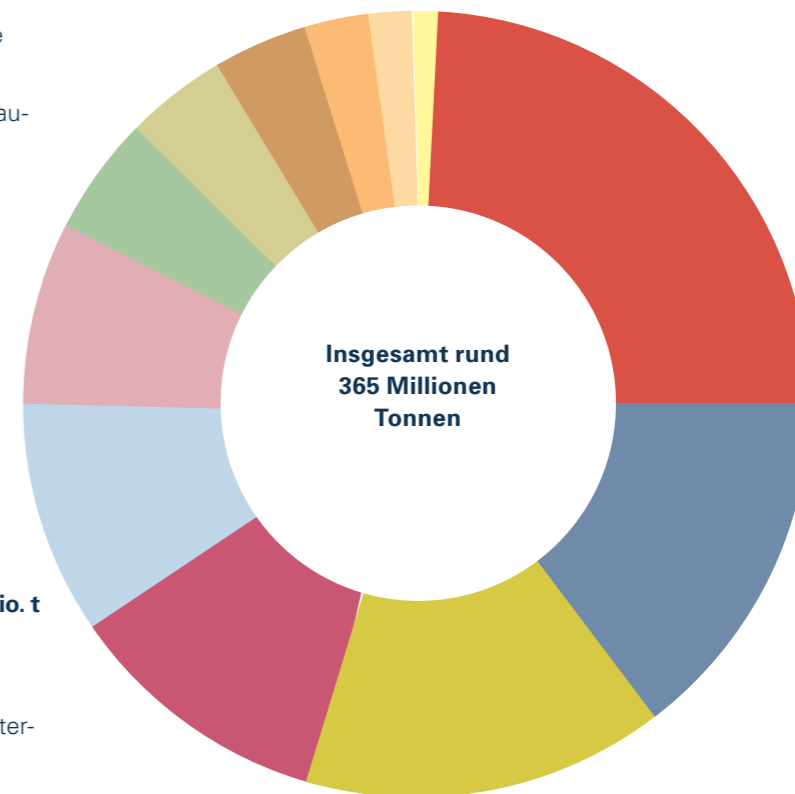
Der kombinierte Verkehr

Terminalkarte für Deutschland, Österreich und die Schweiz



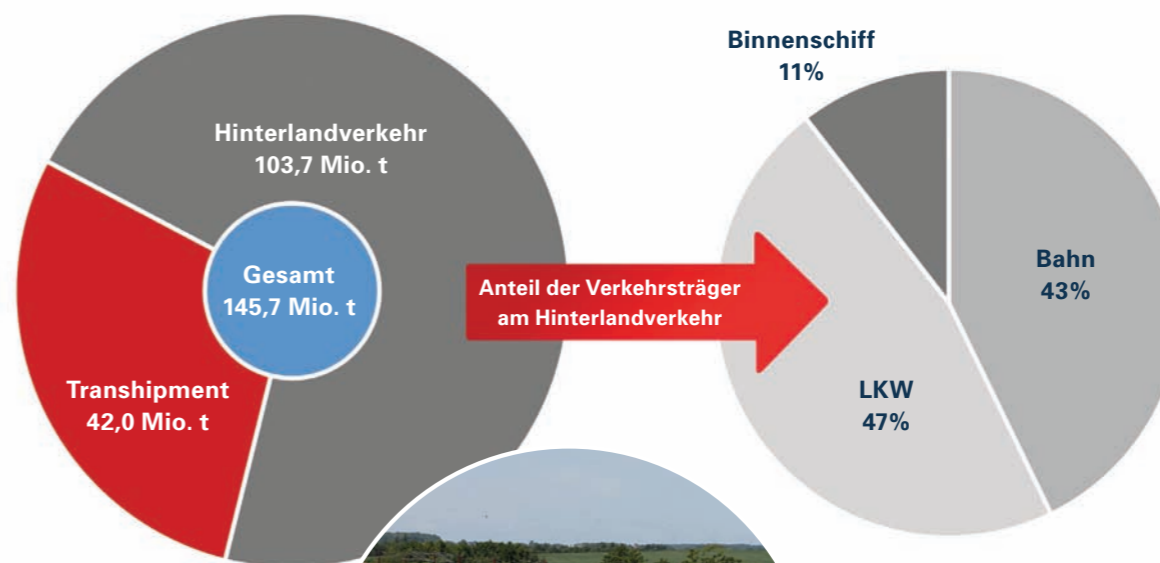
mehr auf: www.intermodal-map.com

- Metalle und Metallerzeugnisse **59,9 Mio. t**
- Erze, Steine und Erden, Bergbauerzeugnisse **51,5 Mio. t**
- Kokerei- und Mineralölzeugnisse **42,5 Mio. t**
- Kohle, rohes Erdöl und Erdgas **41,3 Mio t**
- Chemische Erzeugnisse **29,6 Mio. t**
- Sekundärstoffe, Abfälle **14,6 Mio. t**
- Fahrzeuge **12,8 Mio. t**
- Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.) **11,6 Mio. t**
- Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse **9,2 Mio. t**
- Geräte und Material für die Güterbeförderung **4,3 Mio. t**
- Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft, Fischerei **3,8 Mio. t**
- Sonstige Güter **84 Mio. t**



Was auf Deutschlands Schienen transportiert wird:

Menge und Art der 2014 mit der Bahn beförderten Güter in Millionen Tonnen.



Modal Split im Hinterlandverkehr 2014:

In 2014 wurden insgesamt rund 103,7 Millionen Tonnen im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens abgefertigt. Rund 43 Prozent der Güter wurden per Bahn transportiert, 11 Prozent per Binnenschiff und 47 Prozent per Lkw.



Die Deutsche Bahn zwischen Megaschiffen, smartPORT und Lang-Lkw

Bei Eisenbahnverkehrsunternehmen wie DB Schenker Rail ist zurzeit viel Bewegung in der Entwicklungsabteilung: Neue IT-Systeme zur Effizienzsteigerung auf der Schiene und intelligenten Verknüpfung der Verkehrsträger, immer größer werdende Seeschiffe sowie der zunehmende Wettbewerb der Verkehrsträger stellen die Bahnbranche vor große Herausforderungen. Mit welchen neuen Produkten, Innovationen und Kooperationsansätzen sich die Deutsche Bahn in diesem rasant entwickelnden Umfeld positioniert, erzählt uns Bernd Pahnke, Vice President Port Development bei DB Schenker Rail.



Im Hamburger Hafen wurden im ersten Halbjahr 2015 rund 1,2 Millionen Container per Eisenbahn transportiert.

Im Schienengüterverkehr in Deutschland wurden im ersten Halbjahr 2015 insgesamt 178,3 Millionen Tonnen transportiert. Das sind drei Prozent weniger als im Vorjahr. Worauf ist der Rückgang zurückzuführen und wie sind Ihre Erwartungen für das laufende Jahr?

Bis auf einige wenige Ausnahmen leiden alle Schienengüterverkehrsunternehmen in Europa unter negativen Rahmenbedingungen, die sie im Wettbewerb mit dem Lkw und Binnenschiff stark benachteiligen. Für

diese Lage gibt es ein Bündel an Ursachen: Speziell in Deutschland haben nach insgesamt neun langen Streiks 2014/15 viele Kunden mittelfristig ihre Verkehre auf den Lkw umgestellt. Fakt ist aber auch, dass der Schienengüterverkehr seit mehreren Jahren strukturell deutlich schlechter behandelt wird als die Straße. So sind Lkw zum Beispiel von den steigenden Transsengebühren nicht betroffen und auch andere Kosten wie Personal sind deutlich geringer. Die Energieabgaben wie die EEG-Umlage (Erneuerbare Energien Gesetz) belasten den Schienengüterverkehr überpropor-



Dr. Bernd Pahnke

Als Vice President Port Development bei DB Schenker Rail erschließt er neue Märkte und Kunden, optimiert die Produktion, entwickelt geeignete Produkte und unterstützt seine Kollegen im Verkauf. Dabei hält er engen Kontakt zu den Terminals, Reedern, Infrastrukturbetreibern sowie Speditionen und Verladern und beobachtet die Entwicklung der Märkte und Wettbewerber.

tional. Hinzu kommen die Kosten durch die Umrüstung der Güterwagen auf Flüsterbremsen, die allein DB Schenker Rail bis 2020 mit rund 230 Millionen Euro ergebniswirksam belasten werden. Gleichzeitig verbessert der stark gesunkene Diesel- bzw. Ölpreis die Wettbewerbsposition von Lkw und Binnenschiffen. Binnenschiffer profitieren außerdem von einer Mineralölsteuer-Befreiung (Vorteil jährlich rund 170 Millionen Euro). Solche Rahmenbedingungen konterkarieren das erklärte politische Ziel, mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern. In den wenigen europäischen Ländern, in denen es dem Schienengüterverkehr tendenziell besser geht, arbeiten die Unternehmen unter günstigeren Rahmenbedingungen. So ist zum Beispiel in Österreich die Lkw-Maut 2,5-fach so hoch wie in Deutschland und es gelten strenge Nachtfahrverbote für den Straßengüterverkehr.

Der Hamburger Hafen konnte sich im ersten Halbjahr 2015 trotz dessen mit 1,2 Millionen transportierten TEU über ein sehr gutes Ergebnis im Hinterlandverkehr per Eisenbahn freuen. Das entspricht einem Wachstum von 6,4 Prozent, Tendenz weiter steigend. Wie stellt sich Ihr Unternehmen auf die prognostizierten Wachstumswahlen im Seehafenhinterlandverkehr des Hamburger Hafens auf der Schiene ein?

Der Hafen Hamburg wird nach allen Analysen und unserer eigenen Planung in den nächsten Jahren vor allem im Containerverkehr weiter wachsen. Mit einem berechneten Wachstum von jährlich circa 3,3 Prozent im Container-Business werden wir im Jahr 2030 mindestens eine Transportmenge von 3,5 Millionen TEU gegenüber 2,2 Millionen TEU jährlich transportieren. Wir werden alles tun, um weiterhin Marktführer zu bleiben und den Erwartungen der Märkte und unserer Kunden zu entsprechen. Dazu sind weitere Investitionen in Loks und Wagen erforderlich, eine noch höhere Flexibilität entsprechend den Kundenanforderungen, IT-Verfahren sowie die Entwicklung neuer Produkte und die weitere Verbesserung von Produktionsformen.

Bringen im Zusammenspiel der an Transportketten beteiligten Player Entwicklungen wie smartPORT oder andere Informationssysteme, wie z.B. das Hafenterminal-System TransPORT rail, eine deutliche Verbesserung und mehr Sicherheit für die Schienengüterverkehre im Hafen und darüber hinaus?

Moderne Logistik verlangt heute, dass geeignete IT-Systeme zwischen mehreren Unternehmen derselben Wertschöpfungskette bestehen. Eine solche „door to door“-Lösung existiert heute noch nicht in der Fläche und Tiefe, obwohl alle Daten vorhanden und verfügbar sind. Hier müssen wir noch besser werden. Für alle Transportketten ist es wichtig, möglichst viele und auch exakte Transportdaten zu erhalten. Detaillierte Zugplanungen verlangen exakte Schiffsankunftsdaten, wann die Ladung verfügbar ist etc. Diese Daten werden heute über die vorhandenen Systeme geliefert. Konkret zu Ihrer Frage: Ja, die genannten Systeme liefern einen Beitrag auch für den Schienengüterverkehr, um die Stabilität der Lieferketten zu verbessern. Aber es gibt hier noch viel zu tun.

Ein Dauerthema in Hamburg sind die immer größer werdenden Seeschiffe, sowohl in der Container- als auch Massengutschiffahrt. Wie wirkt sich dieser Trend auf die Organisation Ihrer Hinterlandlogistik aus?

Der zunehmende Einsatz der Megacarrier mit mehr als 16.000 TEU in den Häfen stellt neue und höhere Anforderungen an alle Partner der maritimen Wertschöpfungskette. Wenn mit einer Schiffsankunft in weniger als drei Tagen 12.000 TEU im Im- und Export bewegt werden, muss das Gesamtsystem gut funktionieren. Jede Schwachstelle führt zu gewaltigen negativen Auswirkungen in den Lieferketten, die wir bisher so nicht kannten. In unserer Sprache heißt das: Wir müssen diese Volatilitäten mit höherer Flexibilität, einem eng verzahnten Gesamtsystem vieler Partner und geeigneter IT-Verfahren beherrschen. Für den Schienengüterverkehr in den Häfen sind auch die gewählte Produktionsform sowie die eingesetzten Ressourcen (Rangieren, Wagen, Loks) von großer Bedeutung. Erfolgt die Konsolidierung und Dekonsolidierung terminalreiner Züge innerhalb oder außerhalb des Hafens? Wie viele Ressourcen binde ich, um Volatilitäten zu beherrschen und trotzdem die Wirtschaftlichkeit nicht zu gefährden? Wie bringe ich Kundenanforderungen, Slots im Hafen – oder Hinterlandterminals, Rangier- und Zugkapazität sowie mögliche Trassen im Netz optimal zusammen? Aber wie Sie sehen, gelingt es den Partnern im Hafen Hamburg, diese neuen und hohen Herausforderungen zu meistern – sonst wäre Hamburg nicht der Eisenbahnhafen Nr. 1 in Europa.



Hamburg, Waltershofer Hafen: Eine Diesellok der Baureihe 291 rangiert mit einem Containerzug im HHLA Containerterminal Burchardkai in Richtung Bahnhof Hamburg-Waltershof. Im Hintergrund liegen Containerschiffe am Eurogate Container Terminal.

Von sehr großer Bedeutung für den Hamburger Hafen sind die Containerverkehre mit China. Rund jeder dritte in Hamburg umgeschlagene Container kommt aus China oder geht auf dem Seeweg nach China. Seit einiger Zeit gibt es auch Transportangebote per Bahn zwischen Hamburg und China. Ist diese landseitige Anbindung chinesischer Destinationen aus Ihrer Sicht eine Alternative zum Seetransport?

Über diese sogenannte „Silk Road“ können Schienengüterverkehrsunternehmen in weniger als 20 Tagen Transporte von China nach Mitteleuropa ermöglichen. Sie ist wegen der anfallenden Logistikkosten besonders für hochwertige Güter und terminsensible Ladungen prädestiniert. Nach meiner Einschätzung ist es kein Wettbewerbsprodukt für den Seeweg, sondern eine optimale Ergänzung, die im Übrigen auch Reeder nutzen können, um Termineinhaltungen abzusichern. Hinsichtlich der Verkehrsmengen glaube ich fest an ein Wachstum der landseitigen Bahnverkehre zwischen Europa und China, und wenn man den Aussagen der Partner im asiatisch-europäischen Raum folgt, soll in den nächsten Jahren die Schieneninfrastruktur verbessert und ausgebaut werden. Damit gibt es weiteres Potenzial, an dem auch der Wirtschaftsstandort Hamburg als logistisches Drehkreuz des Nordens partizipieren wird.

DB Schenker Rail ist mit einem Anteil von fast 60 Prozent der in Hamburg abgefertigten Züge der größte Player in diesem Segment. Neben Ihnen sind inzwischen aber auch schon mehr als 100 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf dem Netz der Hamburger Hafenbahn gemeldet. Wie bewerten Sie bei DB Schenker Rail den Wettbewerb im Schienengüterverkehr und in welchen Segmenten findet dieser vor allem statt?

Grundsätzlich: Wettbewerb ist der entscheidendste Treiber für Motivation und Innovation. Dies gilt für die meisten Bereiche in unserer Gesellschaft und damit auch für den Schienengüterverkehr in den Seehäfen. Ohne Wettbewerb werden Unternehmen träge, verlieren Kundenbindung und reagieren statt zu agieren. Im besonderen Maße spüren wir im Hafen Hamburg den Wettbewerb bei den Containertransporten im Hafenhinterland. Gerade dieses Segment liefert hohe Mengen, verfügt über ein gutes Wachstum und ermöglicht auf der Schiene ein Punkt-Punkt-System. Wettbewerb aber schließt nicht aus, dass im Sinne der Kunden Kooperationen zwischen EVUs entwickelt und Win-Win-Situationen erzeugt werden. Dazu haben vor knapp einem Jahr die EVUs einen Arbeitskreis Schiene gebildet, den ich leite. Wir können bereits heute auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken. So werden wir in Kürze die Rangierdienstleistungen im Hafen Hamburg bei den Containertransporten in einer völlig neuen Form organisieren und erreichen eine wesentliche Reduzierung der Infrastrukturverbräuche bei gleichzeitiger Verbesserung der Performance.

Ein ganz anderer Wettbewerber für Ihre Schienengüterverkehre ist der Lkw. Sehen Sie vor allem auch in Hinblick auf Lang-Lkw die Gefahr für eine Verlagerung von Transporten weg von der Schiene auf die Straße?

Selbstverständlich besteht ein Wettbewerb auch zwischen den Verkehrsträgern. Aber ich bin fest davon überzeugt, es wird der gewinnen, dem es gelingt, die optimale Kombination der Verkehrsträger in einer Lieferkette zu wählen. Alle Verkehrsträger haben bestimmte Stärken und deshalb kommt es auf die richtige Kombination an. So nutzt unser Unternehmen in kombinierten Verkehren für die erste und letzte Meile im Hinterland den flexiblen Lkw und wir organisieren

den Hauptlauf über die lange Distanz wirtschaftlich und umweltfreundlich auf der Schiene.

Zum Thema Lang-Lkw: Die DB kann und will sich Innovationen auch im Straßengüterverkehr nicht generell verschließen. Uns ist aber wichtig, dass dabei in der konkreten Umsetzung zusätzliche Wettbewerbsnachteile für den Güterverkehr auf der Schiene so weit wie möglich vermieden werden. So wird sich DB Schenker Logistics an dem seit dreieinhalb Jahren laufenden Feldversuch des Bundes zu GigaLernern nur auf wenigen ausgewählten Strecken in Deutschland beteiligen. Auf diesen Verbindungen werden zeitkritische Stückgutladungen befördert, die auch aus Sicht der Kunden ohnehin nicht für den Transport auf der Schiene in Frage kommen. Eine Verlagerung von Verkehren von der Schiene auf die Straße ist hier also nicht zu befürchten.

Welche Entwicklungen stehen darüber hinaus aktuell für Innovation bei der Eisenbahn, zum Beispiel im Bereich längerer Güterzüge, Traktion und Fahrzeuge für den Gütertransport?

Derzeit wird untersucht, welche Hauptkorridore im Schienengüterverkehr mit welchen Kosten in welcher Zeit auf die Nutzung von 835 Meter Zuglänge vorbereitet werden können. Für Innovation stehen bei uns unter anderem die praktischen Anwendungen, die wir im

Bereich intelligenter Fahrzeuge und Steuerung durchgeführt haben. Der Einsatz einer mit den Wagen und Behältern verknüpften sogenannten Smartbox liefert beispielsweise bei der schon erwähnten „Silk Road“ eine Vielzahl von Daten über Ort, Temperatur, Luftfeuchtigkeit, Neigung / Schiefelage, Vibrationen etc. Diese Informationen sichern eine optimale Verkehrssteuerung und geben Auskunft über die mögliche Gefährdung von Produkten. Im Rahmen von „Rolling Stock Intelligence“ verfügt unser Unternehmen bereits heute über 400 Loks, die ebenfalls in Echtzeit Auskunft geben über Ort und technischen Zustand der Loks. Damit lassen sich Arbeiten der Instandhaltung viel besser in Übereinstimmung mit den Verkehrsprogrammen organisieren und der Ausfall eines Transports vermeiden.

Zu guter Letzt: Wie sieht es eigentlich mit der Fahrplantreue und Pünktlichkeit im Schienengüterverkehr insgesamt und im Seehafenhinterlandverkehr mit Hamburg speziell aus?

Nach der offiziellen Statistik der HPA haben wir hinsichtlich Pünktlichkeit und Fahrplantreue bei den Transporten vom und zum Hafen Hamburg gute und weit über dem Durchschnitt liegende Ergebnisse. Trotzdem – wir sind hier nicht zufrieden und wollen besser werden. ■

HAMBURG · BREMEN · HANNOVER · FREIBERG · WIR VERBINDEN DIE WELT · ROTTERDAM · ANTWERPEN · BARCELONA

NAVIS® THE CARGO COMPANY
NAVIS SCHIFFFAHRTS- 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



Die schwersten Züge Deutschlands

Die Erzzüge, die zwischen Hamburg und Salzgitter verkehren, können bis zu 4.000 Tonnen tragen.



Vier Stunden dauert die komplette Entladung eines Erzzuges.

Die Salzgitter-Flachstahl GmbH benötigt mehr als 6 Millionen Tonnen Erz im Jahr.



Salzgitter Flachstahl
ist die größte Stahltochter in der Salzgitter-Gruppe. Über 5.700 Mitarbeiter erzeugten hier 2014 etwa 4,7 Millionen Tonnen Rohstahl und erarbeiteten einen Umsatz von 2,6 Milliarden Euro.

Autos, Baumaschinen, Rohre, Haushaltsgeräte – alle haben eins gemein: sie bestehen zu großen Teilen aus Stahl. Ein bedeutender Teil des deutschen Stahls wird in Salzgitter produziert. Dafür benötigt die Salzgitter Flachstahl GmbH jährlich mehr als 6 Millionen Tonnen Eisenerz. Erz ist der wichtigste Rohstoff in der Stahlproduktion und Ausgangsmaterial für den Verhüttungsprozess im Hochofen. Die Rohstoff-Versorgung erfolgt über den HANSAPORT im Hamburger Hafen, an dem die Salzgitter AG 51 Prozent und die HHLA 49 Prozent hält. Hier werden große Mengen Erz und Kohle per Seeschiff aus Skandinavien, Kanada, Südafrika und Brasilien angeliefert und zwischengelagert. Von dort geht es per Bahn weiter ins Hüttenwerk nach Salzgitter. Mit Gewichten von bis zu 5.400 Tonnen sind es die schwersten Züge, die auf Deutschlands Schienen rollen.

INTERVIEWPARTNER Uwe Harder, Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH (VPS), Bernhard Reinecke, Salzgitter Flachstahl GmbH, Erhard Meller, Geschäftsführer HANSAPORT

Die Shuttlezüge werden von DB Schenker Rail und den Verkehrsbetrieben Peine-Salzgitter (VPS) betrieben. Herr Harder, Sie sind Leiter Eisenfahrbetrieb und Logistik bei VPS und sorgen dafür, dass immer genug Erze per Bahn nach Salzgitter gelangen. Wie oft verkehren Ihre Ganzzüge zwischen dem HANSAPORT und dem Hüttenwerk und wie viele Tonnen Erz können sie transportieren?



Uwe Harder

DB Schenker Rail direkt gefahren werden, sowie ein „kleiner“ Zug, den wir im Auftrag von DB Schenker Rail fahren und der im Wesentlichen in der Frühschicht für die Versorgung der Sinteranlage eingesetzt wird. Alle Züge verkehren täglich von Montag bis Sonntag, lediglich an einigen Feiertagen, wie Ostern und Weihnachten, fallen einzelne Züge aus. Die „großen“ Züge, auch AK-Züge (Automatische Kupplung) genannt, können 4.000 Tonnen Erz laden, die „kleinen“ rund 2.700 Tonnen. Mit dem Eigengewicht der Loks und der

Uwe Harder: Tag für Tag sind fünf Erzzüge mit bis zu 44 Waggon zwischen dem Terminal und dem integrierten Hüttenwerk in Salzgitter unterwegs. Davon vier „große“ Züge im Sechs-Stundentakt, die von

Wagen kommen die Züge auf Gewichte von bis zu 5.400 Tonnen und sind damit die schwersten, die auf Deutschlands Schienen zu finden sind.

Was unterscheidet diese besonders schweren Züge von gewöhnlichen Container- oder Massengut-Zügen?

Uwe Harder: Die Züge werden immer jeweils von zwei Lokomotiven in sogenannter Doppeltraktion bespannt. Das heißt, dass beide Lokomotiven vom vorderen Führerraum aus von einem Lokführer gesteuert werden. Der „kleine“ Zug wird aus gewöhnlichen vierachsigen Falns-Wagen und zwei Standard-Lokomotiven der Baureihe 185 gebildet. Die AK-Züge hingegen weisen gleich mehrere technische Besonderheiten auf: Die sechsachsigen Wagen der Bauart Faals 151 sind speziell für Erztransporte konzipiert. Sie haben ein relativ geringes Ladevolumen, weil Erze ein sehr hohes spezifisches Gewicht haben. Außerdem sind die Fahrzeuge mit einer automatischen Mittelpufferkupplung der Bauart UIC 69e ohne Seitenpuffer ausgerüstet. Diese Kupplungsart kommt in Mitteleuropa nur bei diesen Erzzügen zum Einsatz und ermöglicht überhaupt erst die hohen Zuglasten. Mit Standardkupplungen

könnten wir die schweren Züge nicht bewegen. Für die AK-Züge werden zwei Loks der Baureihe 151 eingesetzt, die es auf 8.400 PS bringen. Mit dieser Sonderausstattung schaffen die Züge auch voll beladen Geschwindigkeiten bis zu 90 km/h.

Herr Reinecke, Sie sind bei der Salzgitter Flachstahl GmbH für die Beschaffungslogistik zuständig. Warum haben Sie die Transportkette über den Hamburger Hafen und per Bahn nach Salzgitter gewählt? Wo liegen die Vorteile? Was gäbe es für Alternativen?



Bernhard Reinecke

Bernhard Reinecke: Eine Versorgung unserer Hochöfen an nahezu 365 Tagen im Jahr ist nur mit der Bahn zu realisieren. Durch die Nähe zur Produktion hat sich der Hafen Hamburg mit der Umschlagstelle HANSAPORT bestens angeboten. Er liegt nur 200 Kilometer entfernt und mit unseren Ganzzügen können wir das Erz in nur wenigen Stunden nach Salzgitter holen. Sporadisch kommt auch mal das Binnenschiff als alternativer Transportweg zum Einsatz.

Wie viele Tonnen Erz können Sie bei sich am Werk aufnehmen? Haben Sie auch eigene Lager oder lagern Sie die Erze bis zur Verarbeitung beim HANSAPORT?

Bernhard Reinecke: Die Bunkerkapazität an den Hochöfen liegt bei 80.000 bis 85.000 Tonnen. In der Sinteranlage können wir darüber hinaus rund 250.000 Tonnen Erzgemisch aufnehmen. Den HANSAPORT nutzen wir auch als Zwischenlager. Durchschnittlich beziehen wir von ihm pro Tag rund 18.500 Tonnen Erz.

Was passiert mit den Erzen, wenn Sie in Ihrem Werk in Salzgitter angekommen sind, Herr Reinecke? Zu welchen Produkten werden sie verarbeitet und wohin geht ihre Reise weiter?

Bernhard Reinecke: In unserem integrierten Hüttenwerk produzieren wir Warmbreitband, Bandstahl, Bandblech, Kaltfeinblech und oberflächenveredelte Produkte von 0,4 bis 25 Millimeter Dicke und bis zu 2.000 Millimeter Breite. Zum Herstellungsprogramm gehören auch Zieh-, Tiefzieh- und Sondertiefziehstähle, Bau- und Feinkornstähle sowie hoch- und höchstfeste Stähle. Die Produkte verkaufen wir an Fahrzeughersteller sowie deren Zulieferer, Röhren-/Großröhrenhersteller, Kaltwalzer, Hausgerätehersteller und die Bauindustrie. Darüber hinaus umfasst unser Lieferprogramm weitere innovative Produkte wie hochfeste mikrolegierte Stähle sowie Mehrphasenstähle, zum Beispiel für den Einsatz in crashrelevanten Bereichen der Fahrzeugkarosserie, oder organisch dünnfilmsbeschichtete Feinbleche mit verbesserten Korrosionsschutzeigenschaften, insbesondere für den Einsatz in Karosseriehöhlräumen. In unserem Schwesterwerk in Ilsenburg verarbeiten wir das Vormaterial aus Salzgitter zum Teil auch zu Grobblechen. Einsatzgebiete hierfür sind unter anderem Stahlrohre, Behälterbau, die Baubranche, Windturmanlagen (onshore/offshore) und Baumaschinen.

Herr Meller, der HANSAPORT ist Deutschlands größter Seehafenterminal für Kohle und Erz und eine der modernsten trimodalen Anlagen weltweit. Wie sorgen Sie dafür, dass die Züge pünktlich bereitgestellt werden, damit die benötigte Ware rechtzeitig in Salzgitter ankommt?



Erhard Meller

Erhard Meller: Wir können durch die automatisierten Prozesse sehr zuverlässig sicherstellen, dass die von uns beladenen Züge pünktlich zur Verfügung stehen. Eine größere Herausforderung ist es, dass die sogenannten Leergarnituren, also die zu beladenden Leerrzüge, pünktlich zur Beladung bei uns eintreffen. Diese Züge werden zuvor bei unseren Kunden entladen und kommen dann in einem regelmäßigen Rhythmus zu uns zurück. Dabei sind sie aber auf dem allgemeinen Streckennetz unterwegs – und entsprechend störanfällig.

Sie sagten, die Prozesse auf Ihrem Terminal seien automatisiert – Wie kann man sich so eine Be- und Entladung eines Seeschiffs oder Güterzuges in der Praxis vorstellen?

Erhard Meller: Der HANSAPORT ist eine der am stärksten automatisierten Hafenanlagen weltweit. Wir haben in den letzten 20 Jahren den Umschlag etwa verdoppelt, und das bei leicht reduzierter Zahl von Mitarbeitern. Das war nur durch Automatisierung möglich. Wir betreten in diesem Prozess sehr häufig Neuland. So nutzen wir beispielsweise für die 3D-Scanner, die an den Krankanzeln der Greiferbrücken angebracht sind und die Ladung im Inneren des Schiffes scannen, Technik, die ursprünglich für die Raumfahrt entwickelt wurde und die am HANSAPORT erstmals im 24-Stunden-Betrieb zum Einsatz kam. Besonders eindrucksvoll ist sicherlich die Automatisierung der Greiferbrü-

cken. Die Schaufel, mit der Erz aus dem Schiff herausgeholt wird, muss logischerweise den gesamten Laderaum erreichen können. Die Luke, durch die sie ins Innere des Schiffs gelangen kann, ist relativ klein. Daher muss die Schaufel genau positioniert werden. Sie nutzt dabei das Schwingmoment. Dass das im Automatikbetrieb funktionieren kann, haben viele im Vorweg bezweifelt. Wir haben es bewiesen.

Wird überhaupt noch eine Menschenhand auf dem Terminal benötigt?

Erhard Meller: Selbstverständlich. Wir haben am HANSAPORT über 100 Mitarbeiter. Diese kommen überwiegend aus technischen Berufen, etwa Schlosser und Elektriker, oder sind in der Verwaltung beschäftigt. Wir benötigen die Mitarbeiter aber auch als Fall-Back-Ebene für besondere Situationen, die allerdings nicht sehr häufig vorkommen. Der Mensch hat in unserem System immer das letzte Wort, muss dieses allerdings nur sehr selten nutzen, weil die Automatisierung für eine sehr hohe Zuverlässigkeit sorgt.

Der Umschlag von Erz und Kohle ist ja eine ganz schön staubige Angelegenheit und sehr anfällig bei Regen, Schnee oder Sturm. Wie garantieren Sie, dass der Umschlag möglichst emissionsarm erfolgt? Gibt es auch Mengenverluste während



36 Stunden dauert es, bis ein Massengutfrachter wie dieser im Hamburger HANSAPORT entladen ist.

der Be- und Entladung bei schwierigen Wetterverhältnissen?

Erhard Meller: Der Umschlag von Erz und Kohle ist bei uns gerade keine staubige Angelegenheit! Wir minimieren Emissionen durch rechnergestützte Berieselung. Das ist angesichts der räumlichen Nähe des HANSAPORTS zur Stadt auch besonders wichtig. Mengenverluste durch Verwehungen sind bei uns kein Thema.

Vielen Dank für diesen interessanten Einblick in die Welt der Stahlproduktion. ■

Hier am HANSAPORT werden die Erze für die Salzgitter Flachstahl AG per Seeschiff angeliefert.



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 Stauarbeiten, 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



HHLA

HHLA/Thies Rätzke

Der Hub-Terminal in Budapest hat eine strategische Schlüssel-funktion: Er ist eine wichtige Drehscheibe für Containertransporte in Mittel- und Osteuropa.

Das Netzwerk enger knüpfen

Der Startschuss ist gefallen: Am 22. Oktober legten der HHLA-Vorstandsvorsitzende Klaus-Dieter Peters und Metrans-Geschäftsführer Peter Kiss gemeinsam mit dem ungarischen Außen- und Handelsminister Péter Szijjártó den Grundstein für das neue Hub-Terminal von Metrans in Budapest. Die Container-Drehscheibe ist für alle Beteiligten ein Projekt von strategischer Dimension.

TEXT Björn Helmke

Dieser Ort ist wie geschaffen für eine Logistik-Drehscheibe: Im Westen fließt die Donau vorbei, im Norden und Osten liegt der weitläufige Industriepark von Csepel mit mehreren 100 Unternehmen. Hier, im 21. Bezirk der ungarischen Hauptstadt Budapest, baut die HHLA-Intermodaltochter Metrans auf einer Fläche von 165.000 m² einen neuen Eisenbahn-Hub-Terminal. Bereits im Jahr 2017 sollen hier die ersten Containerzüge abgefertigt werden. „Wir prüfen seit längerer Zeit ein verstärktes Engagement in Ungarn. Nun haben wir den idealen Standort gefunden“, freut sich Peter Kiss, Geschäftsführer von Metrans. Nach Prag, Ceska Trebova (Tschechien) und Dunajska Streda wird Budapest zum vierten Hub-Terminal des Intermodalspezialisten.

„Der neue Hub-Terminal in Budapest hat eine strategische Schlüsselfunktion. Mit ihm verfügen wir über eine weitere Drehscheibe für Containertransporte, mit der wir die mittel- und osteuropäischen Wachstumsmärkte noch enger an unser Hinterlandnetzwerk anbinden“, betonte Klaus-Dieter Peters, Vorstandsvorsitzender der HHLA, während der Grundsteinlegung am 22. Oktober. Gleichzeitig soll das Terminal dazu dienen, den süd- und südosteuropäischen Raum und ganz speziell die Häfen an der Adria und in Griechen-

land noch besser zu erschließen. Langfristig ist sogar ein trimodaler Ausbau der Anlage denkbar. Ein Binnenschiffsterminal direkt neben dem Bahnterminal ist ohne weiteres möglich – wengleich im ersten Schritt nicht geplant.

Wie die Metrans-Terminals in Tschechien und der Slowakei ist auch der neue Terminal in Budapest als Hub- und Shuttle-Terminal konzipiert. Das bedeutet: Die Container werden aus den Seehäfen mit Shuttlezügen im Taktverkehr unsortiert zu dem Hinterlandterminal gebracht. Dort werden sie sortiert und entweder auf Anschlusszüge in die Zielregion verladen oder direkt mit dem Lkw zum Empfänger gebracht. In Budapest beträgt das Verhältnis von lokalen Containern zu Transitcontainern laut Kiss ungefähr 50:50.

Ein wesentlicher Vorteil der Shuttlezüge besteht im Hin- und Herpendeln zwischen Seehafen und Hinterland-Hub mit einer sehr hohen Taktichte. Dies mindert die Lagerzeiten der Container in den Terminals und steigert die Zuverlässigkeit und damit die Attraktivität der Transportkette deutlich. Außerdem entfällt dank des Einsatzes gleichbleibender Ganzzug-Wagen-garnituren auch das zeit- und energieaufwendige Rangieren einzelner Waggons. Um die Qualität des

Produktionssystems möglichst umfassend beeinflussen zu können, setzt Metrans auf eigenes rollendes Material (1.450 Waggons) und 55 eigene oder gemietete Lokomotiven. „Der Anteil der Eigentraction liegt mittlerweile bei 60 Prozent, und die Tendenz ist steigend“, berichtet HHLA-Vorstandschef Peters. Für 2016 hat das Intermodalunternehmen weitere Lokomotiven bestellt.

Ein Blick auf die Landkarte zeigt, warum der Standort Budapest für Metrans so interessant ist. In Budapest kreuzen sich mehrere Transportachsen. Richtung Nordwesten liegen die drei anderen Metrans-Terminals und letztlich auch die Nordseehäfen, die laut Peter Kiss von der ungarischen Wirtschaft insbesondere für den Export genutzt werden. In Richtung Südwesten liegen die Adria Häfen von Koper und Rijeka, über die zahlreiche für Ungarn und dessen Nachbarstaaten bestimmte Container hereinkommen. Bisher bedient Metrans ab Budapest zweimal täglich Koper und einmal täglich das slowakische Hub Dunajska Streda.

Viermal in der Woche organisiert Metrans Verkehre mit Istanbul/Halkali – eine Verbindung, die immer wichtiger wird. Last but not least: Auch der griechische Hafen Piräus, dessen Containerterminal von chinesischen Betreibern übernommen wurde, ließe sich via Budapest gut erschließen. „Bereits heute erbringt Metrans in Ungarn eine Transportleistung von rund 170.000 Standardcontainern (TEU) pro Jahr“, sagt Peter Kiss. Die Zeichen stehen auf Wachstum. Das Metrans-Terminal auf Csepel ist auf eine Kapazität von 250.000 TEU ausgelegt.

Nicht nur für Metrans und HHLA hat das Projekt eine strategische Dimension, sondern auch für die ungarische Volkswirtschaft. Außen- und Handelsminister Péter Szijjártó betonte in seiner Rede während der Grund-

steinlegung die Bedeutung einer modernen Infrastruktur für Ungarn, das in seiner geographischen Lage als Gateway nach Südosten eine seiner Hauptressourcen habe. Das Land hat in den vergangenen Jahren kräftig in seine Eisenbahninfrastruktur investiert und will diesen Kurs fortsetzen. Geplant ist ein südlicher Eisenbahnring rund um Budapest, der den Gütertransport durch Ungarn von vier auf zwei Tage verkürzen soll. Ebenfalls in Planung ist der Ausbau der Eisenbahnstrecke nach Serbien mit chinesischer Hilfe. Die Chinesen sehen den Ausbau dieser Strecke als Teil ihrer Initiative „One Belt, One Road“, die einen neuen Verkehrskorridor von Europa bis nach China schaffen soll. ■

Metrans-Terminal Budapest auf einen Blick

- Gesamtfläche:** 165.000 m²
- Gleise:** 6 Gleise à 650 m, 2 Gleise à 500 m im Leercontainer-Depot
- Abfertigungskapazität:** rund 250 Züge/Monat
- Kapazität:** 250.000 TEU/Jahr
- Umschlaggeräte:** Zwei Portalkrane und zwei Reachstacker, zusätzlich zwei Reachstacker im Leercontainer-Depot
- Besonderheiten:** Erweiterbar für trimodale Nutzung (Schiene, Straße, Donau)
- Dienstleistungen:** Container-Reparatur, Zollbüro vor Ort, Reefer-Anschlüsse, Trucking mit langjährigen Subunternehmern
- Baubeginn:** Oktober 2015
- Eröffnung:** 2017



Über das Baltic Rail Gate Terminal am Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde fertigt ECL Blockzüge mit Trailern, Containern und Wechselbrücken ab.

ECL schafft attraktive Verbindungen im intermodalen Verkehr

Port of Hamburg Magazine im Gespräch mit Tobias Behncke, European Cargo Logistics GmbH (ECL)

Herr Behncke, Sie sind bei European Cargo Logistics GmbH (ECL) in Lübeck für den Geschäftsbereich Intermodale Verkehre verantwortlich. Wie sind die ersten neun Monate 2015 aus Ihrer Sicht für die ECL verlaufen?



Tobias Behncke

Wir freuen uns bei der ECL über eine insgesamt sehr positive Entwicklung im Bereich der intermodalen Verkehre, die wir über den Hafen Lübeck abwickeln. Die Zahlen der ersten neun Monate 2015 sprechen dabei eine deutliche Sprache. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wurden bei der ECL insgesamt rund 31.000 Einheiten transportiert. Das entspricht einem Plus von 19 Prozent. Damit setzt sich der Wachstumstrend fort, welcher bereits die Zahlen des vorigen Jahres prägte. Im Jahr 2014 konnte ECL als intermodaler Operateur rund 37.000 Trailer und Container mit den ECL-Zugverbindungen von der Straße auf die Schiene bringen. Das waren mehr als doppelt so viele Einheiten wie noch im Jahr 2013.

Worauf führen Sie diese erfolgreiche Entwicklung zurück?

ECL ist als Tochtergesellschaft der Lübecker Hafengesellschaft mit dem Hafen Lübeck stark verbunden. Die erfolgreiche Entwicklung ist somit zum einen mit unserer Leistungsstärke am Standort Lübeck und zum anderen mit den am Markt von uns erfolgreich positionierten intermodalen ECL-Verbindungen zu erklären. Dies war und ist nur mit starken Partnern und gefestigten Beziehungen zu Dienstleistern und Kunden möglich.

Eine Basis sind dabei mit je sechs Abfahrten pro Woche und Richtung unsere Kernangebote auf den Relationen Lübeck-Duisburg, Lübeck-Verona und Lübeck-Ludwigshafen. Diese haben dazu beigetragen, dass wir im vergangenen Jahr in unserem Geschäftsreich Intermodale Verkehre mit rund 37.000 Einheiten eine Rekordmenge transportieren konnten. Damit gehörte ECL im Jahr 2014 in Lübeck zu den größten Intermodal-Operateuren. Diese Marktstellung ist allerdings nicht mehr als eine erfreuliche Momentaufnahme,

GOT CARGO?
 ACL is Your Partner With All The Right Equipment For RORO & Container Shipments to/from North America

 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  for the real world

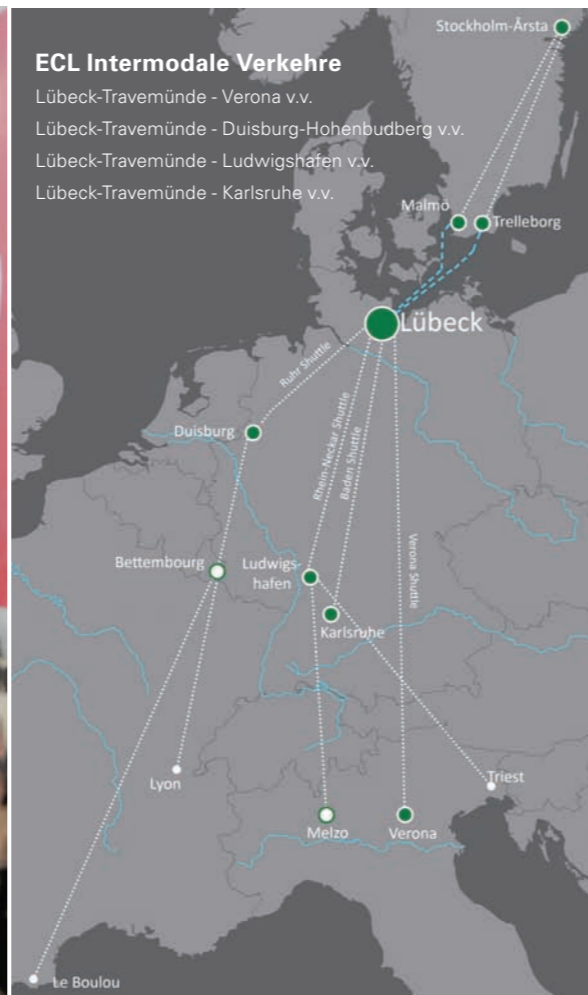
  **DOOR TO DOOR TO AFRICA**
 LCL & FCL NVOCC SERVICES
 **OVERSEAS-FREIGHTERS**
 AKTIENGESELLSCHAFT
 tel: 040 761146710
 fax: 040 761146711
 info@overseas-freighters.com
 www.overseas-freighters.com

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


GRIMALDI GROUP

GRIMALDI Germany GmbH
 Großer Grasbrook 10
 20457 Hamburg
 Telefon: +49 (0)40 789707 0
 Telefax: +49 (0)40 789707 71
 www.Grimaldi-Germany.de

 Foto: Lindner
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



Der Intermodalverkehr ist ein Wachstumsmarkt. Wir erwarten steigendes Interesse bei den Verladern, umweltfreundliche Transporte durchzuführen. Eine große Rolle spielen externe Einflüsse im Wettbewerb zwischen Straße und Schiene sowie im Hinblick auf unterschiedliche Unterstützungsprogramme für die Schienenverkehre. In Zukunft wird es notwendig

sein, für faire Wettbewerbsbedingungen zu sorgen und die Qualität der Transporte im Blickpunkt zu behalten. Mehr noch als die in der Vergangenheit auf Wachstum ausgerichtete Marktbearbeitung werden in Zukunft die Qualität und ein breites Angebot an intermodalen Dienstleistungen entscheidend sein. ■

European Cargo Logistics GmbH (ECL)

Die European Cargo Logistics GmbH (ECL) ist ein neutraler und unabhängiger Anbieter für Spedition und Logistik und bietet einen umfassenden, maßgeschneiderten Logistik-Service mit höchster Kundenorientierung. Die ECL ist Marktführer im Bereich Papier- und Forstproduktlogistik und ist in diesem Bereich seit 45 Jahren am Standort Lübeck aktiv. Europaweit und branchenübergreifend werden vielfältige Straßen- und Bahntransporte, Intermodalverkehre sowie Speditionsdienstleistungen angeboten. Mit den Standorten in Lübeck, Rostock und Sankt Petersburg ist die ECL in den wichtigsten Häfen im Ostseeraum vertreten. ECL verbindet und optimiert damit das Zusammenwirken des Transport-Netzwerks.

Daten und Fakten:

- Gründungsjahr: 1999 (Vorgängerunternehmen 1970)
- Anzahl Mitarbeiter: 50 in Lübeck und 10 in Rostock
- Gesellschafter: 100 % Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

Das Netzwerk von ECL reicht von Schweden über Deutschland bis nach Frankreich und Italien.

welche wir als Selbstverpflichtung sehen, weiter hart zu arbeiten sowie diese durch permanente Weiterentwicklung zu festigen und im Idealfall punktuell auszubauen.

Neben unseren Basisangeboten sind es aber auch ergänzende Services, die Mehrwert produzieren und gut bei unseren Kunden ankommen. Ein Beispiel ist das von uns erweiterte Trucking-Angebot, mit dem wir täglich über unseren Partner „Kersten Transporte“ Trailer zwischen den Terminals des Lübecker Hafens und überregionalen Destinationen trucken. Dabei stellen wir uns beim Trucking der Trailer und Container auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der RoRo-Fähren an den diversen Terminals sowie die Abfahrts- und Ankunftszeiten unserer intermodalen Zugverbindungen ein.

Das ist eine beeindruckende Entwicklung und macht deutlich, dass ECL gut aufgestellt ist. Mit welchen neuen Verbindungen erweitern Sie das intermodale Angebot?

Die größte Herausforderung ist und bleibt, möglichst breit aufgestellt zu sein, um auf etwaige externe Effekte seitens des Marktes und unserer Kunden stabil reagieren zu können. So haben wir Anfang Oktober eine neue intermodale Verbindung zwischen Lübeck-Travemünde und Karlsruhe eröffnet. Dreimal pro Woche und Richtung pendelt der neue „Baden Shuttle“ zwischen der baden-württembergischen Rheinmetropole und der Ostsee. Der „Baden Shuttle“ bietet unseren

Kunden attraktive Laufzeiten und optimal an ihre Bedürfnisse angepasste Abfahrts- und Ankunftszeiten. Der Fahrplan der neuen Verbindung ist auf die Weiterleitung via Lübeck von und nach Schweden, Finnland und Russland sowie ins Baltikum abgestimmt und ermöglicht auch eine sehr gute Erreichbarkeit von Empfängern und Versendern im Nah- und Fernverkehr.

Gemeinsam mit dem DUSS-Terminal in Karlsruhe und dem Terminal der Baltic Rail Gate (BRG) am Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde fertigen wir Blockzüge mit Trailern, Containern und Wechselbrücken ab. Der „Baden Shuttle“ ist zugleich eine Erweiterung des erfolgreichen „Rhein-Neckar Shuttle“ zwischen Lübeck-Travemünde und Ludwigshafen, der ebenfalls als eigene Direktzug-Verbindung betrieben wird und weiterhin sechs Abfahrten pro Woche bietet. Eine weitere Entwicklung des intermodalen Netzwerkes ist die zwischen ECL und dem größten schwedischen Bahnunternehmen „Green Cargo“ geschlossene Kooperation, die es ermöglicht, auf allen angebotenen Verbindungen durchgehende Transporte via Lübeck bis nach Stockholm anzubieten. Alle in dieser Kooperation angebotenen Verbindungen können für die gesamte Strecke, inklusive der grenzüberschreitenden Anschluss- und Fahrverbindungen, direkt über ECL gebucht werden.

Und was erwarten Sie für das Jahr 2016? Wie sehen Sie die weitere Marktentwicklung und den Wettbewerb im intermodalen Verkehr?

Birga-Maria Möller, Unternehmenskunden-Betreuerin

„Unternehmer brauchen schnelle Entscheidungen. Ich bin die Erste, die sie ihnen liefert.“

meine-bank-heisst-birga-maria.de



Der Rangierbahnhof Maschen verfügt über insgesamt 88 Gleise zur Zugbildung und -kontrolle.

HHM/Zisk



HHM/Zisk



HHM/Zisk

Wagenmeister Fred nimmt den Kesselwagen genauestens unter die Lupe. Anhand der Label erkennt er, dass in dem Wagen entzündliche und umweltgefährliche Stoffe geladen sind.

Der Meister der Güterwagen

20 Kilometer südlich von Hamburg, in Maschen, liegt der größte Rangierbahnhof Europas. Hier kommen täglich bis zu 150 Güterzüge aus den Nord- und Ostseehäfen, aus dem Deutschen Binnenland und aus Skandinavien an. Auf dem 7.000 Meter langen Gelände werden die meisten ankommenden und ausgehenden Güterwagen nach ihrem Bestimmungsort sortiert, zu neuen Zugeinheiten zusammengestellt und dann zur Weiterfahrt zum Zielort auf die Strecke geschickt. So werden Tag für Tag bis zu 4.000 Wagen sortiert. Über 500 Mitarbeiter sind hier rund um die Uhr im Schichtdienst im Einsatz. Einer davon ist Fred Lünsmann, ein Wagenmeister.

Heute stehen sechs Güterzüge zur Bremsprüfung und wagentechnischen Untersuchung auf der Liste, die Fred von seinen Kollegen aus der Disposition erhalten hat. Das heißt: Gut 150 bis 180 Wagen. Es geht los auf Gleis 1447, wo ein bunt gemixter Zug aus Kesselwagen, Autotransportwaggons und Containertragwagen auf die Bestätigung seiner Betriebssicherheit und Verkehrstauglichkeit wartet. Wenn alles gut läuft, darf der Zug in wenigen Stunden zu seiner Fahrt nach Hannover aufbrechen.

Fred setzt sich seinen orangenen Sicherheitshelm auf, zieht seine Sicherheitsjacke über, greift zu einem langen Hammer und seinem CDD und stiefelt mit Sicherheitsschuhen raus auf die Gleise. Der CDD ist ein digitaler Mobilcomputer, auf dem die Standorte der Züge, die Reihenfolge der Wagen sowie Details zur Ladung oder zum Bestimmungsort erfasst sind. Die Abkürzung steht für Cargo Digitale Datenkommunikation. Das heißt, dass der CDD auch mit dem Computer am Arbeitsplatz von Fred verbunden ist. Alles, was Fred

während seines Einsatzes dort eintippt, kann er später aus dem Büro abrufen, ergänzen und ändern. So werden beispielsweise auch Schäden an den zu kontrollierenden Wagen dokumentiert.

„Zum Glück sind die Gleise fortlaufend nummeriert, sodass die Orientierung leicht fällt.“

Bei insgesamt 88 Gleisen in denen Züge auf dem riesigen Rangierbahnhof gebildet werden, kommt schnell einiges an Strecke zusammen. An einem Tag legt Fred gute acht bis zehn Kilometer zu Fuß zurück. Zum Glück sind die Gleise fortlaufend nummeriert, sodass die Orientierung leicht fällt. „Gleis 1447 – hier sind wir richtig“, stellt Fred fest. Am Anfang des Gleises steht ein gelber Kasten – die Steuereinheit für die Bremsanlage. „Hier wähle ich den Zug aus, an dem ich arbeiten will und drücke den Knopf für die Bremsprobe. Die Anlage kommuniziert mit dem Zug und legt jetzt mit Druckluft die Bremse an und überprüft beispielsweise die Dichtigkeit des Bremssystems an dem jeweiligen Zug“, erklärt er. Fred geht zum ersten

Wagen, einem Kesselwagen. Dann inspiziert er, ob die Bremsklötze fest am Rad anliegen und bestätigt seinem CDD, dass die Bremsen einwandfrei funktionieren. Der Wagen ist mit einem Label für Gefahrgut und umweltgefährliche Stoffe gekennzeichnet. „Die Nr. 3 auf dem Gefahrgutaufkleber bedeutet, dass hier entzündliche Stoffe geladen sind. Da ist es besonders wichtig, die Außenhülle und Absperrventile genau zu untersuchen. Manche Stoffe sind zum Beispiel entflammbar, sobald sie mit Sauerstoff in Verbindung kommen. Das kann schnell gefährlich werden“, erklärt Fred. Ein Blick an die UN-Tafel verrät, dass es sich in dem Wagen um Mineralöl handelt. Sorgfältig überprüft Fred, ob die Schrauben am Absperrventil des Kesselwagens festgezogen sind und nichts tropft, ob die Leitern, Tritte und Griffe fest und sicher sind und ob mit der Achse, den Radsätzen und den Federn alles in Ordnung ist. Für den Fall, dass Gefahrgutstoffe aus einer undichten Stelle austreten würden, steht am Rangierbahnhof Maschen eine Bahnfeuerwehr bereit, die sofort verständigt werden müsste. Beim Übergang zum nächsten Wagen prüft Fred auch den Zustand der Kupplung. „Wenn die Puffer zu weit auseinanderstehen, kann es sein, dass ein Teil kaputt ist.“



Seit 34 Jahren ist Fred für die Betriebssicherheit und Verkehrstauglichkeit der Güterwagen in Maschen zuständig.

Er klopft mit seinem Hammer gegen die Puffer: „Die hier sind stabil und gut verbunden“, stellt er fest. Wenn Fred einen Schaden entdeckt, wird dieser im CDD vermerkt und mit einem Zettel an dem Wagen kenntlich gemacht. „Als Wagenmeister bin ich ähnlich dem TÜV zu sehen“, erläutert er. „Dieser Wagen ist betriebssicher und verkehrstauglich“, bestätigt er und macht eine Notiz im CDD. Kleinstreparaturen, zum Beispiel am Bremsklotz, können Wagenmeister auch selbst durchführen. Für größere Schäden gibt es auf dem Rangierbahnhof eine eigene Werkstatt.

„Am liebsten kontrolliere ich Güterwagen, die gut einsehbar sind.“

Nach einem weiteren Kesselwagen der gleichen Bauart folgen zwei leere Autotransportwagen, dahinter geht es mit Containertragwagen weiter. Als Wagenmeister ist Fred täglich mit dutzenden verschiedenen Wagentypen konfrontiert: Wagen für Container, Massengut, Stückgut, einer ist schon 30 Jahre alt, der nächste entspricht der modernsten Bauweise von 2015, einer wurde in Spanien gebaut, einer in Polen ... Die Waggon unterscheiden sich in vielerlei Hinsicht. „Am liebsten kontrolliere ich Güterwagen, die gut einsehbar sind. Manche sind so flach gebaut, dass ich erst unter den Wagen kriechen muss, um die Federn oder Radlager sehen zu können“, erzählt er. Falls ihm Funktionsweisen oder Sicherheitsvorschriften von einem sehr speziellen Bautyp mal so fremd sind, dass er bei der Prüfung unsicher ist, hat er immer ein kleines Handbuch mit Vorschriften in seiner Jackentasche. Mit seinen 34 Jahren Berufserfahrung muss er dort allerdings nur sehr selten etwas nachschlagen. „Es ist wichtig, sich als Wagenmeister ständig weiterzubilden, denn man trägt sehr viel Verantwortung. Wenn ich einen Schaden nicht entdecke und einen Wagen

freigebe, obwohl er nicht betriebssicher ist, bin ich im Falle eines Unfalls später auch zu einem gewissen Teil persönlich haftbar“, betont er.

Fred hat früher als Autoschlosser gearbeitet und hat daher ein gutes Verständnis für das Metallhandwerk. Der Einstieg in den Beruf des Wagenmeisters erfolgt in den meisten Fällen über eine abgeschlossene Ausbildung zum Schlosser, Elektriker oder Industriemechaniker. Auf jeden Fall muss man einen Beruf im Metallhandwerk erlernt haben, um die halbjährige Ausbildung zum Wagenmeister absolvieren zu können. „Junge Berufseinsteiger, die sich für das Handwerk eines Wagenmeisters interessieren, sollten unbedingt ein ausgeprägtes technisches Interesse mitbringen und sehr zuverlässig und verantwortungsbewusst sein“, rät Fred. Er selbst wusste bei seinem Berufseinstieg gar nicht, was ein Wagenmeister ist: „Ich dachte, die stehen vor teuren Hotels und fahren die Autos der Gäste in die Tiefgarage“, erinnert er sich lachend. „Nach meiner Ausbildung zum Autoschlosser und meinem Wehrdienst bei der Bundeswehr hatte ich bei DB Schenker Rail angefangen. Der Arbeitgeber hat mir gut gefallen, die haben gerade einen Hilfswagenmeister gesucht und ich wollte eine attraktive, feste Arbeitsstelle. So hat meine Karriere als Wagenmeister begonnen“, ergänzt er. Fred mag die ständige Weiterbildung und die körperliche Arbeit an der frischen Luft. Gegen Regen ist er immun. Neben ihm gibt es bei DB Schenker Rail in Maschen rund 50 weitere Wagenmeister, die in drei Schichten arbeiten, auch nachts und am Wochenende. Der Beruf ist immer noch recht männerlastig, aber auch hier tut sich was: Erst kürzlich hat die erste Frau bei DB Schenker Rail ihre Ausbildung zum Wagenmeister angefangen.

Weiter geht's mit flottem Schritt zum nächsten Wagen, denn viel Zeit bleibt Fred nicht pro Waggon. Die beiden Autotransportwagen hat er ebenfalls als betriebssicher und verkehrstauglich eingestuft. Vier Wagen hat er jetzt schon kontrolliert. Es warten in den nächsten acht Stunden heute noch 146 weitere auf den prüfenden Blick des Wagenmeisters. ■

Rangierbahnhof Maschen in Zahlen

- Züge pro Tag: **bis zu 150**
- Wagen-Ein- und -Ausgang pro Tag: **ca. 3500**
- Gelände: **280 ha**
- Länge: **7.000 m**
- Breite: **700 m**
- Rangierwege: **272 km**
- Weichen: **750**
- Fahrleitung: **210 km**
- Zugbildungsstellwerke: **2**
- Einfahr- und Ablaufstellwerke: **2**



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

IMPORT PARTNER
 customs services for import & export

!
 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





Karriere auf Schienen – eine attraktive Zukunft in der Bahnbranche

Deutsche Bahn AG

Zukunftsbranche Bahn: Beruf & Karriere 2015/2016



Die aktuelle Ausgabe des Karrierehandbuchs „Zukunftsbranche Bahn“ stellt die ganze Bandbreite der Berufe, Studiengänge und Weiterbildungsangebote in der Bahnbranche vor. Interviews, Berichte

und Porträts lassen die Berufsbilder lebendig werden und liefern wertvolle Insidertipps. Praktische Ratschläge und Anleitungen für Jobsuche, Bewerbung und Vorstellungsgespräch runden das Informationspaket ab.

Weitere Informationen zum Buch und aktuellen Stellenmarkt unter www.zukunftsbranche-bahn.de

Die Schiene gehört zu den abwechslungsreichsten Jobmotoren in Deutschland. Es gibt nur wenige Branchen, in denen so viele Menschen mit so unterschiedlichen Qualifikationen ihren Lebensunterhalt verdienen. Die anspruchsvollen Leistungen werden von rund 405.000 Beschäftigten erbracht. Die Vielfalt der Unternehmen reicht dabei von Betrieben mit 50 Mitarbeitern bis hin zu Großunternehmen mit 10.000 Beschäftigten, von ländlichen Standorten bis hin zu Unternehmen mit Sitz in der Großstadt.

Ingo Schmittmann findet die Bahnindustrie „sexy“. Er leitet das Kompetenzzentrum AirRail der Personalberatung De Causmaecker & Partner in Frankfurt. „Die Erkenntnis, dass das traditionelle Bild vom Lokomotivführer und Zugbegleitpersonal schon lange nicht mehr zeitgemäß ist, setzt sich nur langsam durch.

Das Miteinander von Bahnindustrie, Luftfahrt und Straße ist für den Schienenverkehr Chance und Risiko zugleich, denn alle Verkehrsträger treten als Konkurrent und Partner gleichzeitig auf“, erläutert er in der aktuellen Ausgabe des Karrierehandbuchs „Zukunftsbranche Bahn: Beruf & Karriere 2015/16“.

In der Öffentlichkeit wird das Bild der Bahn entscheidend durch den Personenverkehr geprägt. Nur den wenigsten ist klar, wie viele Privatbahnen es heutzutage neben der Deutschen Bahn gibt: Der Anteil liegt mittlerweile schon bei 20 Prozent.

Die Wichtigkeit des Personen- und Güterverkehrs spiegelt sich auch an den Universitäten wider. Neue Studiengänge mit Inhalten wie „Intelligente Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement“ sind ein



Ingo Schmittmann

Hinweis darauf, dass die Mobilität der Gesellschaft neuer Visionen bedarf. Mit Alstom, Bombardier und Siemens sind in Deutschland drei Marken angesiedelt, die weltweit hohe Anerkennung finden. Als Pendant zu diesen weltumspannenden Konzernen gibt es Hunderte kleine Unternehmen im Zuliefer- und Dienstleistungsbereich in der Stadt und auf dem Land, ohne die das Hochtechnologie-System Schiene keinesfalls funktionieren würde. „Deutschland gehört zu den wenigen Ländern in der Welt, in denen all jene Unternehmen zu Hause sind, die das gesamte Spektrum an bahntechnischem Zubehör und vollständigen Bahnsystemen herstellen“, erklärt Ingo Schmittmann.

Die Bahn scheint also zu halten, was sich viele von ihr versprechen: eine echte Zukunftsbranche. Ingo Schmittmann unterstreicht: „Die Europäische Union hat 2011 das „White Paper on Transport 2050“ veröffentlicht, in dem das Ziel vorgegeben wird, 50 Prozent des Passagier- und Frachtaufkommens auf die Bahn zu verlagern. Der erste Schritt zur Umsetzung dieses ehrgeizigen Ziels wurde 2015 mit dem Projekt „Living Rail – Living in a sustainable world focused on electrified rail“ gemacht. Das Forschungsprojekt im Auftrag der EU-Kommission beschreibt, wie ein nachhaltiges Verkehrssystem 2050 aussehen kann, das von der Bahn als umweltfreundlichem Verkehrsmittel getragen wird, und geht mindestens von einer Verdreifachung des Personen- und Frachtvolumens auf der Schiene aus. Mit diesem Ziel vor Augen ist die Bahnindustrie noch viel sexier!“ ■

WAS MACHT EIGENTLICH EIN ...

... Fahrdienstleiter?



Ein **Fahrdienstleiter** navigiert Züge sicher durchs Netz und sorgt für den pünktlichen Zugbetrieb. Ein großer Teil der Arbeit findet in Stellwerken statt, in denen der Zugbetrieb zentral gesteuert wird. Dort werden unter anderem mit modernen Technologien Züge gebildet und rangiert. Die Ausbildung dauert maximal drei Jahre. Bei guten Leistungen kann man auch früher seinen Abschluss machen.

... Tiefbauarbeiter?



Tiefbauarbeiter gestalten und verbessern die Schieneninfrastruktur. Während der zweijährigen Ausbildung werden Erdarbeiten durchgeführt sowie Baugruben, Gräben und Verkehrswege hergestellt. Mit einer zusätzlichen einjährigen Weiterbildung zum Gleisbauer qualifizieren sich die Tiefbauarbeiter auch zum Verlegen und Instandhalten von Gleisen, Weichen und Bahnübergängen. Manche der Aufgaben dürfen sie nur nachts ausführen, um den Tagesbetrieb im Bahnverkehr nicht zu beeinträchtigen.

... Elektroniker für Betriebstechnik?



Elektroniker für Betriebstechnik installieren, warten und reparieren Betriebs-, Produktions- und Verfahrensanlagen. Dazu zählen beispielsweise Schalt- und Steueranlagen sowie Anlagen zur Energieversorgung, Kommunikationstechnik und Beleuchtungstechnik. Darüber hinaus prüfen sie elektrische und elektronische Anlagen in der Fahrstromversorgung, Signal- und Weichentechnik sowie in der ober- und unterirdischen Haltestelleneinrichtung. Meist arbeiten sie an Schienenfahrzeugen in Fahrzeugwerkstätten.



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



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



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

„Hinterlandverkehr bleibt Wachstumssegment für die DB Netz AG“

INTERVIEW & FOTOS Thomas Wöhrle, Fachjournalist, Karlsruhe

INTERVIEW

Die Schiene spielt für den Hamburger Hafen im Seehafenhinterlandverkehr eine zentrale Rolle. Wie bestehende Engpässe beseitigt werden können und wo die weiteren aktuellen Herausforderungen liegen, darüber sprachen wir mit Wolfgang Bohrer, Leiter Infrastrukturplanung/-projekte, sowie Bernhard Schmid, Hafenbeauftragter bei der DB Netz AG.

? Welche Bedeutung hat der Schienengüterverkehr für den Infrastrukturbetreiber DB Netz derzeit?

Wolfgang Bohrer: Der Schienengüterverkehr wächst in Bezug auf Trassenkilometer in Zukunft mit gut einem Prozent pro Jahr voraussichtlich etwa doppelt so stark wie der Personenverkehr – allerdings ausgehend von einem deutlich niedrigeren Niveau. Derzeit machen wir als Infrastrukturbetreiber rund 80 Prozent unseres Umsatzes im Personenverkehr. Die Herausforderung für uns wird also sein, dem Güterverkehr dieses Wachstum zu ermöglichen und zugleich unsere Kunden aus dem Personenverkehr weiter optimal zu bedienen. Dies beinhaltet sowohl kleinere Maßnahmen, wie den durchgängigen Ausbau von Überholgleisen im Gesamtnetz für 740-Meter-Güterzüge, als auch die Weiterentwicklung kompletter Relationen, wie etwa des Ostkorridors, der VDE 8 und der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar. Von diesen Maßnahmen werden alle Verkehre, also Güter- wie Personenverkehre, profitieren.

? Wie wird sich der Seehafenhinterlandverkehr laut Ihrer Verkehrsplanung in der Zukunft allgemein und mit den deutschen Seehäfen entwickeln?

Wolfgang Bohrer: Von den euphorischen Wachstumsprognosen von vor einigen Jahren sind wir wieder ein Stück weit entfernt – da hat uns die Wirtschaftskrise einen Strich durch die Rechnung gemacht. Wir sehen den Seehafenhinterlandverkehr aber nach wie vor als Wachstumssegment, in das der Bund über das Sonderprogramm „Seehafen-Hinterland-Verkehr (SHHV)“ bis 2020 in zwei Tranchen insgesamt 250 Millionen Euro investieren will. Darüber hinaus sollen noch einmal zusätzlich 85 Millionen Euro in den kommenden drei Jahren in die Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Ausbaustrecken



„Wir müssen dem Güterverkehr Wachstum ermöglichen und zugleich unsere Kunden aus dem Personenverkehr optimal bedienen.“

Wolfgang Bohrer

fließen. Denn ohne die Berücksichtigung von Anwohnerinteressen können und wollen wir solche Projekte nicht umsetzen.

? Welche Bedeutung hat für Sie dabei der Hafen Hamburg?

Bernhard Schmid: Seehäfen haben für unsere Wachstumsstory im Güterverkehr generell eine hohe Bedeutung. Dem Hamburger Hafen kommt durch seine sehr gute schienenseitige Anbindung des Hinterlands eine besondere Bedeutung zu. Auf der Infrastruktur der DB Netz



„Der Hamburger Hafen ist ein wichtiges Tor zur Welt, die schienenseitige Anbindung muss sehr gut funktionieren.“

Bernhard Schmid

AG verkehren pro Tag rund 200 Güterzüge ab und zum Hamburger Hafen, allein daran sieht man die große Bedeutung des Hafens für uns. Aus diesem Grund haben wir in den vergangenen Jahren unter anderem auch schon sehr viel für die noch bessere Erreichbarkeit des Hamburger Hafens getan. Beispielhaft stehen hier die Maßnahmen aus dem Sofortprogramm „Seehafen-Hinterland-Verkehr I“, der derzeitige Ausbau des Ostkorridors oder die Eröffnung der 200 Kilometer langen Bahnstrecke vom Seehafen-Terminal HANSAPORT in Hamburg-Altenwerder nach Salzgitter auf eine maximale Achslast von 25 Tonnen. Ansonsten gilt: Wir arbeiten diskriminierungsfrei mit allen Seehäfen zusammen.

? Gibt es Engpässe in der Schieneninfrastruktur und wie muss diese weiterentwickelt werden, um die Herausforderungen im Seehafenhinterlandverkehr zu bewältigen?

Wolfgang Bohrer: Als Ergebnis des Dialogforums „Schiene Nord“ hat man sich nach monatelangen Diskussionen für die Alpha-Variante ausgesprochen. Mit Ausbaumaßnahmen werden zusätzliche Trassenkapazitäten im Raum Hamburg/Bremen in Richtung Süden/Ostkorridor geschaffen. Eine für den Hamburger Hafen wichtige Maßnahme ist z.B. das dritte Gleis von Lüneburg bis Uelzen.

Auf dem sogenannten Ostkorridor – also auf der für den Hamburger Hafen wichtigen Relation in Richtung Südosten nach Bayern, Österreich und Ungarn – wird es vor allem darum gehen, die vorhandenen Strecken besser zu nutzen. Wichtige Punkte sind hier die Herstellung einer durchgängigen Zweigleisigkeit und die durchgängige Elektrifizierung. Denn nur wenn diese Voraussetzungen gegeben sind, können wir dauerhaft hohe Nutzlasten eine hohe Wirtschaftlichkeit und damit auch weiteres Wachstum im Seehafenhinterlandverkehr sicherstellen. Letztendlich geht es darum, mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu holen. Daran arbeiten wir derzeit intensiv.

? Welche Berührungspunkte haben Sie mit der Hamburger Hafenbahn und wie gestaltet sich die Zusammenarbeit?

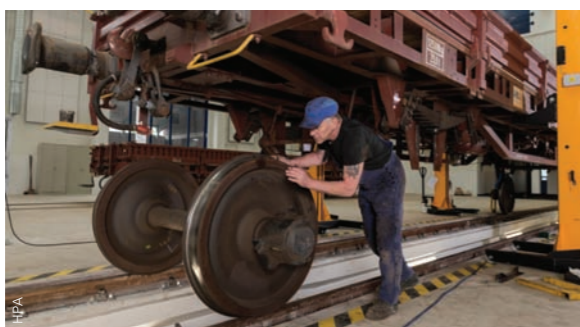
Bernhard Schmid: Die Zusammenarbeit zwischen Hafenbahn, den Terminals, den beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen und der DB Netz AG hat sich in den vergangenen Jahren deutlich verbessert. Die Kommunikation ist heute eine ganz andere und das aufgebaute Vertrauen der Partner untereinander wirkt sich natürlich auch auf die Qualität der Transportleistung aus. Gemeinsam sind wir in Projekten unterwegs, um die Qualität in den Produktionsprozessen weiter zu optimieren und die vorhandene Infrastruktur optimal zu nutzen. Nicht nur die Infrastruktur der DB Netz AG, sondern auch die Infrastruktur der Hamburger Hafenbahn ist sehr viel leistungsfähiger geworden. ■

In der Werkstatthalle mit zwei jeweils 48 Meter langen Gleisen kann in vielen Schadensfällen an Eisenbahnwaggons schnelle Hilfe geleistet werden.



Schnelle Hilfe im Störfall

Mehr als 5.000 Güterwagen rollen täglich über die Gleise der Hamburger Hafenbahn, um Waren für den Überseetransport an den Hamburger Terminals abzuladen oder über den Hafen angelieferte Importware aus aller Welt in Deutschland und Europa zu verteilen. Dabei werden an manchen Wagen Schäden oder Mängel festgestellt, die während der Fahrt aufgetreten sind und einer sicheren Weiterfahrt im Wege stehen. In diesen Fällen kommen die Hafentbahn-Werkstatt der Hamburg Port Authority (HPA) oder mobile Reparatureinheiten ins Spiel – sie kümmern sich um die Instandhaltung und Reparatur der Waggons.



Bremsrevisionen, Radsatztausch, neue Wagenbauteile oder Instandsetzung von beweglichen Seitenwänden und Dächern – in der 2014 neu errichteten 1.200 Quadratmeter großen Halle mit zwei jeweils 48 Meter langen Gleisen können die Mitarbeiter der Hafentbahn-Werkstatt in vielen Schadensfällen schnelle Hilfe leisten. Bei Bedarf können Schadwagen sogar im gesamten Hafengebiet abgeholt werden.

Seit über 70 Jahren werden auf der Spreehafensinsel im östlichen Hafengebiet bereits Schienenfahrzeuge von der Hamburger Hafenbahn instandgehalten. Der zentral gelegene Standort erspart den Eisenbahnverkehrsunternehmen zusätzliche Wege, Fahrzeiten und Überführungskosten, und Rangiergleise werden nicht

unnötig von Schadwagen blockiert. In der neuen Werkstatthalle kann an bis zu vier Güterwagen gleichzeitig gearbeitet werden. Acht Hebeblöcke mit jeweils acht Tonnen Hebekapazität und ein bis zu zehn Tonnen tragender Deckenkran erleichtern das Handling der Güterwagen. Radaufstandskräfte können ermittelt und die Wagenmaße auf einem geeichten Messgleis überprüft werden. Auf dem Betriebsgelände befinden sich darüber hinaus rund 600 Meter Abstellgleise.

Wer lieber den Servicetechniker zu seinem defekten Wagen kommen lässt oder während eines Terminalstopps die Bremsen oder Räder prüfen lassen möchte, kann sich an mobile Serviceanbieter, wie z.B. ajax Loktechnik, wenden. Neben Güterwagen hat sich das Team von ajax Loktechnik auf Diesellokomotiven spezialisiert. Sie führen auch Hauptuntersuchungen und Revisionen an unterschiedlichen Standorten durch und halten in ihrem Lager eine große Auswahl an Ersatzteilen bereit. Bei Bedarf arbeiten die mobilen Einheiten auch nachts, an Wochenenden oder Feiertagen. Für solche mobilen Reparaturleistungen befinden sich an den Hafentbahnhöfen Hamburg Süd, Waltershof und Hohe Schaar Schadwagengleise der Hamburg Port Authority. ■

- 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

HAFEN & UMSCHLAG

LOGISTIK

OFFSHORE

SEESCHIFFFAHRT

GEFAHRGUT

FÜHRUNG & KOMMUNIKATION

SAFETY & SECURITY

E-LEARNING & EDV-SEMINARE

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

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

NVOCC Services Worldwide

Multipurpose port Elbehafen Brunsbüttel

www.schrammgroup.com

Transport

Handling

Storage

Logistics

Elbehafen, 25541 Brunsbüttel Fon: +49 (0) 4852 884-0
 Fax: +49 (0) 4852 884-26 info-bp@schrammgroup.de

VECTRON UND HAFEN PASSEN GUT ZUSAMMEN

Hamburg ist einer der wichtigsten Häfen in Europa. Der beste Hafen kann jedoch nicht effektiv arbeiten, wenn der Transport der angelandeten Güter ins Hinterland nicht reibungslos funktioniert. Hierzu ist eine gut ausgebaute Infrastruktur lebenswichtig.

FOTO Siemens AG, Thomas Szymanowski

Auf der Bahninfrastruktur werden hauptsächlich Container und Massengüter transportiert. In 2014 wurden in und aus dem Hamburger Hafen mit der Eisenbahn mehr als 40 Millionen Tonnen Güter transportiert. Darunter rund 2 Millionen Container (TEU) – das ist ein Spitzenwert in Europa!

Viele der Züge, die den Hafen Hamburg verlassen, werden von privaten Betreibern befördert. Diese kaufen die dazu notwendigen Lokomotiven oder mieten

sie an. Die Lebensdauer eines Fahrzeuges beträgt mindestens 30 Jahre. Wer weiß aber heute schon genau, wie sich die Verkehrsströme in zehn oder zwanzig Jahren entwickeln? Da wird auch die beste Glaskugel sehr schnell trübe. Es ist also wichtig, in ein zukunftsfähiges Fahrzeug zu investieren, das sich im Laufe seines Betriebslebens an Veränderungen, wie beispielsweise der Transportkorridore, mit überschaubarem Aufwand anpassen lässt. Der Vectron aus dem Hause Siemens positioniert sich mit seinem hochmo-

dularen Konzept als optimale Antwort auf diese Anforderung. Das Konstruktionskonzept gibt jeder Komponente unveränderliche Schnittstellen und einen festen Platz. Einbauplätze zur Erweiterung, bzw. zum Wechsel der Zugsicherungen, sind bereits vorgesehen und die dafür notwendige Verkabelung ist schon vorhanden.

Den Vectron gibt es in mehreren Ausführungen, so dass der Kunde die freie Wahl hat, nur das zu beschaffen, was er zur Erfüllung seiner aktuellen Transportaufgabe braucht. Je nach zu befahrender Route reicht hierfür eine reine Wechselspannunglokomotive vom Typ Vectron AC aus oder es wird eine Mehrsystemlokomotive vom Typ Vectron MS benötigt. Ein Vorrüstpaket erlaubt eine spätere Hochrüstung einer AC-Lok zu einer Mehrsystemlok.

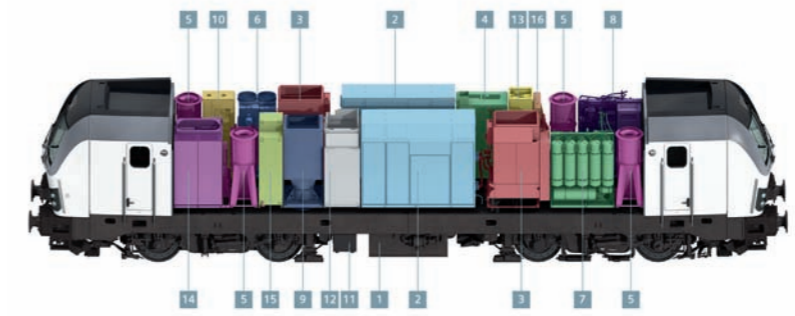
Die Container, die zwischen Hamburg und dem Binnenland transportiert werden, sind überwiegend für Ziele in Deutschland bestimmt. Es sind aber auch Länder Mittel- und Südosteuropas sehr gut per Schiene an Hamburg angebunden, zum Beispiel Österreich,

Polen, Slowakei, Tschechien und Ungarn. Auch dort ist der Vectron heute bereits zugelassen. Für Fahrten von Deutschland nach Polen, Tschechien oder in die Slowakei ist die Mehrsystemlokomotive Vectron MS notwendig. Für Transporte innerhalb Deutschlands, bzw. nach Österreich und von dort nach Ungarn reicht ein Vectron AC völlig aus. Dank seiner Modularität sowie der weitreichenden Abdeckung Europas stellt der Vectron das ideale Triebfahrzeug für die Traktion effizienter Seehafenhinterlandverkehre des Hamburger Hafens dar.

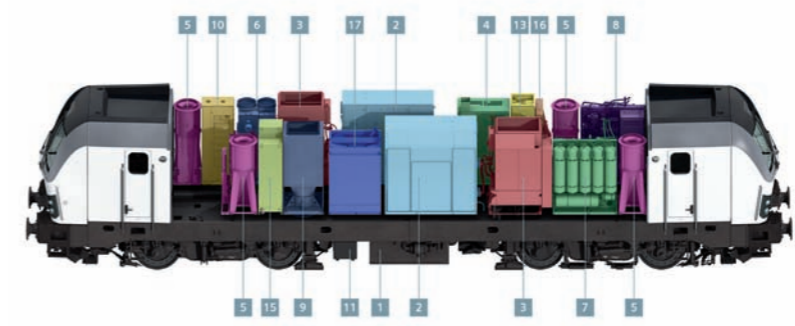
Der Lokomotivhersteller Siemens kann sich freuen, denn es werden bereits über 140 Vectron Lokomotiven von 16 Kunden aus sieben Ländern eingesetzt. 273 weitere Exemplare sind fest bestellt. Heute ist der Vectron für den Betrieb in insgesamt 13 Ländern zugelassen: Deutschland, Italien, Kroatien, Norwegen, Österreich, Polen, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik, Ungarn und Türkei. Weitere Zulassungen sind in Arbeit. Viele der leistungsstarken Lokomotiven bringt ihr Einsatz auch in den Hamburger Hafen. ■



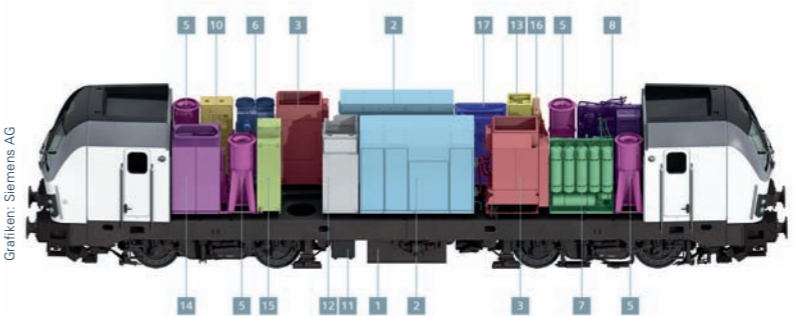
Maschinenraum-Layout Vectron MS-Lok



Maschinenraum-Layout Vectron DC mittlerer Leistung



Maschinenraum-Layout Vectron AC-Lok hoher Leistung



Vectron Maschinenraumansichten

- 1 Haupttransformator
- 2 Traktionsstromrichter
- 3 Öl- und Wasserkühler
- 4 DC-Hochspannungsgestüt
- 5 Fahrmotorlüfter
- 6 Hilfsbetriebe-Trafo gerüst
- 7 Druckluf t erzeugungsgerät
- 8 Druckluftverarbeitungsgerüst (Bremssteuerung)
- 9 Bremswiderstand
- 10 Niederspannungsgestüt
- 11 Batterie kasten
- 12 AC-Hochspannungsgestüt
- 13 Hilfsbetriebe gerüst
- 14 Zugsicherungs schrank 1/2
- 15 Zugsicherungs schrank 3
- 16 Brandbekämpfungsanlage
- 17 Rangiermodul

Grafiken: Siemens AG



PETER PICKHUBENS PINNWAND



38.000 Kilometer öffentliches Schienennetz

Wusstet ihr, dass Deutschland das längste Schienennetz Europas hat? Mit rund 38.000 Kilometern ist es mehr als dreimal so lang wie die deutschen Autobahnen. Würde man die Gleise in eine Reihe legen, käme man fast einmal komplett um die Erde. Der Großteil des Schienennetzes wird von DB Netze betrieben (33.000 km). Insgesamt gibt es in Deutschland circa 400 Eisenbahnverkehrsunternehmen, die täglich rund 39.000 Züge über die Gleise der DB schicken.

Sicherheit im 30-Sekunden Takt

Bei Lokführern in Deutschland ist gutes Reaktionsvermögen gefragt. Sie tragen die Verantwortung für die Sicherheit des Zuges und müssen während der gesamten Fahrt sekundenschnell in Notfallsituationen reagieren können. Ob der Lokführer gesund, wach und damit reaktionsfähig ist, wird durch die Sicherheitsfahrtschaltung (Sifa) getestet. Während der Fahrt hält der Lokführer ein Pedal oder eine Taste gedrückt. Alle 30 Sekunden muss er den Druck unterbrechen, um der Sifa zu bestätigen, dass er reaktionsfähig ist. Tut er dies nicht, warnt das System zunächst optisch, nach einigen Sekunden akustisch und wenn dann immer noch nicht reagiert wird, wird der Zug notgebremst.



Hamburgs Traumpaar seit 150 Jahren - Seeschiffe und Lokomotiven

Schon seit 1866 bilden Seeschiffe und Lokomotiven im Hamburger Hafen ein Traumpaar. Damals wurde erstmals eine Dampflok am gerade neu eröffneten Sandthorquai abgefertigt. Er war die erste trimodale Hafenanlage in Hamburg. Die Eisenbahnwagen konnten so dicht an die Kaimauer ranfahren, dass die Ladung direkt vom Schiff in den Wagen verladen oder andersherum gelöscht werden konnte. Vom Sandthorquai aus konnten die Züge über das Hamburger Eisenbahnnetz direkt nach Kiel, Berlin oder Lübeck fahren. Über Harburg bestand darüber hinaus eine Schienenverbindung nach Hannover. Als 1872 die ersten Elbbrücken eröffnet wurden, konnten via Hamburg endlich auch Verkehre in den Süden abgewickelt werden.

Wie lange braucht ein Zug von Hamburg nach München?

Vom Rangierbahnhof in Hamburg Maschen ist ein Zug gute zehn Stunden bis zum 900 Kilometer entfernten KV-Terminal in München Riem unterwegs. In den Containern an Bord sind häufig Möbel, Textilien und elektronische Teile zu finden. Auf dem Rückweg nach Hamburg haben die Züge dann größtenteils pharmazeutische und chemische Produkte, Bier, Maschinen und Autozubehör für den weiteren Export per Seeschiff geladen.



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



Alle Güterbahnverbindungen via Hamburg in einer Datenbank

In unserer Intermodal Services Datenbank finden Sie eine Übersicht aller Güterbahnverbindungen via Hamburg. Wählen Sie einfach das Land und das gewünschte Bahnterminal aus und lassen Sie sich alle Operateure auf der Direktion anzeigen. Probieren Sie es gleich aus auf <http://www.hafen-hamburg.de/de/intermodal>.



Dienstleister-Suche leicht gemacht mit PORTlog

Mit PORTlog finden Sie mit wenigen Klicks die passenden Anbieter für Transporte, Umschlag, Lagerung und weitere Dienstleistungen in Hamburg, der Metropolregion und entlang der Transportkette. Rund 1.000 maritime Unternehmen sind bereits in PORTlog erfasst. Überzeugen Sie sich selbst auf www.portlog.de.



Statistiken rund um den Hamburger Hafen

Wie viele Container wurden 1990 im Hamburger Hafen umgeschlagen und wie viele sind es heute? Mit welchen Ländern wird besonders viel Ladung per Seeschiff ausgetauscht? Wie viele Güter werden per Lkw, Bahn oder Binnenschiff weiter ins Hinterland transportiert? All das und vieles mehr erfahren Sie in unseren Statistiken auf www.hafen-hamburg.de/de/statistiken.

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


Hafen Hamburg Marketing

Ihre Logistik gut kombiniert



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

Ganz egal welche Ladung: Wir bringen sie zu jedem Bestimmungsort. Zum Beispiel über unser Buss Hansa Terminal in Hamburg. Als leistungsstarker Short Sea Hub ist es Drehscheibe für Ihre Container im Europaverkehr. Das i-Tüpfelchen sind unsere Inland-Terminals. Die perfekten Knotenpunkte über Straße, Schiene und Wasser. Und für alles, was über den Container hinausgeht, bieten wir Ihnen unseren weltweiten „Tür zu Tür“ Service an.


BUSS

www.buss-port-logistics.de

WIR BRINGEN DEN HAFEN INS HINTERLAND.

Die **Hamburger Hafen und Logistik AG** verknüpft Schiff, Bahn und Lkw zu einer ökonomisch wie ökologisch vorbildlichen Transportkette. Ihre Container-Drehscheiben verbinden die Häfen von Hamburg und Odessa mit dem mittel- und osteuropäischen Binnenland. www.hhla.de

