

SCHWER GUT

A photograph of two port workers in safety gear (yellow hard hats, orange high-visibility vests, and blue work pants) handling heavy black chains. They are standing on a concrete surface next to a large wooden structure, possibly a container or part of a ship's deck. The background shows a blurred industrial setting with wooden structures and a clear sky.

PORT OF HAMBURG
MAGAZINE 3.16

Liebe Leserinnen und Leser,



für viele Akteure ist der Containerumschlag das Maß aller Dinge, wenn es um die Leistungsfähigkeit eines Hafenplatzes wie Hamburg geht. Und bei einem Containerisierungsgrad von 98 Prozent ist dies sicher auch berechtigt. Aber letztendlich ist es auch die Vielfalt an spezialisierten Dienstleistungen, die die Qualität eines Standortes ausmacht.

Für einen Universalhafen wie Hamburg ist deshalb der konventionelle Stückgutumschlag von immenser Bedeutung. Mit knapp zwei Millionen Tonnen im Jahr macht er zwar nicht mal 1,5 Prozent am Gesamtumschlag aus.

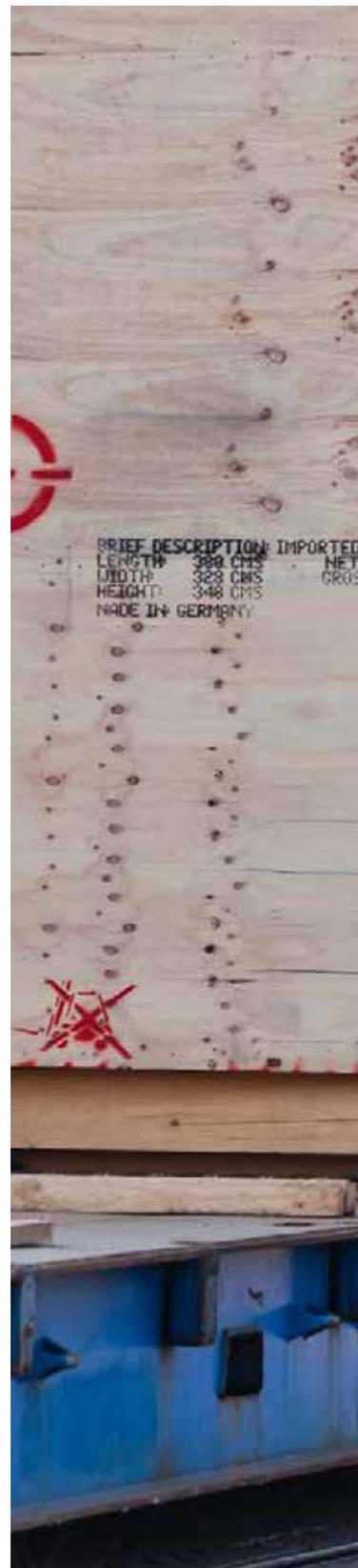
Guckt man jedoch genauer hin, dann zeigt sich, dass diese Ladung ein regelrechter Wertschöpfungs-Booster ist. So sind von den rund 130.000 hafenabhängig Beschäftigten in Hamburg fast elf Prozent der Ladungskategorie konventionelles Stückgut zuzuordnen. Und auch beim Beschäftigungseffekt können Schwergut, Projektladung & Co. punkten: Während beim Containerumschlag auf 1.000 Tonnen Güter nicht mal ein Beschäftigter kommt, sind es beim konventionellen Stückgut über acht Beschäftigte. Das sind schon bemerkenswerte Zahlen!

Vor diesem Hintergrund beleuchten wir in dieser Magazinausgabe das kleine, aber feine Ladungssegment der konventionellen Schwergüter und Projektladungen einmal genauer. Wir stellen Ihnen Dienstleister in Hamburg und der Metropolregion vor und gehen zudem auf die Herausforderungen im Hinterlandverkehr ein. Außerdem lassen wir Verlader, Spediteure und Transporteure zu Wort kommen und berichten aus der Sicht der unterschiedlichen Verkehrsträger.

Ich wünsche Ihnen gute Unterhaltung beim Lesen und hoffe, dass Sie hilfreiche Anregungen und Informationen rund um das Thema Schwergut und Projektladung erhalten.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Axel Mattern'.

Ihr Axel Mattern
Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.



VON DEN RUND 130.000 HAFENABHÄNGIG
BESCHÄFTIGTEN IN HAMBURG SIND FAST
ELF PROZENT DER LADUNGSKATEGORIE
KONVENTIONELLES STÜCKGUT ZUZUORDNEN.

EQUIPMENT < RE-SUPPLY
HEIGHT: 30.140 KGS
WEIGHT: 32.520 KGS

RECEIVED
DATE
BY
KUP



Inhaltsverzeichnis



02 EDITORIAL

MARKT & SCHIFFFAHRT

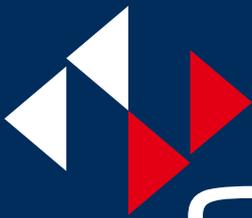
- 06 **4.0 FÜR GROSSRAUM- UND SCHWERTRANSPORTE IN DEUTSCHLAND** BSK-Hauptgeschäftsführer Wolfgang Draaf berichtet über den Masterplan Schwergut.
- 08 **DIE MARITIME BRANCHE IN EINEM EPOCHALEN WANDEL** Der VDMA über die aktuellen logistischen Herausforderungen der deutschen Maschinen- und Anlagenbauer.
- 10 **SCHWERE ZEITEN FÜR DIE SCHWERGUTSCHIFFFAHRT** Geringes Ladungsaufkommen und verschärfter Wettbewerb bringen Heavylift-Reedereien in schweres Fahrwasser.
- 12 **DIE KONVENTIONELLE SCHIFFFAHRT IST NICHT NUR EIN NISCHENMARKT** Zahlen, Daten, Fakten rund um die konventionelle Stückgutschiffahrt im Hamburger Hafen.
- 13 **3 FRAGEN AN DAVID PIEL VON HAPAG-LLOYD** Ein Einblick vom Senior Manager Special Cargo, der sich um die Ladung jenseits des Standardcontainers kümmert.

HAFEN

- 14 **SCHWERGUTUMSCHLAG IN HAMBURG UND DER METROPOLREGION** Die Schwergutterminals und ihre Kapazitäten auf einem Blick.
- 16 **C. STEINWEG AUF WACHSTUMSKURS** Das Hamburger Süd-West Terminal baut seine Infrastruktur aus.
- 18 **DER STÄRKSTE IST GANZ SOLIDE – DAS SCHWERGUTTERMINAL WALLMANN** Wie sich das Familienunternehmen im Wettbewerb behauptet.
- 20 **STAUEREI-EXPERTISE VON BUSS BLEIBT IM HAMBURGER HAFEN** Unternehmen setzt Schwerpunkt auf Stauereibetrieb und Werklogistik.
- 22 **SCHWERSTARBEIT BIS INS HOHE ALTER** Die Hamburger Schwimmkräne der HHLA bewegen Großes und zusammen bis zu 300 Tonnen.
- 24 **VIEL FLÄCHE FÜR SCHWERGUT IN HAMBURGS METROPOLREGION** Brunsbüttel Ports und Rendsburg Port punkten mit Know-how für Schwergut.
- 25 **GEHT NICHT, GIFFT DAT NICHT! – EIN STAUER IM EINSATZ** Das Berufsportrait über echte Kerle, die schwer anpacken können.
- 26 **ANSPRUCHSVOLL UND IMMER ANDERS** STAO – Experte für das Stauen, die Ladungssicherung und -kontrolle von Schwergutladung.

HINTERLAND

- 28 **DEUTSCHLAND BLEIBT BELIEBT IN DER SCHWERLASTLOGISTIK** Alfons Köster blickt aus der Sicht des Projektspediteurs auf den Markt.
 - 31 **PROJEKT- UND SCHWERGUTTRANSPORTE AUF DER ELBE** Die Binnenschiffahrt ist ein wichtiger Baustein für eine reibungslose Schwergutlogistik.
 - 32 **TANZ DER GIGANTEN – MIT DEM SCHWERTRANSPORT DURCH DIE PROVINZ** Der schwierige Weg von zwei Schiffspropellern nach Hamburg.
 - 36 **„DEN KUNDEN IST ES EIGENTLICH EGAL, WELCHER HAFEN GENUTZT WIRD“** Holger Dechant von Universal Transport im Gespräch über Projekt- und Anlagentransporte im Seehafenhinterland.
 - 38 **PUZZLEARBEIT IM GROSSFORMAT** Die ungewöhnliche Reise eines 580-Tonnen-Hydraulikhammers.
-
- 40 **PETER PICKHUBENS PINNWAND** Insidertipps einer Hafentmöwe
 - 42 **INTERN – HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.** Transportketten im Fokus
 - 42 **IMPRESSUM**



SCHRAMM

Ports & Logistics

**"EIN STARKER VERBUND NORDDEUTSCHER HÄFEN
UND TERMINALS IN DER METROPOLREGION HAMBURG"**



SCHRAMM Ports & Logistics GmbH
Elbehafen, 25541 Brunsbüttel

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



BRUNSBÜTTEL PORTS

more than moving



GLÜCKSTADT PORT

more than moving



RENSBURG PORT

4.0 für Großraum- und Schwertransporte in Deutschland

Als Interessenvertretung war die Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V. maßgeblich an dem gemeinsam mit Verbänden, Ministerien und der Wirtschaft erstellten Masterplan Schwergut beteiligt, der im März 2015 veröffentlicht wurde. Das Port of Hamburg Magazine (POHM) sprach mit BSK-Hauptgeschäftsführer Wolfgang Draaf über die aktuellen Herausforderungen der Branche.



POHM: Der deutsche, sehr stark exportorientierte Industriestandort gerät im internationalen Wettbewerb schnell ins Hintertreffen, wenn zum Beispiel große und schwere Anlagenteile nicht mehr pünktlich und zuverlässig von der Fertigungsstätte im Binnenland in den Seehafen zur Verladung transportiert werden können. Wie sehen Sie die aktuelle Marktsituation für Ihre Branche?

Draaf: Die aktuelle Marktsituation ist derzeit eher durch eine geringe Nachfrage nach Großraum- und Schwertransporten im Maschinen- und Anlagenbau geprägt. Neben dem Transport von Windenergieanlagen spielt der Transport von Neumaschinen und im Betrieb befindlichen Maschinen für die Bauindustrie eine große Rolle. Aber auch im Bereich der regenerativen Energiewirtschaft zeichnen sich Rückgänge für die Nachfrage nach diesen Transporten für die kommenden Jahre ab. Zwar verzeichnen die Maschinen- und Anlagenbauer Zuwächse beim Auftragseingang, diese Zuwächse werden sich allerdings erst zeitlich versetzt bemerkbar machen.

Und wie beurteilen Sie die Verkehrssituation?

Die Verkehrssituation ist mehr als besorgniserregend, weil nahezu wöchentlich weitere Hiobsbotschaften über mindertragfähige Bauwerke aufschlagen. Es gibt nur noch wenige Autobahnen, die durchgängig befahrbar sind. Und die Verbindung zu den Nordseehäfen von Süden kommend ist für größere Transporte derzeit auf der Straße nur via Berlin möglich, wenn man auf der Autobahn bleiben möchte. Somit vergrößert sich auch der Transportzeitraum. Derzeit kann von einer Verdoppelung der Zeit wie auch der Transportstrecke gesprochen werden. Damit nehmen auch die Transportkosten und die Transportnebenkosten, wie verkehrslenkende Maßnahmen oder Polizeibegleitung, zu.

Gibt es schon erste Erfolge bei der Umsetzung Ihrer Forderungen aus dem Masterplan Schwergut?

Als ersten Erfolg kann die Zusicherung so genannter Korridorlösungen festgehalten werden. Dabei hat der Bund wie auch der Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz zugesagt, sich dafür einzusetzen. Gleichwohl ist dies nur möglich, wenn alle Bundesländer dabei mitziehen. Korridorlösung heißt das Offenhalten von Relationen „Nord-Süd“ wie „Ost-West“. Erste Vorschläge werden derzeit

vom BSK-Arbeitskreis „Multimodaler Schwergutverkehr“ erarbeitet. Aber auch die Zunahme multimodaler Transportketten kann als ein Erfolg gesehen werden, damit Güter ihren Bestimmungsort erreichen können.

Sind aus Ihrer Sicht diese multimodalen Schwertransporte im Zulauf auf Häfen wie Hamburg noch weiter ausbaufähig?

Auf der Straße sind realistisch Nutzlasten bis zu 80 Tonnen im Zuwege zu den Nordseehäfen als Maximalgröße anzunehmen, wenn man nicht permanent die Autobahnen verlassen will. Manche Seehäfen unterliegen auf der Straße noch weiter Einschränkungen im Hinblick auf die Nutzlast. Somit ist es eindeutig, dass die Zunahme von multimodalen Transportketten überlebenswichtig ist für den Wirtschaftsstandort Deutschland und damit auch für einen Hafenstandort wie Hamburg. Zumal auch innerhalb von Hamburg die Infrastruktur nicht als problemlos bewertet werden kann.

„Neben dem Transport von Windenergieanlagen spielt der Transport von Neumaschinen und im Betrieb befindlichen Maschinen für die Bauindustrie eine große Rolle.“

Vor welchen Problemen stehen Sie bei der Transportkettenplanung beim Einsatz verschiedener Verkehrsträger in Deutschland?

Die Probleme bei der Planung von Multimodalketten sind vielschichtig. Es bedarf der Kenntnis, wo sich welche Umschlagstellen befinden, welche Kapazitäten dort vorhanden sind, und auch die Zuwegung ist nicht immer unproblematisch. Daher hält der BSK auf www.bsk-ffm.de für jedermann zugänglich sämtliche Umschlagstellen zum Binnenwasser, sei es ein Hafen oder eine temporäre Umschlagstelle, vor. Vielfältige Suchfunktionen erleichtern dabei die Auswahl.

Sie weisen darauf hin, dass die deutschen Nordsee- und die westlichen Ostseehäfen mit Schwertransporten auf der Straße nur noch eingeschränkt erreichbar sind. Was passiert mit größeren Stückgewichten über 80 Tonnen? Und ist die Erreichbarkeit der Westhäfen auf der Straße auch nur eingegrenzt möglich?

Wenn man nicht über den Rhein muss, viele Rheinbrücken sind lastbeschränkt, dann ist die Erreichbarkeit

INTERVIEW

der ZARA-Häfen über die Straße in der Tat einfacher darstellbar. Ansonsten sind es bei großen Stückgewichten in der Tat nur die alternativen Verkehrsträger Binnenschiff und Schiene, die im Hauptlauf in Frage kommen. Aber auch bei dem Schienentransport kämpft die DB Netz mit Genehmigungsverfahren aufgrund erodierender Infrastruktur und ihrem Lichtraumprofil.

Was muss passieren, damit die heute oft langwierigen Genehmigungsverfahren vereinfacht werden?

So wie bei der Industrie das Stichwort „4.0“ fällt, so muss auch das Genehmigungsverfahren Stück für Stück in diese Richtung verändert werden. Die digita-

len Möglichkeiten müssen dabei ausgeschöpft werden, wie zum Beispiel interaktive Karten. Hier sind erste Gespräche schon geführt und Kontakte nach Berlin geknüpft worden. ■

Masterplan Schwergut

Lösungsansätze und Forderungen vom Ausschuss Multimodaler Schwertransport unter Führung der Bundesfachgruppe Schwertransport und Kranarbeiten.

Details und Download:

www.bsk-ffm.de/masterplan-schwergut.html



*BSK-Hauptgeschäftsführer
Wolfgang Draaf*



Die maritime Branche in einem epochalen Wandel



INTERVIEW

Der Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V. (VDMA) vertritt über 3100 vorrangig mittelständische Unternehmen der Investitionsgüterindustrie und ist damit der größte Industrieverband in Europa. Im Interview erläutern VDMA-Geschäftsführer Hauke Schlegel und Ingo Elste, beim VDMA zuständig für den Fachbereich Logistik, die aktuellen logistischen Herausforderungen der Branche in Deutschland.

POHM: Herr Schlegel, Sie sind Geschäftsführer beim Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau. Welche Bedeutung hat dieser Industriebereich für die deutsche Wirtschaft und wie beurteilen Sie die aktuelle Auftragslage?

Schlegel: Der Maschinen- und Anlagenbau ist mit einem Umsatz von rund 218 Mrd. Euro in 2015 einer der führenden Industriezweige in Deutschland. Gleichzeitig ist er mit seinen über 1 Mio. Beschäftigten größter industrieller Arbeitgeber. Er entwickelt und produziert Schlüsseltechnologien für den Weltmarkt. Die deutsche Maschinenbauindustrie ist international führend – in 25 von 31 vergleichbaren Fachzweigen sind deutsche Firmen unter den Top-3-Anbietern auf der Welt, bei der Hälfte sogar Weltmarktführer.

„Wir erwarten daher durch unseren Vorsprung im Bereich „Industrie 4.0“, unsere weltweit führende Rolle weiter zu stärken und auszubauen.“

Die Schiffbau- und Offshore-Zulieferer sind ein bedeutendes Segment im deutschen Maschinen- und Anlagenbau. Eine sehr international aufgestellte Branche, die mit mehr als 67.000 Beschäftigten fast 80 Prozent ihrer Umsätze im Export erwirtschaftet. Mit welchen Entwicklungen rechnen Sie in den kommenden Jahren bei Werften, den Zulieferern und in der Schifffahrt?

Schlegel: Die Schiffbau- und Offshore-Zulieferer Deutschlands sind im weltweiten Maßstab führend, was sie insbesondere mit ihrer Exportstärke belegen. Wegen der globalen Verteilung der Schifffahrt und Werftindustrie ist die Branche zu über 50 Prozent auf

die weltweiten Märkte außerhalb Europas angewiesen. Aktuell ist die Anzahl der Neubauprojekte unserer wichtigsten Märkte in Asien aus unterschiedlichen Ursachen dramatisch zurückgegangen.

Wir gehen zwar kurzfristig nicht von einer Verbesserung der Marktlage aus, stellen uns aber mittel- und langfristig wieder auf Wachstum ein. Eine Schlüsselrolle wird hierbei die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung spielen. Wir erwarten daher durch unseren Vorsprung im Bereich „Industrie 4.0“, unsere weltweit führende Rolle weiter zu stärken und auszubauen.

Insgesamt befindet sich die maritime Branche nach unserer Einschätzung derzeit in einem epochalen Wandel: Der Markt konsolidiert sich durch internationale Zukäufe und Kooperationen auf allen Ebenen, neue Geschäftsmodelle entwickeln sich und treiben Innovationen und Entwicklungen in bisher unbekanntes Fahrwasser.

Gibt es Verschiebungen bei den Exportmärkten und damit auch neue Transportkanäle? Welche besonderen Herausforderungen bei der Planung und Durchführung von Groß- und Schwertransporten erschweren Ihren Mitgliedsunternehmen oft das Geschäft?

Elste: Der Maschinenbau steht im internationalen Wettbewerb. Insbesondere im Bereich des Großanlagenbaus gibt es klare Tendenzen zum Global Sourcing. Oft kommen bei diesen Großprojekten nur



Ingo Elste, beim VDMA zuständig für den Fachbereich Logistik (links)

Hauke Schlegel, Geschäftsführer VDMA – Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie (rechts)

INTERVIEW

noch Kernkomponenten aus Deutschland, die als Herzstücke dieser Anlagen überwiegend groß und schwer sind. Und hier wird es zunehmend schwieriger, akzeptable Transportrouten zu finden. Durch den schlechten Zustand der Straßeninfrastruktur in Deutschland haben sich Streckenlängen und der Zeitbedarf teilweise verdreifacht, ganz zu schweigen von den stark angestiegenen Kosten.

Wie gehen die Unternehmen damit um?

Elste: Die Verlagerung von der Straße auf andere Verkehrsträger ist inzwischen übliche Praxis: Ohne die Kombination von Straße, Binnenschiff und vereinzelt der Schiene sind beispielsweise die deutschen Seehäfen kaum noch erreichbar. Dies kann aber nur funktionieren, wenn man die Schnittstellen überhaupt erreicht, was auch immer schwieriger wird. Wir dürfen dabei nicht vergessen, dass nicht alles in den Export geht. Viele Produkte bleiben im eigenen Land und die Transporte gehen noch stärker in die Fläche.

Wenn Schwerguttransporte in Deutschland nur noch mit hohem Aufwand oder gar nicht mehr möglich sind, wird sich die Produktion zwangsläufig an andere Standorte und häufig ins Ausland verlagern. Deshalb muss hier kurzfristig etwas passieren.

Gibt es in der erweiterten Metropolregion Hamburg interessante Entwicklungen, über die Sie berichten können?

Schlegel: Die maritime Maschinenbauindustrie ist zwar in ganz Deutschland angesiedelt, aber ein besonderes Zentrum für Innovationen, internationale Kooperationen und die zunehmende Vernetzung der Unternehmen bildet zweifellos die Metropolregion der größten Hafenstadt Hamburg. Diese Rolle wird Hamburg nur behalten, wenn die Infrastruktur auch für zukünftige Anforderungen bereitgestellt wird. Damit sind nicht nur die Verkehrswege für alle Verkehrsträger gemeint, sondern in besonderem Maße auch die digitale Infrastruktur. ■



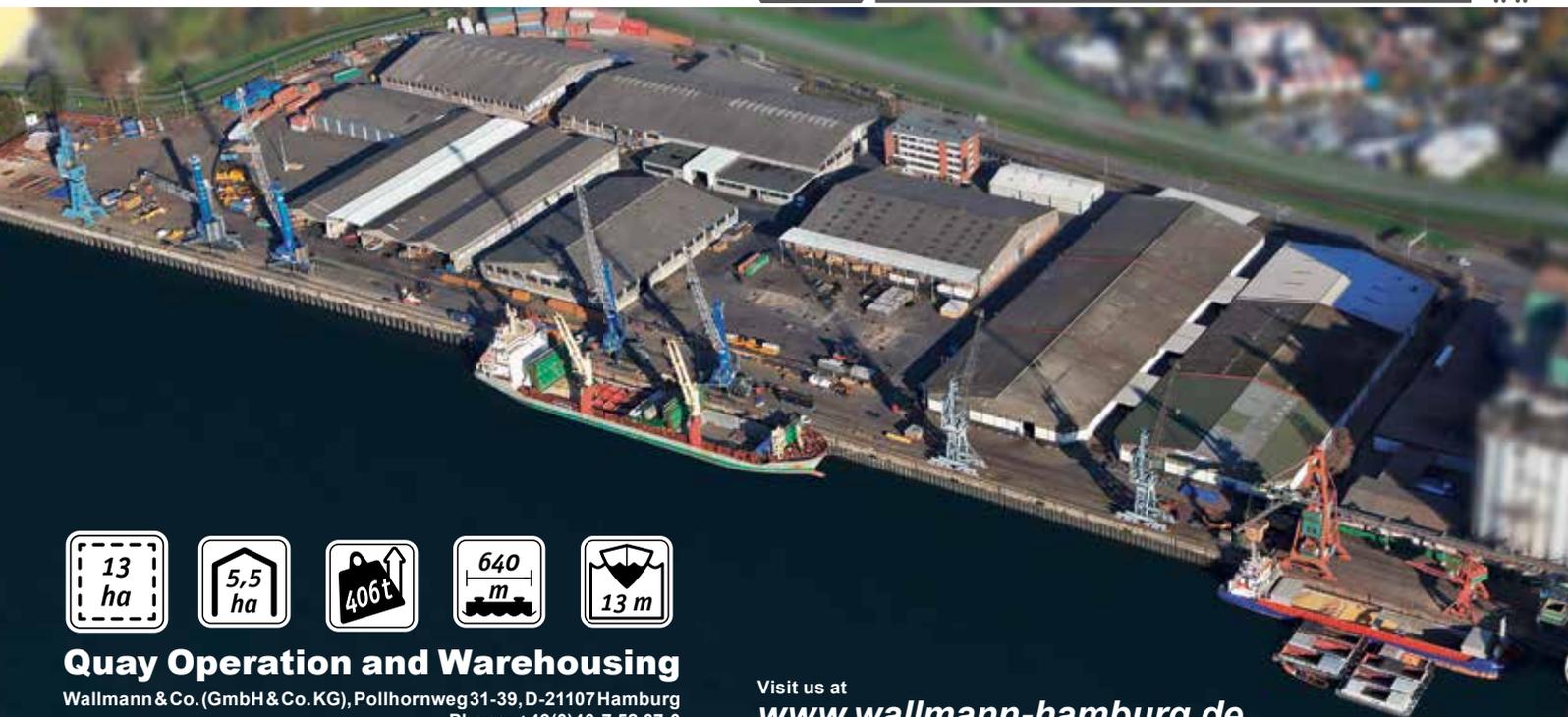
WALLMANN & CO

Your Partner in the Port of Hamburg

**Professionals
at the
waterfront**

Handling and Warehousing

- ▶ General cargo
- ▶ Heavy lifts
- ▶ Iron products
- ▶ Steel products

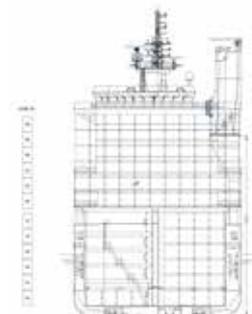
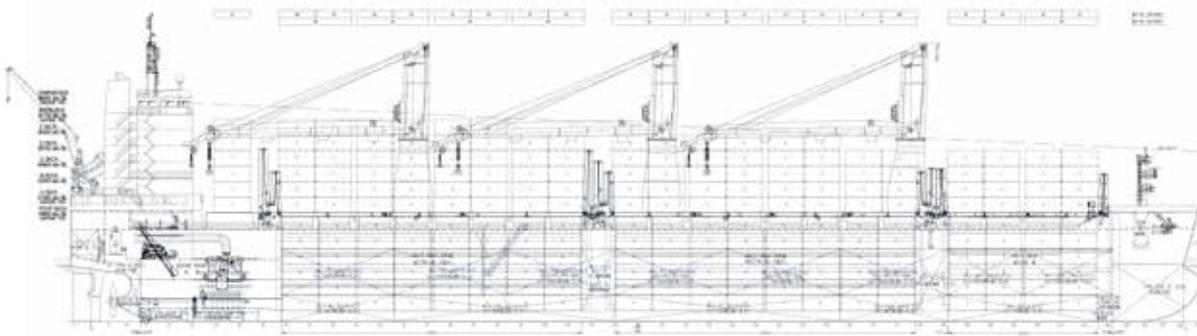


Quay Operation and Warehousing

Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG), Pollhornweg 31-39, D-21107 Hamburg
Phone: +49(0)40-7 52 07-0

Visit us at

www.wallmann-hamburg.de



Schwere Zeiten für die Schwergutschifffahrt

Die Schwergut- und Projektschifffahrt hat es momentan alles andere als leicht. Nicht nur, dass die bisherigen Wachstumstreiber der Weltwirtschaft, allen voran China, aber ebenso Brasilien und andere Schwellenländer, schwächeln. Auch die niedrigen Rohstoffpreise machen den Heavylift-Reedereien das Leben schwer.



Zu wenig Ladung für zu viel Schiffsraum. Auf dieses kurze Fazit lässt sich die aktuelle Situation der Schwergut- und Projektschifffahrt herunterbrechen. Zwar wurde von Analysten und auch von beteiligten Playern immer wieder eine bevorstehende Besserung der Situation heraufbeschworen. Aber aktuell fehlt von einer signifikanten Erholung der Marktlage jede Spur.

Größte Bremse im Geschäft sind die derzeit niedrigen Rohstoffpreise. Zwar haben sich die Konditionen für Rohöl und auch für andere Produkte, wie zum Beispiel für Stahl, seit Anfang des Jahres merklich erholt, das schlägt sich aber bisher nicht auf die Investitionstätigkeit nieder. Die Folge ist ein massiver Rückgang von Großprojekten in der Öl- und Gasindustrie sowie im Bergbau. An allen Ecken und Enden wird gespart. Neue Projekte und Investitionen werden bis weit in die Zukunft verzögert oder gar komplett auf Eis gelegt und gestoppt. Das bestätigt auch Volker Sinnig, Line Manager für den chinesisch-polnischen Schwergutspezialisten Chipolbrok bei Ernst Glässel in Hamburg: „Durch das Wachstum im Bereich der alternativen Energien werden zwar mehr Windkraftanlagen verschifft. Das kann den Ladungsrückgang bei Öl- und Gasprojekten aber nicht ausgleichen.“ Diese Situation werde sich nach Meinung von Gerhard Janssen, Director Global Sales & Marketing bei der Hamburger Rickmers-Linie erst bessern, wenn die Rohstoffpreise auf breiter Front deutlich und nachhaltig auf ein Niveau stiegen, das Investitionen wieder rechtfertige.

Trotz des allgemein niedrigen Ladungsaufkommens entwickeln sich die Märkte regional unterschiedlich. „Wir sehen akzeptable Volumen im Verkehr von Asien nach Nordamerika sowie eine stabile Nachfrage im Mittleren Osten“, so Janssen. Der südamerikanische

Markt sei hingegen eher schwach. „Der Preisverfall bei Rohstoffen hat globale Auswirkungen, die durch lokale politische Probleme wie in Brasilien noch verstärkt werden.“ Eine positive Entwicklung sagt der Experte von Rickmers-Linie dem Iran voraus. Als wichtigen Zukunftsmarkt bezeichnet Volker Sinnig von Glässel den afrikanischen Kontinent. „Aufgrund der hohen Vorkommen an Bodenschätzen wird Afrika an Bedeutung weiter zunehmen“, so seine Prognose.

Laut dem britischen Beratungsunternehmen Drewry sank die Nachfrage nach Multipurpose-Verschiffungen in den vergangenen zwölf Monaten um drei Prozent bei gleichzeitig bestehenden Überkapazitäten. Gemäß dem Mitte des Jahres veröffentlichten Drewry-Bericht ist davon auszugehen, dass sich das Ladungsvolumen frühestens ab Anfang 2018 wieder signifikant erhöhen könnte. Bis dahin heißt es für die Heavylift-Carrier durchzuhalten, denn die Ladungsflaute hat einen Verfall sowohl der Charter- als auch der Frachtraten zur Folge, der existenzbedrohend ist. „Ein 200 Tonnen schweres Kollo wurde vor vier Jahren für rund 120.000 US-Dollar von Hamburg in den arabischen Golf verschifft. Heute erzielt man für dieselbe Ladung vielleicht noch 24.000 US-Dollar“, erläutert Sinnig den Ratenverfall.

Verschärft wird die schwache Auftragslage und Raten-situation durch zusätzlichen Wettbewerb. Da es in anderen Segmenten wie der Container- und Bulk-Schifffahrt nicht besser aussieht, drängen diese Player zunehmend in den Projektladungsmarkt und machen den Schwergutreedereien die Ladung streitig. Gerade auf den Rennstrecken, beispielsweise zwischen Europa und Fernost, versuchen die Container-Carrier verstärkt lukratives Breakbulk-Geschäft zu ak-



Chipolbrok hat 2015/2016 vier Neubauten mit einer Tragfähigkeit von jeweils 31.600 tdw in Dienst gestellt – keine leichte Aufgabe, diese Schiffe gewinnbringend zu füllen.

quirieren. „Die Containerschifffahrt hat sich zu einem ernsthaften Konkurrenten entwickelt – vornehmlich auf Strecken, die mit VLCC (Very Large Crude Carriers) und ULCC (Ultra Large Crude Carriers) bedient werden und wo es eine entsprechende Hafeninfrastuktur gibt“, sagt Janssen. Die Gefahr, dass die Container-Carrier den Schwergutmarkt komplett übernehmen, sieht er allerdings nicht: „Neue Kraftwerke oder Großanlagen werden vermehrt in Regionen gebaut, die keinen großen, komplett ausgestatteten Hafen in unmittelbarer Nähe haben und entsprechend bordeigene Kräne bedingen. Lösungen für den Transport von Projektladung sind aufgrund des individuellen Ladungsmixes komplex und längst nicht immer mit dem Containerschiff darzustellen.“ Ebenso sieht es Sinnig: „Bei voluminöser Ladung geht den Containerreedereien zu viel Stauraum für Boxen verloren, und die Mitnahme der Projektladung rechnet sich nicht mehr. Und auch bei Fahrten auf Nischenstrecken ist Projektladung für Containerschiffe meist weniger eine Option.“

Vor dem Hintergrund der schwierigen Rahmenbedingungen hat das Breakbulk-Segment eine Konsolidierungswelle erfasst, wie sie in der Containerschifffahrt schon lange zu beobachten ist. Die Reedereien Harren & Partner und Brise Schifffahrt haben mit dem „BHS Pool Weser-Ems“ eine Befrachtungskoooperation initiiert. Ebenso haben die Schwergutspezialisten Peter Döhle und AAL (ehemals Austral Asia Line) ihre Kräfte gebündelt. Und erst im Juni dieses Jahres hat Rickmers-Linie die Aktivitäten des Tramp- und Charteroperators Nordana Project & Chartering übernommen. „Die Übernahme von NPC Projects versetzt uns in die Lage, unseren Kunden in Bereichen Transportlösungen anzubieten, die vorher nicht zu unserem Umfang gehörten. Die Materialbeschaffung großer Projekte wird weltweit organisiert. Mit NPC sind wir gemeinsam in der Lage für diese Projekte Gesamtlösungen zu entwickeln.“ Und auch Ernst Glässel ist sowohl als Linienagent für Chipolbrok als auch als Befrachtungsmakler im Spotgeschäft tätig. Sinnig: „Da entsteht kein Interessenkonflikt. Im Gegenteil – das ergänzt sich hervorragend.“ ■



Die Auslastung der Flotte ist Rickmers-Angaben zufolge nach wie vor akzeptabel.

Die konventionelle Schifffahrt ist nicht nur ein Nischenmarkt

Ein Drittel der 125 regelmäßigen Dienste im Universalhafen Hamburg transportiert hauptsächlich Stückgut.

Im Segment des konventionellen Seetransports sind in Hamburg über 25 verschiedene Reedereien aktiv. Die Organisationsformen, Güterarten und Fahrtgebiete der Transporte sind vielfältig und reichen von wöchentlichen Fruchtdiensten aus der Karibik und Fahrzeugtransporten nach Westafrika bis hin zu zweiwöchentlich ostgehenden Mehrzweckdiensten. Einige Anbieter kombinieren sogar Fahrtgebiete und Güterarten im selben Service (ConRo-Ladung mit Westafrika und Südamerika). Hinzu kommen Stückgutverkehre, die den Hafen unregelmäßig anlaufen. Außerdem werden bedarfsweise Anläufe von Projekt- und Schwerguttonnage zur weltweiten Verschiffung von Anlagenkomponenten durchgeführt.

Über 15 Prozent der insgesamt ca. 9.000 Schiffsanläufe im Hamburger Hafen in 2015 wurden von Stück- und Schwergutfrachtern oder spezialisierten Einheiten für Rollende Ladung oder Kühlgut unternommen.

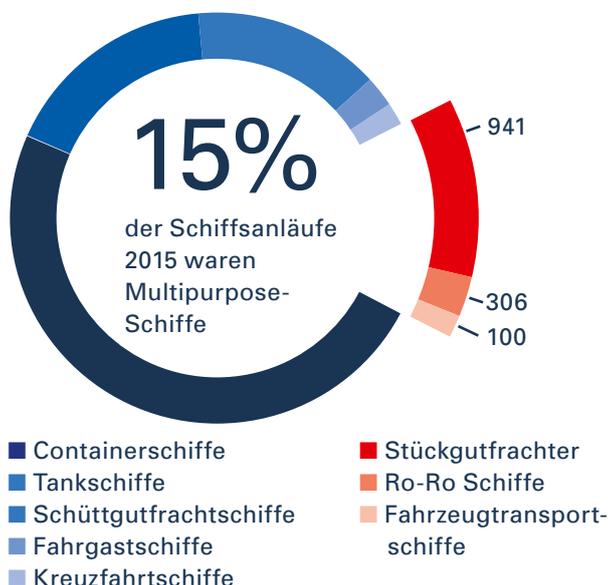
So wird deutlich, dass der konventionelle Umschlag und Transport von Stückgütern kein Nischenmarkt, sondern ein Segment mit hoher Bedeutung ist – insbesondere für die exportorientierte Industrie und den Handel. Die in Hamburg tätigen Stückgut- und Projektladungsreedereien zeichnen sich beim anspruchsvollen Umschlag durch besondere Kundenorientierung, flexible

Kapazitäten und eine hervorragende Zusammenarbeit mit den Container- und Mehrzweckterminals aus.

Die Bedeutung des Stückguthafenstandortes Hamburg im Rahmen der internationalen Transportketten wird darüber hinaus gesteigert, indem die in der Regel trimodal angebundenen und mit modernem Umschlaggerät ausgestatteten Terminals ihre Tätigkeit mit logistischen Dienstleistungen und Serviceangeboten anreichern.

Mehr als 1,7 Millionen Tonnen Stückgut – davon zwei Drittel im Export – wurden 2015 im Hamburger Hafen konventionell umgeschlagen. Die häufigsten Güterarten waren Fahrzeuge, Eisen und Stahl, Obst und Gemüse, Papier, Holz sowie Maschinen und Anlagen. ■

SCHIFFSANLÄUFE IM HAMBURGER HAFEN NACH SCHIFFSTYPEN



Stückgüter nach DIN

Stückgüter sind „formbeständige Güter, die stückweise gehandhabt“, also transportiert und umgeschlagen werden können. Bei Maßen und Gewichten von Stückgütern gibt es keine bestimmten Grenzwerte. Sie beginnen bei großen Paketen und sind nach oben hin offen. Größere Einheiten sind unvermeidlich, wenn Einheiten, sogenannte Kollis, nicht in Einzelteilen transportiert werden können. Übergroße oder überschwere Stücke erfordern dann Großraum- bzw. Schwertransporte, bei deren Verladung in der Regel Spezialausrüstung eingesetzt wird.

Wie werden Stückgüter transportiert?

Der konventionelle Transport von Stückgütern wird im Allgemeinen von Haus zu Haus organisiert und durch verschiedene Verkehrsträger vorgenommen. So unterschiedlich wie die Eigenschaften der Packstücke sind auch die Formen der Verkehrsmittel. An Bord von Hochseeschiffen werden Stück- und Schwergüter entweder auf Mehrzweckschiffen mit oder ohne eigenem Ladegeschirr oder auf Schiffen befördert, die für spezielle Ladungsarten gebaut wurden. Insbesondere für Kühlgut, Schwergut und rollende Ladung werden diese Spezialschiffe eingesetzt. Auch auf Containerschiffen wird Stück- und Schwergut als Beiladung befördert. Im Gegenzug haben Stückgutschiffe oft auch Container an Bord.

3 Fragen an ...

... David Piel (33), Senior Manager Special Cargo bei Hapag Lloyd

Die Hapag-Lloyd AG gehört zu den Vorreitern bei der Verladung von nicht-containerisiertem Schwergut und Projektladung auf Containerschiffe. Seit über 50 Jahren gibt es bei dem Hamburger Traditionsunternehmen eine eigene Abteilung, die sich ausschließlich mit Spezialladung beschäftigt, die nicht für Standardcontainer geeignet ist. Das Port of Hamburg Magazine sprach mit dem Leiter der Abteilung Special Cargo, um mehr über seine Arbeit zu erfahren.

Wie wird man Senior Manager Special Cargo bei Hapag-Lloyd?

Ich habe bei Hapag-Lloyd erst eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker gemacht und anschließend Schiffsbetrieb in Flensburg studiert. Das ist ein kombinierter Studiengang Nautik und Technik. Als ich dann zur See gefahren bin, habe ich mich kurz vor der Beförderung zum 1. Offizier dazu entschlossen, aus persönlichen Gründen an Land zu gehen. Hier hatte Hapag-Lloyd gerade eine Stelle im Bereich Spezialladung frei, auf die ich mich beworben habe. Und es hat geklappt. Das war im September 2013, und heute bin ich Abteilungsleiter für das Global Special Cargo Department, das weltweit auf rund 50 Experten zurückgreifen kann. Ungewöhnlich ist dieser Werdegang eigentlich nicht. Bei uns kommen fast alle Special-Cargo-Leute aus dem nautisch-technischen Bereich.

Wo liegt für Sie das Limit bei Schwergutverladungen auf Hapag-Lloyd-Containerschiffe?

Unser Geschäft ist ziemlich schwer und ziemlich groß, aber bei 500 Tonnen ist auf unseren Containerschiffen Schluss. Da kann man schon mal neidisch auf die spezialisierten Schwergutreedereien werden, die mit ihren Schiffen praktisch keine Grenze kennen. So ein Multipurpose-Schiff mit eigenen 750-Tonnen-Kränen an Bord ist doch ziemlich faszinierend.

Gibt es eine Verladung, die Ihnen besonders im Gedächtnis geblieben ist?

Spektakulär war eine Verschiffung von Testzügen von Qingdao nach Europa und zurück. Die haben wir ganz schön knapp in die Luken reingezirkelt. Im Vorfeld haben wir zig Zeichnungen und 3D-Ansichten angefertigt, aber letztendlich hat alles gut geklappt. Und dann haben wir mal einen Dinosaurier transportiert. Natürlich keinen lebendigen. Der Kunststoff-T-Rex war für einen Freizeitpark bestimmt und reiste bei uns an Bord in einem Open-Top-Container. Die Verladung war eigentlich nicht sonderlich spektakulär, aber der Anblick bleibt einem natürlich im Gedächtnis. ■



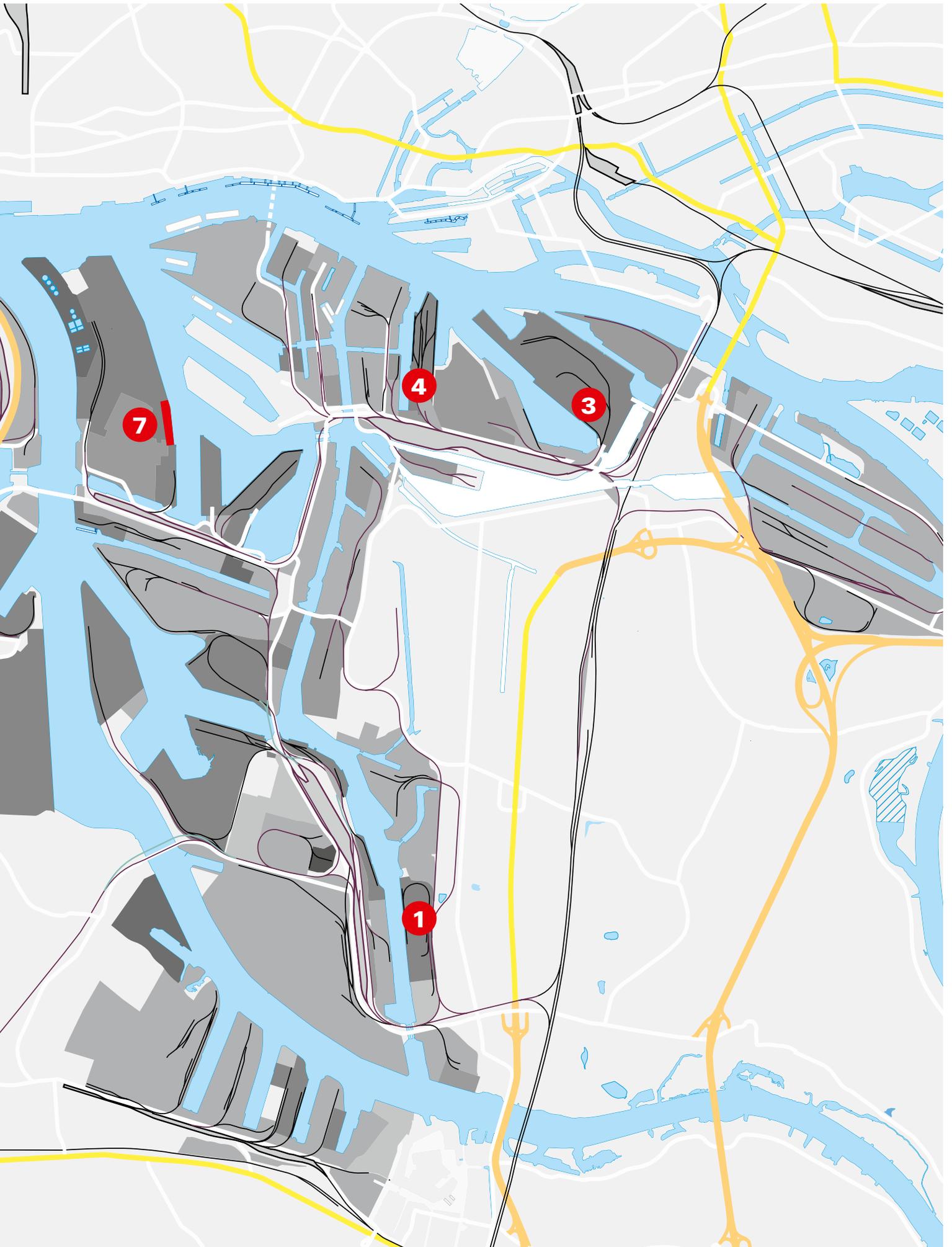
David Piel (33), Senior Manager Special Cargo bei Hapag Lloyd



Schwergutumschlag im Hamburger Hafen und in der Metropolregion

Nicht containerisierbare Ladung, vor allem Schwergut, überdimensionierte Kolli oder rollende Ladung, werden in Hamburg an den vier Multipurpose-Terminals umgeschlagen. Hier kann mit Spezialequipment Schwergut- und Projektladung mit bis zu vierhundert Tonnen Stückgewicht geladen und gelöscht werden. In Hamburgs Metropolregion bieten die Häfen in Brunsbüttel und Rendsburg optimale Voraussetzungen für das Schwerguthandling. Eine perfekte Ergänzung zu den landseitigen Krankapazitäten an den Multipurpose-Anlagen sind die beiden Schwimmkräne der HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG. Diese sind entlang der Unterelbe, hauptsächlich aber im Hamburger Hafen, beispielsweise an den Containerterminals im Einsatz.

		Max. Tiefgang	Anbindung per				Max. Krankapazität	Lagerkapazitäten	
			Bahn	Lkw	Bischi	RoRo-Rampe	Lagerhallenfläche in m ²	Freifläche in m ²	
1	Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG)	13,0 m	✓	✓	✓	–	55.000 m ²	45.000 m ²	
2	Rhenus Midgard Hamburg GmbH	10,5 m	✓	✓	✓	✓	55.000 m ²	115.000 m ²	
3	UNIKAI Lagerei- und Speditionsges. mbH	11,5 m	✓	✓	✓	✓	43.500 m ²	430.000 m ²	
4	C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG	11,5 m	✓	✓	✓	✓	65.000 m ²	210.000 m ²	
5	Brunsbüttel Ports GmbH	14,8 m	✓	✓	✓	–	27.900 m ²	483.900 m ²	
6	Rendsburg Port GmbH	9,5 m	–	✓	✓	–	–	36.500 m ²	
7	Schwimmkräne der HHLA	–	–	–	–	–	–	–	
						300 t (100 t + 200 t)			



Kundenzuwachs und
Flächenausbau kurbeln
das Schwergutgeschäft
von C. Steinweg an.



C. Steinweg auf Wachstumskurs

Tradition trifft auf Zukunft. Und für diese stellt das Hamburger Spezialterminal C. Steinweg die Weichen: Auf Basis langfristiger Planungen zeigt sich der Expansionskurs in vielen Bereichen: vom Flächenausbau, über Investitionen in die Suprastruktur, ein erweitertes Dienstleistungsangebot bis zu der erfolgreichen Akquisition neuer Liniendienste wächst C. Steinweg in Hamburg und festigt seine Wettbewerbsposition.

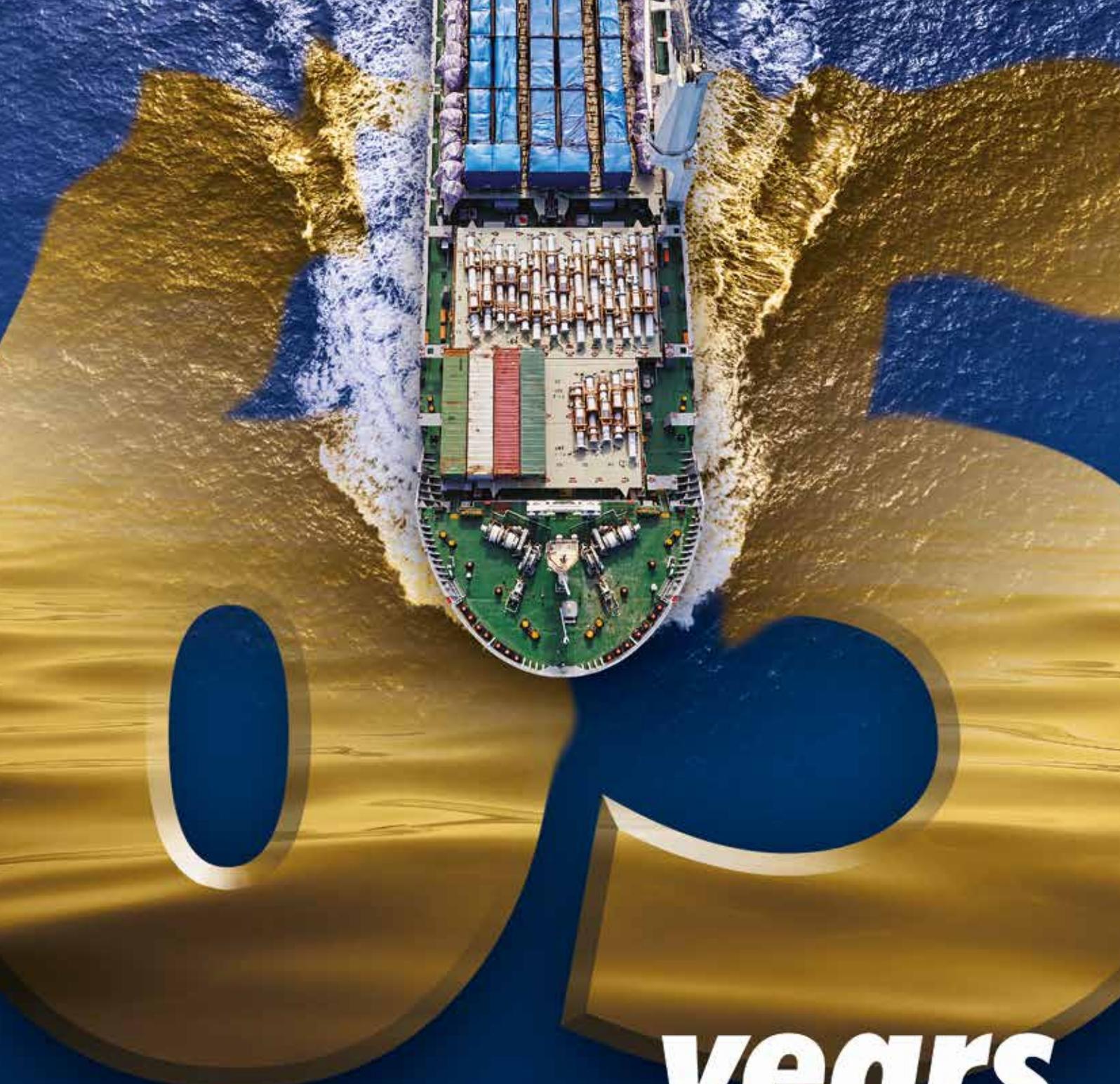
Dabei hat das Unternehmen seit dem Gründungsjahr 1858 bereits viele Herausforderungen überwunden, umfangreiche Veränderungen überstanden und viele Meilensteine in der eigenen Erfolgsgeschichte erreicht. Das Universalterminal am Kamerunkai präsentiert sich heute mit 120 Mitarbeitern als Umschlags-, Stauerei- und Lagereigeschäft für konventionelles Stück- und Schwergut, das sich gut vorbereitet den zukünftigen Herausforderungen stellt. Das Hamburger Süd-West Terminal gehört zum Verbund der C. Steinweg Handelsveem B.V. aus Rotterdam und kombiniert sowohl in seiner Philosophie als auch in seinen Aktivitäten die Schlagkraft eines international operierenden Logistikers mit den traditionellen hanseatischen Kaufmannswerten. Nachhaltiges Wachstum mit Weitblick lautet deshalb die Devise für die Multipurpose-Experten.

Der dabei größte Schritt im Zuge der Expansion zeigt sich im Bereich der Infrastruktur. Das Projekt „Teilverfüllung Steinwerder-Hafen“ schreitet mit großen Schritten erfolgreich voran. Dabei wird der südliche Teil des Steinwerder Hafens verfüllt und es entsteht eine neue Terminalfläche von 40.000 Quadratmetern. Die Bauarbeiten wurden zunächst von der Hamburg Port Authority vergangenes Jahr aufgenommen und sollen bis Mitte 2018 mit umfangreichen Investitionen in die Suprastruktur von Seiten des Betreibers C. Steinweg abgeschlossen sein. Aktuell ist das Hafenbecken bereits fast vollständig verfüllt. Damit entstehen neue Flächen für den Stückgutumschlag und zur Lagerung weiterer Güter und Container. Darüber hinaus bedeutet der Ausbau eine erhebliche Verbesserung der Anbindung und Erreichbarkeit. „Die neue Fläche schafft optimale Voraussetzungen für uns, um das Umschlagpotenzial zu erhöhen und unsere betrieblichen und verkehrlichen Abläufe weiter zu optimieren“, erklärt Rainer Fabian, Geschäftsführer von C. Steinweg.

Der Terminalbetreiber verfügt heute über 1.350 Meter Kaimauer mit fünf Liegeplätzen mit einer Gesamtfläche inklusive der Off-Dock-Lagerhäuser von 210.000 Quadratmetern, von denen 65.000 Quadratmeter überdacht sind. Die am Süd-West Terminal verladenen Schwergüter gehen in alle Welt. Von hier gibt es regelmäßige Abfahrten ins südliche Afrika, Nordafrika oder auch Südamerika. Seit der Aufhebung des Iran-Embargos erfährt auch das Exportgeschäft in den Iran wieder eine Belebung.

Ein weiteres Highlight im Zuge der Expansion ist die Akquisition eines neuen Liniendienstes: Ab September dieses Jahres wird C. Steinweg die Linienreederei Chipolbrok regelmäßig abfertigen. Fabian berichtet: „Mit diesem neuen Dienst stärken wir unsere Position als Partner der Verladerschaft für den Export nach Asien.“ Im Bereich der ShortSea-Aktivitäten läuft ein wöchentlicher Dienst Finnland an, zukünftig gehören aber auch Dienste mit den Destinationen nördliches Afrika und Russland ins Portfolio von C. Steinweg. Der Umschlag von konventionellen Stückgut wie z. B. Zellstoff aus Deutschland, Kupfer aus Russland oder Stahlprodukte aus Asien und dem Baltikum ist ein weiteres wichtiges Standbein für den Terminalbetreiber.

Das Unternehmen investiert in die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit auch durch eine Ausweitung der Dienstleistungstiefe und bietet seinen Kunden ab sofort die Möglichkeit, am Terminal weitere Arbeiten an der Ware vorzunehmen. Dazu zählen das Verpacken der Güter oder auch die Montage und Schweißarbeiten. Um hier sämtliche Prozesse dauerhaft zu optimieren, tätigt C. Steinweg umfangreiche Investitionen in die Suprastruktur des Geländes. So ist kurzfristig die Anschaffung eines zusätzlichen Krans geplant, um den steigenden Umschlagmengen gerecht zu werden. ■



years



CHIPOLBROK

Better ships / Better service / Better opportunities

Der Stärkste ist ganz solide – das Schwergutterterminal Wallmann

Nach einer über 90-jährigen Firmengeschichte und einer heute erfolgreichen Spezialisierung in einem Nischenmarkt, hat man als mittelständisches Familienunternehmen offensichtlich etwas richtig gemacht. So zumindest bei Wallmann & Co., dem Universal-Terminalbetreiber im Hamburger Hafen. Neben vielseitigen Logistikdienstleistungen rund um den Warenumsatz und die Lagerung, hat sich der Bereich der Projektladung und Schwergüter als Kerngeschäft etabliert.

„Wir haben immer den Markt beobachtet und uns flexibel an seinen Bedarf angepasst. So haben wir unsere Spezialisierung entwickelt und so werden wir sie auch weiter verfolgen und unseren Markt kontinuierlich erschließen“, bringt Hubertus Ritzke, Geschäftsführer von Wallmann & Co., die Strategie auf den Punkt. Der Jurist ist seit 2014 an Bord von Wallmann und hat in seiner beruflichen Laufbahn unter anderem als Geschäftsführer des Unternehmensverbands Hafen Hamburg und des Gesamthafenbetriebs in Bremen die Hafenbranche bereits intensiv kennengelernt. Von seinem Büro aus hat er den Blick auf das rege Treiben vor den Lagerhallen und an der Kaikante.

Der Schwergutmarkt im schweren Fahrwasser

Im Jahr 1922 ursprünglich als Spedition gegründet, begann das Familienunternehmen 1967 den Terminalaufbau mit Lagerhaltung und Güterumschlag in Hamburg. Als Schwergut-Spezialist hat sich das Unternehmen seit vielen Jahren einen Namen gemacht. Heute zählt Wallmann 75 Mitarbeiter, von denen 30 in der Verwaltung beschäftigt sind. Für den Terminalbetreiber sind das Handling großer, schwererer und sperriger Güter, von Lokomotiven über Turbinen bis hin zu kompletten Industrieanlagen, das Tagesgeschäft. „Dabei gleicht keine Verladung der anderen. Das Handling von Projektladungen ist von der Lagerung bis zum Umschlag sehr individuell – es bedarf eines erfahrenen Teams und einer professionellen Planung für jeden Umschlag“, erläutert Ritzke die Aktivitäten an und um der Kaikante. Der Geschäftsführer berichtet weiter: „Ähnlich herausfordernd gestaltet sich derzeit auch der Markt der Schwergüter. Für uns heißt es, im Wettbewerb zu bestehen und für sichere Arbeitsplätze zu sorgen.“ So sieht Ritzke eine kritische Bewegung in dem Marktbeitritt der Containerreedereien, die zunehmend im Breakbulk-Bereich akquirieren, um die großen – nicht ausgelasteten – Containerschiffe effektiver zu betreiben. Für Breakbulk-Reedereien und auf Schwergüter spezialisierte Terminalbetreiber bedeutet diese Entwicklung „schweres Fahrwasser“ laut Ritzke, denn es handelt sich um einen überschaubaren Nischenmarkt. Als Quintessenz kristallisiert sich der Wunsch nach einer Erholung im Containermarkt heraus, von der alle profitieren würden.

Markt und Kunde im Fokus

Um die Kapazitäten von drei Schiffs Liegeplätzen und dem 130.000 Quadratmeter großen Betriebsgelände optimal zu nutzen, investiert Wallmann kontinuierlich in die Anlagen und Gerätschaften. Insbesondere Schwerlastgüter erfordern modernes und belastbares Equipment. So hat Wallmann in den zurückliegenden Jahren für die Anschaffung von vier neuen Hafenmobilkränen Investitionen im zweistelligen Millionenbereich getätigt. Mit einer Tragkraft von 208 Tonnen und über 400 Tonnen im Twin-Betrieb hat Wallmanns Schwergutterterminal die höchste Kranleistung im Hamburger Hafen. Neben weiteren Kränen bietet auch der



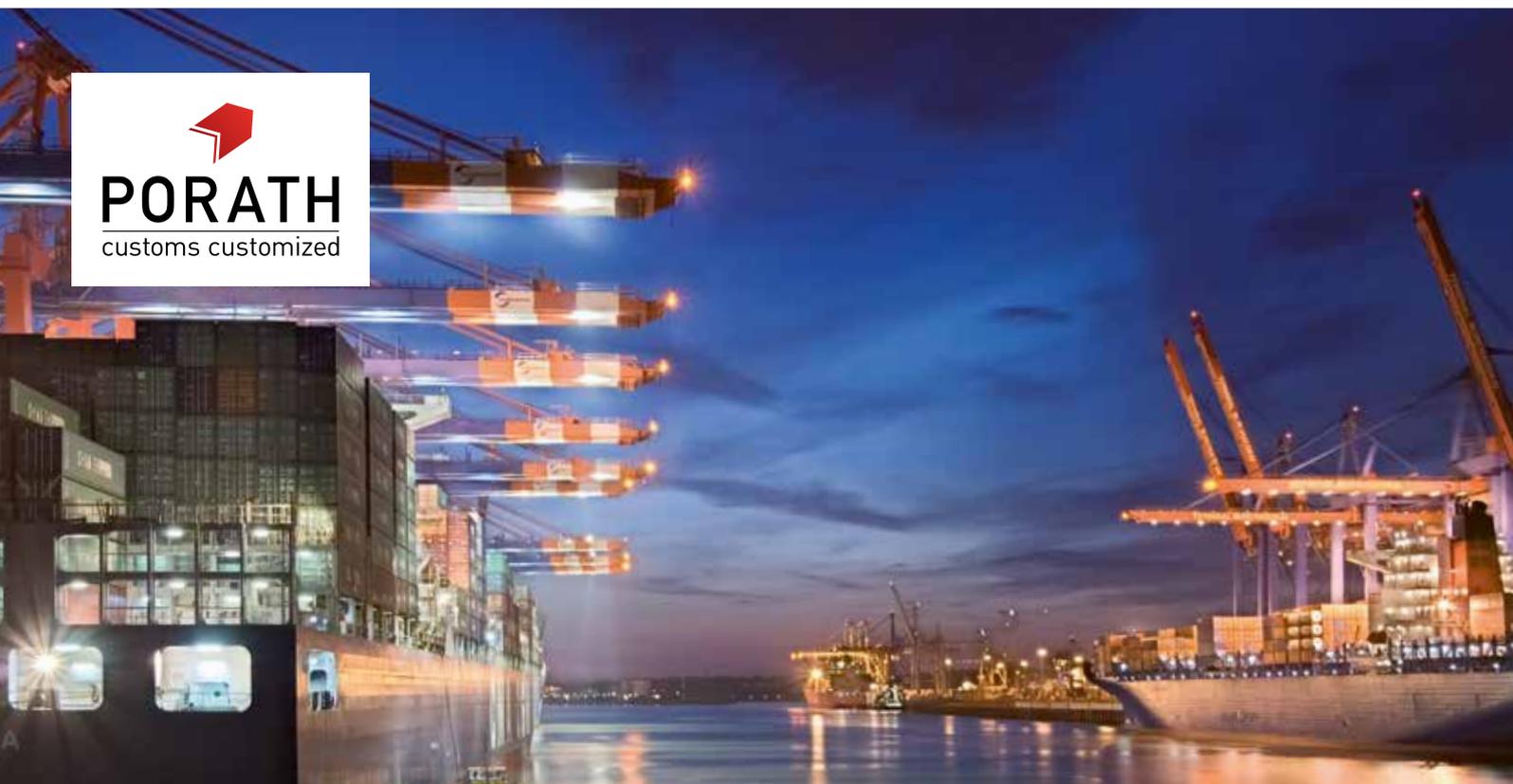
Know-how und Leidenschaft fürs Schwergut sind das A und O bei Wallmann.

Fuhrpark alle notwendigen Geräte vom Gabelstapler bis zur Zugmaschine. Bei der Schiffsabfertigung verantwortet Wallmann alle landseitigen Leistungen, für die wasserseitigen Tätigkeiten wie beispielsweise Stauerei und Tallyservice, werden externe Dienstleister hinzugezogen.

Auch der Lagereibetrieb ist wie jeder andere Bereich ein Geschäft, bei dem man sich nach dem Markt richtet. Waren früher noch große Lagerflächen für Kakao und Kaffee gefragt, finden sich heute bei Wallmann vor allem Tabak, Kautschuk und Trockenfett. Für Kautschuk bedarf es darüber hinaus besonderer Lagertechnik, denn dieser darf nicht erkalten, so dass Wallmann hierfür extra eine Lagerhalle mit Heizstrahlern für eine konstante Temperatur vorhält. Insgesamt verfügt das Betriebsgelände über 11 Lagerhallen mit einer Gesamtfläche von 55.000 Quadratmetern überdachter Lagerfläche sowie 6.000 Quadratmetern Fläche für seemäßige Verpackung. Für unverpackte Projektladungen und Stückgüter werden Subunternehmen auf dem Gelände von Wallmann für die sichere und sachgerechte Exportverpackung eingesetzt. Dazu gehören auch weitere Dienstleistungen wie die Eingangskontrolle, die Kommissionierung der Sendungen unterschiedlicher Lieferanten oder auch die Verpackung nach individuellen Design-Richtlinien. ■



*Starke Leistung:
Wallmanns Hafenmobil-
kräne heben 400 Tonnen
im Twin-Betrieb.*




PORATH
customs customized

Porath Customs Agents:

Located in Hamburg. Present all over Europe.

» Learn more about the services we deliver across Europe at www.porath.com

HAMBURG
FRANKFURT AIRPORT
BREMERHAVEN
GDYNIA
ROTTERDAM
NIEUW AMSTERDAM

Stauerei-Expertise von Buss bleibt im Hamburger Hafen

Nichts ist beständiger als der Wandel. Eine große Veränderung steht Buss Port Logistics mit dem kommenden Jahreswechsel bevor, denn der Pachtvertrag für die Flächen des Buss Hansa Terminals läuft aus und der langjährige Betrieb des Multipurpose-Terminals endet am 31. Dezember. Somit wird Buss das klassische Stückgutgeschäft in Hamburg nicht mehr betreiben.

Die Dienstleistungen der Stauerei Gerd Buss Stevedoring bleiben dem Hamburger Hafen und über die Grenzen hinaus jedoch erhalten. Der Stauereibetrieb ist der Ursprung des 1920 im Hamburger Hafen gegründeten Unternehmens. Künftig werden dieser Bereich und die damit verbundene Werklogistik das Geschäft von Buss Port Logistics noch intensiver prägen. Das über Jahrzehnte gesammelte und von den Kunden sehr geschätzte Know-how kommt nun verstärkt an Fremdterminals zum Einsatz. Denn gerade im Bereich Projektladung und Schwergut hat sich Gerd Buss Stevedoring in Verbindung mit anderen hafennahen Dienstleistungen einen Namen gemacht.

Das Angebot im Bereich der Werklogistik umfasst sämtliche Dienstleistungen von der Verladung und den innerbetrieblichen Transporten über die Lagerung bis zur Anlageninstandhaltung oder Value Added Services.

Beispielhaft ist der seit April dieses Jahres laufende Steinkohleumschlag für das Heizkraftwerk Tiefstack von Vattenfall in Hamburg-Billbrook. Etwa 600.000 Tonnen Steinkohle pro Jahr werden per Binnenschiff und Barge vom Hansaport nach Billbrook transportiert. In zwei Schichten sorgen dort je drei Mitarbeiter täglich für den reibungslosen Betrieb. So wird die Kohle mit einem Greifer auf die Förderbandanlage umgeschlagen und direkt oder über zwei Silolagerbehälter in den Verbrennungsofen befördert. Dabei werden die Abläufe und Anlagen fortlaufend kontrolliert, um den optimalen Kohlefluss zu gewährleisten. Die Stauer sind in diesem Bereich bereits eingespielt, denn seit Dezember 2012 wird das Heizkraftwerk Wedel, das ebenfalls zum Vattenfall-Konzern gehört, von Buss versorgt. Das Team von Gerd Buss Stevedoring hat derweil bei einem Stückgutumschlag in Rekordzeit überzeugt. In drei Tagen haben die Mitarbeiter Ende April fünf Gasturbinen

Buss Port Logistics bietet ein breites Dienstleistungsportfolio rund um die Projektladung.



© Buss Port Logistics

und einen Generator der Siemens AG für die Überfahrt nach Burullus in Ägypten verladen. Diese erste Teillieferung der insgesamt über 2.700 Tonnen schweren Komponenten zum Heavy Lift Terminal Blexen in Nordenham erfolgte per Binnenschiff und Barge. Vor Ort wurde alles mit einem Spezialkran in zentimetergenauer Maßarbeit in Küstenmotorschiffe verladen. Es sind diese flexiblen Einsatzmöglichkeiten in Kombination mit Expertise der Stauer, von denen solche Projekte profitieren.

In Kombination mit der Hamburger Geschirrbude werden die Leistungen abgerundet. Das Joint Venture von Carl Tiedemann und Gerd Buss Stevedoring stellt in Hamburg und darüber hinaus Umschlaggeschirr bereit und handelt mit Laschmaterialien aller Art. Ein wichtiger Bestandteil der Zusammenarbeit besteht in der Entwicklung von neuem Umschlaggeschirr für nicht alltägliche Anforderungen im Projektgeschäft sowie der Vergabe von Prüfsiegeln und die Durchführung von Schulungen im professionellen Umgang mit dem Umschlaggeschirr.

Mit diesem Dienstleistungsportfolio aus dem Hamburger Hafen heraus und dem Betrieb von Multipurpose-Terminals und Werkhäfen in Deutschland, den Niederlanden und der Türkei wird Buss Port Logistics das Geschäft von Stückgütern und Projektladung weiterhin mitgestalten. ■



Die Stauer von Gerd Buss Stevedoring sind weltweit an Schwergutterminals im Einsatz.

© Buss Port Logistics

Birga-Maria Möller,
Unternehmenskunden-Betreuerin

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

meine-bank-heisst-birga-maria.de

 **Haspa**
Hamburger Sparkasse

Der Schwimmkran „HHLA IV“ hat eine Lifting-Kapazität von maximal 200 Tonnen.



Schwerstarbeit bis ins hohe Alter

Arbeit soll ja bekanntlich jung halten, auch bis weit über das Rentenalter hinaus. Im Hamburger Hafen mag das auf niemanden mehr zutreffen als auf die beiden Schwimmkräne der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA). Die zwei rüstigen Ladies Baujahr 1941 und 1957 gehören noch lange nicht zum alten Eisen, sondern leisten ohne Unterlass Schwerstarbeit.

Trotz modernster Multipurpose-Terminals sind die betagten Schwimmkräne an jedem zweiten oder dritten Wochentag, so die Angaben der HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG, entlang der Unterelbe – hauptsächlich aber in der Hansestadt – im Einsatz. „Der Schwerpunkt liegt im Wesentlichen an den großen Containerterminals, an denen Sonderladung wie zum Beispiel Schiffsschrauben oder Großteile von Maschinen, Getriebe, Kurbelwellen oder auch ganze Gleisbaumaschinen umgeschlagen werden“, erläutert Dr. Thomas Koch, Geschäftsführer des HHLA Container Terminals Tollerort und außerdem verantwortlich für die beiden Schwimmkräne „HHLA III“ und „HHLA IV“.

Ein konkretes Einsatzbeispiel für die unbegrenzt drehbaren Doppellenker-Wippkräne ist die Verladung riesiger Schiffsschrauben der Mecklenburger Metallguss GmbH, die in Waren an der Müritz hergestellt werden. Koch: „Die Entwicklung neuer, treibstoffsparender Schrauben hat zu einer Reihe von Umrüstungen großer Containerschiffe geführt, in deren Folge nicht nur neue Propeller nach Fernost zu verladen sind, sondern auch Rückläufer aus Fernost übernommen werden, um diese zur Wiederverwertung beim Hersteller bereitzustellen.“ Außerdem werden die beiden Schwimmkräne bei Werksarbeiten wie beispielsweise dem Handling von Schleusentoren, bei Arbeiten im Werftbereich

oder bei der Auswechslung von Rettungsmitteln an den großen Kreuzfahrtschiffen eingesetzt.

Koch sieht die beiden schwimmenden Kraftpakete als Ergänzung zu den landseitigen Heavylift-Kapazitäten an den Hamburger Multipurpose-Terminals, wo die stärksten Kräne im Hafen stehen. „Projektladung, die auf Containerschiffe verladen wird, wird auch in Zukunft – soweit vom Gewicht her machbar – eine Domäne der Schwimmkräne bleiben, weil die Tragfähigkeit selbst der modernsten Containerbrücken nicht immer ausreicht, diese Lasten umzuschlagen und der Schwimmkran zudem Vorteile bei der Anlieferung bietet.“ So können sie an beliebiger Stelle im Hafen entweder von Land – Lkw oder Schiene – oder auch aus Schwergutschuten oder Binnenschiffen Ladung übernehmen.

Aber was, wenn die Lifting-Kapazitäten nicht ausreichen? Die „HHLA III“ (100 Tonnen) und „HHLA IV“ (200 Tonnen) kommen im Tandembetrieb auf eine maximale Hublast von 300 Tonnen. An den spezialisierten Schwergutterminals können Stückgewichte bis knapp über 400 Tonnen mit Landkränen umgeschlagen werden. Zudem wird Schwergut häufig auch als rollende Ladung auf RoRo-Frachter verladen. Für Schwergut, die darüber hinausgehen, werden in der Regel selbstladende Schwergutschiffe genutzt, die über entsprechend ausgelegtes, bordeigenes Ladegerüst verfügen. Zudem kann im Bedarfsfall der Schwimmkran

„Enak“ der Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft abgefordert werden. Der 1967 gebaute und 1993 modernisierte Bockkran hat eine Hubkapazität von 600 Tonnen und ist damit die größte unter deutscher Flagge betriebene Einheit dieser Art. Allerdings hat „Enak“ seinen Liegeplatz in Bremerhaven.

Deshalb gibt es immer wieder Rufe nach einem leistungsstärkeren Schwimmkran mit Basis in Hamburg. „Die Verfügbarkeit eines leistungsfähigen Schwimmkrans ist für unser Anlagenprojektgeschäft elementar“, sagt beispielsweise Steffen Rudkowsky, Senior Vice President und Head of Supply Chain/Logistics in der Energy Management Division der Siemens AG. Für den Technologiekonzern ist Hamburg mit seinen spezialisierten Multipurpose-Terminals der wichtigste Hafen der Nordrange, wenn es um die Verladung von Energieanlagen wie beispielsweise Gasturbinen aus Berlin oder Transformatoren aus Nürnberg geht. Aber manchmal hat der Elbehafen das Nachsehen. „Unsere größten Transformatoren haben ein Stückgewicht von bis zu 550 Tonnen. Dafür reichen die landseitigen und die Schwimmkrankapazitäten in Hamburg nicht aus“, so Rudkowsky. Zwar würde der Einsatz des „Enak“-Schwimmkrans bei der Kalkulation immer berücksichtigt, aber den nach Hamburg zu holen, sei ein riesiger Aufwand. „In Hamburg sollte in entsprechende Schwimmkrankapazitäten investiert werden, damit Ladung nicht an Hamburg vorbeiläuft“, so die Meinung des Schwergutspezialisten von Siemens. ■



C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG

Terminal operations in the port of Hamburg

- ▶ Multipurpose terminal
- ▶ Heavy lift capacities up to 280 t
- ▶ 100,000 m² covered warehouse space
- ▶ 40,000 m² additional area under construction
- ▶ Storage compliant with LIFFE, LME, ICE
- ▶ Project management
- ▶ Fully ISPS & AEO certified
- ▶ Management System Certification ISO 9001 = ISO 14001

C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG

Am Kamerunkai 5 · D-20457 Hamburg

Tel: +49 40 789 50 0 · Fax +49 40 789 50 193

Email: hamburg@de.steinweg.com

www.hamburg.steinweg.com



Viel Fläche für Schwergut in Hamburgs Metropolregion

Der Schwerguttransport per Schiene ist eine Besonderheit, vor allem in der Windkraftbranche ist es noch ein relativ neues Logistikkonzept. In Brunsbüttel und im Elbehafen wird es bereits gut angenommen. Seit Herbst des vergangenen Jahres werden Anlagenteile hier auch auf der Schiene per Bahntransport angeliefert. Der erste Zug transportierte 32 Komponenten von ENERCON Windenergieanlagen auf einem Ganzzug mit 18 Waggons und einer Gesamtlänge von 430 Metern in den Hafen. Damit gestaltet sich der Transportweg von Windkraftanlagenteilen in und aus dem Elbehafen trimodal. Über den Wasserweg werden die Stückgüter per See- oder Binnenschiff angeliefert, umgeschlagen und bis zum Weitertransport zur Windparkbaustelle zwischengelagert.

An diesem Beispiel zeigt sich, wie leicht der Schwergutumschlag wird, wenn der Blick auf die Metropolregion Hamburg fällt. Denn vor den Toren des Hamburger Hafens gibt es Experten für jede Art von Projektladung, unabhängig von Größe, Umfang oder Gewicht. Neben dem Know-how, dem notwendigen Equipment und der langjährigen Erfahrung im Umgang mit den individuellen Ladungen, punkten die Häfen der Metropolregion durch Platz. Ausreichende Flächenkapazitäten gewährleisten auch die Zwischenlagerung der mitunter sehr ausladenden Schwergüter. Optimale Voraussetzungen für das Schwergut-Handling bringen die von der SCHRAMM group betriebenen Häfen in Brunsbüttel und Rendsburg mit.

Gelegen an der Unterelbe und am Nord-Ostsee-Kanal, bietet Brunsbüttel Ports ein breites Portfolio für den Umschlag von Projektladung. Von Turmsegmenten oder Rotorblättern der Windkraftbranche über gigantische Transformatoren bis hin zu einem Leuchtturm, wurden im Elbehafen schon Schwergüter verschie-

denster Couleur verladen. Im ersten Halbjahr 2016 wurden allein für die Windenergiebranche mehr als 930 Komponenten und Container umgeschlagen und zwischengelagert. Dies entspricht einem Zuwachs von ca. 39 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Damit ist es dem Eigentümer und Betreiber der Brunsbütteler Häfen gelungen, die Funktion des Elbehafens als Logistikkreuzung für Großkomponenten der Windkraftindustrie zu festigen. Dafür hat Brunsbüttel Ports in den vergangenen Jahren in den Ausbau als Umschlag- und Lagerstandort für Stückgüter investiert. Durch die Ertüchtigung des mittleren Liegeplatzes im Elbehafen wurde der Universalliegeplatz unter anderem für die hohen Anforderungen des Stück- und Schwergutumschlags der Zukunft gerüstet. Im vergangenen Sommer wurde außerdem eine über 7.300 Quadratmeter große Lagerfläche für Schwerlasten geschaffen. Diese ist seit ihrer Eröffnung mit unterschiedlichen Windkraftkomponenten kontinuierlich ausgelastet.

Rendsburg Port, der Schwerguthafen am Nord-Ostsee-Kanal in Osterrönfeld, hat sich auf das Handling von Stückgütern und insbesondere Windkraftanlagen spezialisiert. Seit seiner Inbetriebnahme im Sommer 2012 durch die Rendsburg Port GmbH, ein Unternehmen der SCHRAMM group, hat sich der Schwerguthafen zu einem bedeutenden Umschlaghub für Onshore-Windkraftkomponenten für gesamt Schleswig-Holstein und Norddeutschland entwickelt. Speziell für die Verladung und Lagerung der Windkraftanlagensegmente hat der Infrastruktureigentümer des Hafens, die Rendsburg Port Authority GmbH, im Jahr 2014 noch zusätzliche Flächen geschaffen. Die Lage, die Verkehrsanbindungen und die Kapazitäten für Industrieansiedlungen sind die Schlüsselfaktoren für das Geschäft und das weitere Wachstum am Standort. So hat sich mit der Entwicklung des Schwerguthafens auch Max Bögl für die Lage am Nord-Ostsee-Kanal entschieden. Das Bauunternehmen hat sich in unmittelbarer Hafennähe mit einer Produktionsanlage für Hybridtürme angesiedelt. Die Türme mit Nabenhöhen von über 140 Metern können schnell und sicher über den Rendsburg Port auf die Schiffe verladen werden. ■

Ein Ganzzug mit 32 Komponenten von Windenergieanlagen erreicht den Elbehafen Brunsbüttel.



© Brunsbüttel Ports

Geiht nich, gifft dat nich! Ein Stauer im Einsatz

Wenn es um das Laden, Verstauen und Löschen von großen, unhandlichen Gütern und tonnenschwerer Ladung im Hamburger Hafen geht, kommen sie zum Einsatz: die Stauer. Sie kümmern sich um jene Ladung, die nicht in einen Standardcontainer passt. Hier sind individuelle Lösungen beim Verladen und Sichern der Kolli und vor allem Handarbeit gefragt. Ein Job für echte Kerle.

Etliche Boxen und Kisten, meterlange Stahlträger und riesige Maschinenteile stehen am Terminal der Firma Wallmann & Co. – bereit für ihre Fahrt auf dem Schwergutfrachter Rickmers Tokyo. Die wertvollen Güter müssen noch in den verschiedenen Laderäumen und Deckebenen des Schiffs gestaut und gesichert werden. Arbeit für die nächsten eineinhalb Tage. Die Männer der Spätschicht sind bereits tüchtig am Werk. Unter ihnen Achim.

Achim arbeitet für eines der ältesten Hamburger Traditionsunternehmen im Bereich Stauerei und Lascherei, dem Unternehmen Carl Tiedemann, und das seit 16 Jahren. Angefangen als Hilfsarbeiter hat sich Achim bis zum Stauer hochgearbeitet. „Da wächst man so rein“, so 49-Jährige. Er arbeitet mal als Decksmann, mal als Lascher in der Luke, 16 m tief im Schiffsbauch, und mal als Mulifahrer am Kai. Muli? So nennen die Männer die Gabelstapler, die bei der Arbeit täglich zum Einsatz kommen. Gearbeitet wird in einem Team von drei bis vier Kollegen, dem sogenannten Gang. Vorneweg der Stauervize. Zum Schichtbeginn um 15:00 Uhr versammelt sich das Team im Arbeitsbüro auf dem Schiff – Einsatzbesprechung. Achim arbeitet an diesem Tag als Decksmann. Wenn die bis zu 400 Tonnen schweren Kolli vom Kranführer aus gut 25 Metern Sichthöhe in eine der Schiffs-luken manövriert werden, steht er oben an Deck des Frachters und koordiniert die Beladung. „Ich weise über Funk den Kranführer ein, passe auf die Kollegen in der Luke auf, damit nichts passiert. Dafür bin ich verantwortlich“, erklärt Achim. Eine Aufgabe die hohe Konzentration erfordert, denn Sicherheit wird bei beim Laden, Stauen oder Löschen der großen, unhandlichen Kolli großgeschrieben. Geredet wird während der Arbeit kaum. Nur ein kleiner Spaß nebenbei. Der Ton unter den Jungs – Achim hat keine einzige Kollegin – ist rau, aber herzlich und kameradschaftlich. Eben echter Hamburger Schnack.

Eine Voraussetzung für die Arbeit als Stauer: immens viel Körperkraft. Die Ketten, Spezialseile, Schäkel, Stahl- und Polygrummets zum Stauen und Laschen der Ladung sind schwer und werden von Hand bewegt. Dass Achim anpacken kann, sieht man sofort. Und auch wenn die Arbeit körperlich oft schwer ist, möchte er seinen Job nicht tauschen. „Nach acht Stunden Schicht weiß man, was man getan hat. Aber ich bin ein Mensch, der an der frischen Luft sein muss, im Büro sitzen ist nichts für mich!“ Achim lacht. Noch ein paar Stunden und dann ist Schichtende. Dann kommen Schutzhelm, Warnweste und Handschuhe für eine kurze Zeit in den Spind. ■



Das Handling der tonnenschweren Kolli verlangt den Männern während der Schicht viel ab. Denn ob an Land, an Deck oder in der Luke – die Arbeit als Stauer verlangt Köpfchen, Konzentration und Körperkraft.

Anspruchsvoll und immer anders

Die Dienstleistungen rund ums Schwergut sind nicht von der Stange

Eine Kabeltrommel mit einem Gewicht von 500 Tonnen, 236 Tonnen schwere Walzen oder zwei Tanks mit einer Breite von jeweils 5,18 Metern in ein zwölf Meter breites Schiff – die Verladung von Schwergütern ist speziell, herausfordernd und abwechslungsreich. Denn diese außergewöhnlichen Güter erfordern ein besonderes Handling. Bei Gewichten und Abmessungen, die alles andere als Standard sind, sind auch die Dienstleistungen nicht von der Stange. Bei einer Schwergutverladung dreht es sich um das Stauen, die Ladungssicherung und -kontrolle und unter Umständen auch das Besichtigen der Ware, Survey genannt.

Leistungen in der Regel direkt vom Terminal abgedeckt beziehungsweise erfolgt die Beauftragung unmittelbar durch die Reederei. In Hamburg hingegen wird häufig vor Schiffsanläufen eine Anfrage gestellt. Mit ihr werden die voraussichtliche Schiffsladung und Tonnage kommuniziert, und Dienstleister wie STAQ geben ein Angebot für die gefragte Leistung ab. Ob es sich am Ende um das komplette Leistungsangebot oder nur um einzelne Dienstleistungen handelt, stellt sich unter Umständen erst kurz vor der Verladung heraus. „Dann kann es vorkommen, dass uns während des Stauvorgangs die Schiffsbesatzung mitteilt, das Laschen der Ladung selbst zu übernehmen“, berichtet Stafford. In der Praxis hat es sich für ihn deshalb bewährt, stets getrennte Preise für Stauen und Laschen anzubieten. Unter allen Aufträgen verzeichnet grundsätzlich die Stauereileistung die höchste Nachfrage. In einem hart umkämpften Markt ist die feste Zusammenarbeit mit einer Linienreederei ein hohes Gut für den Betrieb. So wird STAQ vom Terminalbetreiber C. Steinweg regelmäßig als Stauer beauftragt, mehrere namhafte Linienreedereien am Süd-West Terminal abzufertigen.



Kein Auftrag gleicht dem anderen: Das Team von STAQ passt seine Leistungen immer individuell jeder Ladung an.

© STAQ

Die Firma STAQ ist ein Dienstleistungsunternehmen im Hamburger Hafen, das diese breite Palette in Komplettpaketen oder als Teilleistungen anbietet. Der Geschäftsführer Derek Stafford blickt bereits auf eine jahrzehntelange Erfahrung im Stauereigeschäft. Als er 1982 nach Hamburg kam, heuerte er als Schaueremann an und hat den Hafen seitdem nicht mehr verlassen. Seine Karriere reicht vom Vorarbeiter über Inspektor, Betriebsleiter, Prokurist und Geschäftsführer bis zum eigenen Betrieb. Heute weiß Stafford daher genau, was seine Mitarbeiter über alle Ebenen beschäftigt und mit welchen Herausforderungen sie konfrontiert werden. Mit 32 Mitarbeitern und drei Auszubildenden behauptet er sich am Markt für Dienstleistungen rund ums Schwergut im Hamburger Hafen.

Das Angebot und die Beauftragung einzelner Dienstleister durch die Terminals ist ein Alleinstellungsmerkmal in Hamburg, denn international werden diese

Grundsätzlich ist STAQ flexibel an allen Häfen und Terminals im Einsatz, ob Brake oder Bremen oder an einem der Hamburger Schwergut-, Massengut- oder auch Containerterminals. Gerade im Schwergutbereich gibt es keinen typischen Arbeitstag oder Tagesablauf. Stafford hierzu: „Es ist auch keine Seltenheit, dass wir nach einer Preisanfrage die Auftragsbestätigung erst einen Tag vor dem Einsatz erhalten. Für den Inspektionsleiter heißt es dann, egal zu welcher Tages- oder Nachtzeit, schnellstmöglich Informationen zu sammeln.“ Welche Ware soll verladen werden, wie ist die Beschaffenheit von Ware und Schiff, was hat das Schiff noch geladen, um welche Reederei handelt es sich, und stellt sie das Laschmaterial selbst – sind nur einige der Fragen, die es zu beantworten gilt. Denn trotz des Zeitalters der Digitalisierung und moderner Kommunikationsmittel funktioniert der Informationsfluss im Schwergutbereich immer noch schleppend. Sobald möglich, begutachtet der Inspektor die Kolli, um die weitere Material- und Einsatzplanung zu entwickeln.

Unter Zeitdruck organisiert er das Personal, Anschlaggeschirr sowie Lasch- und Schweißmaterial, sofern nicht an Bord vorhanden. So wie kein Auftrag dem anderen gleicht, hat auch jede Ladung individuelle Anforderungen. Ihre Sicherung erfolgt immer maßgeschneidert und passgenau. Das umfasst die auf Schiff und Ladung abgestimmten Schweißarbeiten genauso wie das eigens für jede Ladung gekaufte Laschmaterial. STAQ hat aus diesem Grund nur einen geringen Lager-

bestand an Basismaterialien, da ohnehin für jeden Auftrag die individuell notwendigen Anschaffungen getätigt werden. Für eine besonders anspruchsvolle Verladung von Lokomotiven hat Stafford mit seinem Team sogar mal Anschlaggeschirr individuell entworfen und produzieren lassen.

An der Kaikante angekommen, besteht ein sogenannter „Gang“ in der Regel aus dem Stauervize und drei bis vier Mitarbeitern. Wird zusätzlich gelascht, kommen weitere zwei Mitarbeiter hinzu. Gearbeitet wird dann nach dem vom Ersten Offizier entwickelten Stauplan, der mit der Erfahrung von STAQ und vor dem Hintergrund der späteren Ladungssicherung häufig vor Ort noch aus diversen Gründen geändert wird. Begonnen wird idealerweise mit kleineren Einzelteilen, bevor die großen Schwerkolli gestaut werden. Das hat den Vorteil, an Bord zunächst noch flexibel mit dem Gabelstapler fahren zu können. Der Stauervize behält während des gesamten Einsatzes den Überblick, er ist von der

Ablaufplanung bis zur letzten Kontrolle für das sichere Stauen und Laschen der Waren verantwortlich. Trotz einer arbeitsintensiven Verladung beansprucht dieser praktische Teil nur ca. 30 Prozent des Arbeitsaufwands eines Auftrags. Mit rund 70 Prozent ist die vorherige Einsatzplanung der zeitaufwändigste Teil des Jobs.

Besonders prägend bei der Dienstleistung rund ums Schwergut ist die menschliche Komponente. Hier wird stets „Hand an die Ware gelegt“. Das beginnt bei der individuellen Planung und der vorherigen Abstimmung zwischen Dienstleister, Terminal und Reederei und zeigt sich vor allem an Bord und am Terminal: Mit mehreren Händen wird das Anschlaggeschirr befestigt, Kranführer und Stauer verstehen sich auf Fingerzeig, und mit der Schiffscrew wird auf Augenhöhe zusammengearbeitet. Genau diese menschlichen Beziehungen zahlen sich auch langfristig aus: Ein Geschäft, das immer wieder neu und anders ist, lebt von Teamarbeit und Kommunikation. ■



Wer **Bewilligungsauflagen missachtet**, spielt mit dem Feuer. Wir prüfen Ihre **Zollprozesse**.

Hendrik Ledeboer
Geschäftsführer

FULL-SERVICE AGENTUR RUND UM DEN ZOLL

Leistungen und Hilfen

- + Zollabwicklung
- + Zollconsulting
- + Schulungen
- + IT gestützter Zoll
- + Kunden-Webportal

Regional verankert, bundesweit tätig, international ausgerichtet. Als Zollspedition übernimmt IMPORT PARTNER seit 1990 die neutrale, rechtskonforme und zuverlässige Abwicklung und Prozessberatung sämtlicher Zollformalitäten. Wir sind gerne Ihre Full-Service Agentur rund um den Zoll.

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



DE AEOF 100179



Deutschland bleibt beliebt in der Schwerlastlogistik

Know-how, Kundennähe, Kontinuität – der Projektspediteur Alfons Köster weiß, worauf es in der Schwerlastlogistik ankommt. Über die Entwicklungen eines herausfordernden Marktes spricht Peter Vasilopoulos, Geschäftsführer bei Alfons Köster.

POHM: Wie beurteilen Sie die allgemeine Entwicklung für den Markt der Projektladung?

Vasilopoulos: Insgesamt verbessert sich die Stimmung in der Projektlogistik. Das Stückgutgeschäft erholt sich und die Nachfrage für Transporte größerer Ladungen zieht wieder an. Natürlich variiert das in den einzelnen

Branchen. In der Öl- und Gasindustrie ist es beispielsweise für ein mittelständisches Unternehmen nach wie vor nicht einfach sich zu platzieren. Aber es gibt für uns diverse Bereiche in der Industrie, die es sehr zu schätzen wissen, durch einen mittelständischen Spediteur mit flachen Hierarchien vertreten zu werden.

Beobachten Sie international spezielle Herausforderungen oder Trends in der Schwerlastlogistik?

Wir erkennen einen gewissen Trend in der Verschiebung der Produktionsstandorte. Während noch vor einigen Jahren komplette Anlagen und Produktionsstätten geliefert wurden, versucht man heute bei Ausschreibungen möglichst viele der benötigten Teile bereits im eigenen Land zu produzieren und lediglich die hochtechnologischen Geräte im Ausland einzukaufen. Damit verbleibt eine höhere Wertschöpfung im eigenen Land.

Wo steht Deutschland im Vergleich zu dem internationalen Markt?

Deutschland nimmt unserer Meinung nach im internationalen Vergleich noch immer einen führenden Platz ein. Das bedeutet aber auch, dass internationale Konzerne interessante „Brands“ auf unserem Markt beobachten, um dann teilweise sogar im Wettbewerb stehende Marken zu erwerben. Kommt es zu einer Übernahme, werden zunächst die Produktionsstandorte und das Know-how gesichert – für einen gewissen Zeitraum. So auch unter unserer Kundenschaft geschehen, wo es in der Vergangenheit einige Übernahmen aus der Volksrepublik China gab, mit

denen dann die gefragten deutschen Standorte gesichert wurden.

Welcher Verkehrsträger ist bei Schwerguttransporten am stärksten gefragt beziehungsweise ausgelastet?

Im Schwergutbereich sind nach wie vor die Wasserwege gut ausgelastet. Mit ihnen lässt sich unabhängig von Baumaßnahmen auf Autobahnen und Straßen der Transport langfristig planen.

Alfons Köster hat acht Standorte in Deutschland sowie Niederlassungen in Tschechien und Shanghai – wie differenzieren sich Ihre Tätigkeiten vor Ort in den jeweiligen Märkten?

Grundsätzlich ist es unser Ziel, unseren Kunden an allen Standorten das Rundum-sorglos-Paket zu bieten, deshalb forcieren wir keine Differenzierungen von Schwerpunkten in unseren Niederlassungen im In- und Ausland. In Baden-Württemberg sind wir traditionell einer der größten Überseespediteure, da hier fast sämtliche Mitarbeiter im Überseebereich eingebunden sind. Des Weiteren realisieren wir über unsere Niederlassung in Waiblingen für einige Kunden erfolgreich die Projektlogistik. Unsere



**Egal was,
egal wann,
egal wo!**

Schwerer, breiter, länger? Gern. Alles, was über das Übliche hinausgeht, ist unsere Spezialität. Wir können Standard, sind jedoch Profis, wenn es bei Stück- und Schwergut richtig knifflig wird. Dann sind wir Stauer zur Stelle und packen an. Dabei haben wir eines immer im Blick: Ihr Gut.



BUSS

Ein Brauereitank wird nach Mexiko verschifft – nur einer von den durch Alfons Köster realisierten Transporten von Schwergütern.



Niederlassung Düsseldorf beschäftigt sich intensiv mit dem Iran-Geschäft. Vom Sammelgut und Komplettladungen per Straße über standardisierte Container bis hin zum Abbau, Verpackung und Verschiffung von gebrauchten Produktionsanlagen sind wir hier breit aufgestellt.

In den letzten zehn Jahren ist es uns dank der starken Investition von ausländischen Unternehmen gelungen, in Prag europaweite Landverkehre zu installieren. Das Land zeichnet sich als günstiger und hochqualitativer Produktionsstandort aus und bietet ideale Voraussetzungen, um von dort zoll- und steuerfrei den europäischen Markt zu beliefern.

Was waren Ihre größten Herausforderungen seit der Gründung 1929 und wie rüsten Sie sich für die nächsten?

Eine der größeren Herausforderungen war sicherlich die Krise Ende der 80er und Anfang der 90er-Jahre, die unser Unternehmen mit dem damals alleinigen Inhaber, Fritz Wessel, durch gezielte Konsolidierungsmaßnahmen und den Eintritt der Junioren Olaf und Frank Wessel gemeistert hat. Alfons Köster kam hierbei sicherlich die Expertise, die Olaf Wessel während seines langen Aufenthaltes in den Vereinigten Staaten erworben hat, zu Gute. Auf ihr fußt die Strategie und heutige Positionierung des Unternehmens

als Spezialist für Schwergüter und Projektladung im Markt. Ich selbst bin seit 1999 für das Unternehmen tätig. Angefangen als Abteilungsleiter wurde ich 10 Jahre später Mitglied der Geschäftsführung, und ich freue mich ein Teil des Erfolgs zu sein. Seit 1999 haben sich unser Umsatz sowie die Mitarbeiterzahl verdreifacht.

Ziel für die nächsten Jahre ist es, weiterhin das Ohr nah am Kunden zu haben und gemeinsam mit ihm Logistikkonzepte unter der Berücksichtigung von Optimierung- und Einsparungspotentialen zu entwickeln und umzusetzen. ■

Alfons Köster & Co. GmbH

Alfons Köster ist ein inhabergeführtes Familienunternehmen mit fast 200 Mitarbeitern. Gegründet 1929, wird die Firma heute von den Inhabern Fritz Wessel, Olaf Wessel und Frank Wessel gesteuert. Die Zentrale ist in Hamburg, weitere Niederlassungen finden sich in Stuttgart, Tauberbischofsheim, München, Frankfurt, Düsseldorf, Bremen, Hamm, Prag und Shanghai. Die Projektspediteure behaupten sich seit einigen Jahren erfolgreich in den Top 10 im deutschen Schwergutmarkt.

Projekt- und Schwerguttransporte auf der Elbe

Der Trend bei den europäischen Anlagenherstellern ist klar zu erkennen: die Anlagen und Maschinenteile werden immer leistungsfähiger und damit auch oft größer oder schwerer. Für die tschechischen und deutschen Produzenten entlang der Oberelbe spielt die Binnenschifffahrt beim Transport der Güter daher eine große Rolle.

Während für Projekt- und Schwerguttransporte auf der Straße auch mal Ampeln ausgegraben, Leitplanken demontiert oder Schilderbrücken angehoben werden müssen, stellt sich der Transport von riesigen Turbinen, Generatoren oder Teilen für Windkraftanlagen auf der Elbe oft einfacher dar. Durch das große Lichtraumprofil der Elbe, insbesondere bei Brückendurchfahrten, gibt es kaum Begrenzungen hinsichtlich der Abmessungen und Gewichte der Güter.



Ein Koloss geht auf Reisen: Das bisher größte auf der Elbe transportierte Kollo war das Rumpfmittelteil eines Airbus A380. Das 9,30 Meter hohe Flugzeugteil wurde 2013 von Dresden nach Hamburg transportiert.

Fast wöchentlich sind Kollis bis 6,0 Meter Höhe, 7,5 Meter Breite und Stückgewichten bis 300 Tonnen auf der Elbe zu sehen. Die Anlagenhersteller im Einzugsbereich der Elbe nutzen die Binnenwasserstraße regelmäßig für ihre Transporte nach Hamburg. Der Hamburger Hafen liegt verkehrsgeografisch sehr günstig an den Hauptverkehrsachsen und ist damit ein wichtiger Hub für den Warenaustausch mit Handelspartnern in der ganzen Welt.

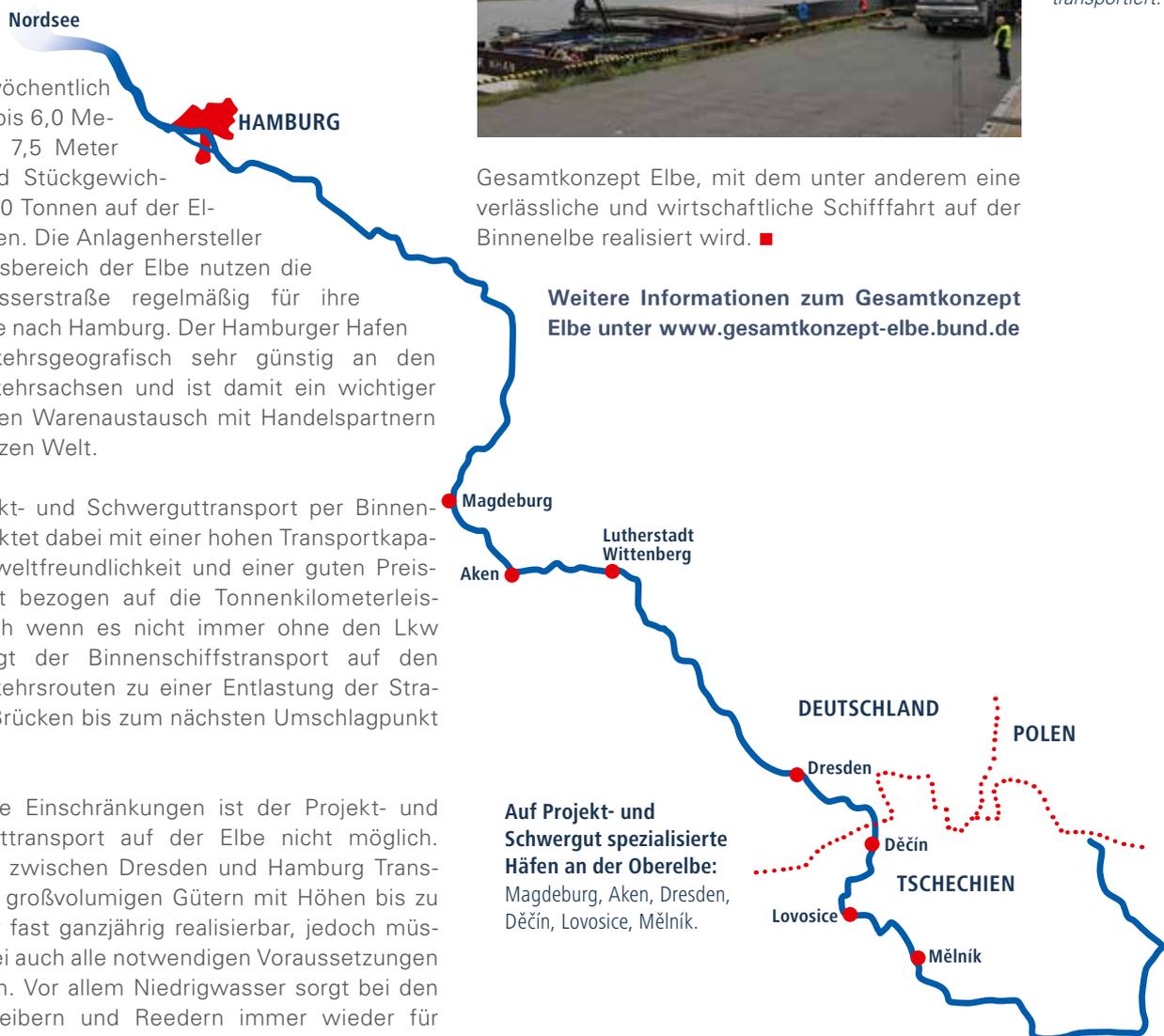
Der Projekt- und Schwerguttransport per Binnenschiff punktet dabei mit einer hohen Transportkapazität, Umweltfreundlichkeit und einer guten Preiswürdigkeit bezogen auf die Tonnenkilometerleistung. Auch wenn es nicht immer ohne den Lkw geht, trägt der Binnenschiffstransport auf den Hauptverkehrsrouten zu einer Entlastung der Straßen und Brücken bis zum nächsten Umschlagpunkt bei.

Ganz ohne Einschränkungen ist der Projekt- und Schwerguttransport auf der Elbe nicht möglich. Zwar sind zwischen Dresden und Hamburg Transporte von großvolumigen Gütern mit Höhen bis zu 8,0 Meter fast ganzjährig realisierbar, jedoch müssen hierbei auch alle notwendigen Voraussetzungen erfüllt sein. Vor allem Niedrigwasser sorgt bei den Hafentreibern und Reedern immer wieder für Engpässe beim Transport. Die verladende Wirtschaft setzt daher große Hoffnungen auf das

Gesamtkonzept Elbe, mit dem unter anderem eine verlässliche und wirtschaftliche Schifffahrt auf der Binnenelbe realisiert wird. ■

Weitere Informationen zum Gesamtkonzept Elbe unter www.gesamtkonzept-elbe.bund.de

Auf Projekt- und Schwergut spezialisierte Häfen an der Oberelbe:
Magdeburg, Aken, Dresden, Děčín, Lovosice, Mělník.





Tanz der Giganten – Mit dem Schwertransport durch die Provinz

Kreuzfahrtschiffe, Containerriesen, Stückgutfrachter – sie alle haben eines gemeinsam: Schiffsneubauten brechen immer neue Größenrekorde. Die Anzahl der Außergewöhnlich Großen Fahrzeuge (AGF) wächst seit Jahrzehnten und stellt die bestehende Infrastruktur der Wasserstraßen immer wieder auf den Prüfstand. Die Größenentwicklung der Schiffe hat allerdings auch eine landseitige Dimension für die Straßeninfrastruktur, die erst auf den zweiten Blick ersichtlich wird.

Die Bewohner des beschaulichen Kurorts Waren an der Müritz kennen das Schauspiel. Bis zu zwei Mal wöchentlich werden zu später Stunde ganze Straßenzüge von der Polizei abgeriegelt, um den Weg frei zu machen für die wertvollsten und bekanntesten Güter der Stadt: riesige Schiffspropeller.

Inmitten von erholungssuchenden Touristen befindet sich hier an der Mecklenburgischen Seenplatte ein

wahres Vorzeigeunternehmen, das nicht so recht zum wirtschaftlich schwachen Nordosten der Bundesrepublik passen mag. Die Mecklenburger Metallguss GmbH, kurz MMG, produziert die großen Schiffspropeller, die als ein essentielles Bauteil Kreuzfahrtschiffe oder die Containerriesen durch die Ozeane bringen. Gemeinsam mit dem japanischen Mitbewerber Nakashima gehört MMG zu den weltweit führenden Her-



Der erste Propeller ist transportbereit und wartet draußen vor der Werkshalle auf den Abend, da die Fahrt erst um 21 Uhr starten kann.

Das MMG-Werk in Waren/Müritz

- Produktionsstart bei Herstellung von Propellern 1949 im Auftrag der ehemaligen DDR
- ca. 230 Mitarbeiter
- Rund 130 Propeller jährlich mit maßangefertigten Gussformen
- 400 Meter lange Produktionshalle mit 22 Formplätzen

tiniierte und sehr erfahrene Experten am Werk. Mit einfachen Werkzeugen wie Zollstöcken, Maßband und einem Lot aus Faden und einem kleinen Gewicht optimieren sie die Transportbreite vor dem finalen Absetzen des Propellers. Die beiden Exemplare haben zwar einen faktischen Durchmesser von 9,00 Metern und 9,20 Metern – die größten hergestellten Propeller sind mittlerweile 10,60 Meter breit, durch clevere Positionierung kann hingegen an der Transportbreite gespart werden. Später wird klar, warum das so entscheidend ist: Während der Fahrt zählt jeder Zentimeter. Nach einigem Justieren und Nachmessen ist der richtige Winkel gefunden. Die Hydraulik des Tiefladers stöhnt unter der Last von fast 72 Tonnen, so viel wiegt der größere der beiden Propeller.

stellern und exportiert die Propeller global zu vielen Werften. Dafür müssen diese überdimensionalen Güter jedoch zunächst per Lkw auf einem Tieflader zum Hafen Hamburg transportiert werden, um von dort nach Übersee verschifft werden zu können. Ein Transport, der einige Hürden überwinden muss.

Millimetergenaue Transportbreite

Ausgangspunkt der Reise: Die Werkshalle von MMG, wo unzählige Propeller den Produktionsprozess durchlaufen. Heute warten zwei Fünfflügler auf ihre Verladung, bevor sie im Konvoi auf die Reise gehen. Auch die Tieflader der Spedition Rostock Trans stehen schon bereit. Daniel Saß aus dem Vertrieb von MMG wirft einen letzten prüfenden Blick auf die Exemplare und gibt den Startschuss zur Verladung. Vier Männer sind beteiligt, zwei von MMG, die per Fernsteuerung den Kran bedienen und die beiden Lkw-Fahrer. Alle Beteiligten geben das typische Trucker- und Facharbeiterbild ab, muskulös, tätowiert und auch etwas raubeinig. Die Präzision, mit der die Propeller nun vom Hallenkran auf die Auflagefläche herabgelassen werden, spricht indes eine andere Sprache: Hier sind rou-

Passgenaue Routenführung

Die Tatsache, dass heute nicht die allergrößten MMG-Propeller gefahren werden, erleichtert die Routenplanung ein wenig. Es kann die Strecke über die Orte Sietow und Malchow zur Anschlussstelle Waren gefahren werden, von dort soll es auf die A19 und zu-



Ein Mitarbeiter von Rostock Trans misst mit einem Zollstock die optimale Position vor dem Absetzen des Propellers aus.

nächst in Richtung Brandenburg gehen. Ein recht großer, aber notwendiger Schlenker auf dem Weg nach Hamburg.

Nach fertiger Verladung und Verzurrung der Propeller heißt es warten. Erst am späten Abend geht die Reise los, um den Berufsverkehr nicht zu stören. Langsam trudeln alle weiteren Fahrzeuge ein, die Teil des langen Konvois sein werden: Drei Begleitfahrzeuge warten bereits, als die drei Streifenwagen der mecklenburgischen Polizei eintreffen. Nach dem Kontrollgang zum Check der ordnungsgemäßen Bereifung, Beleuchtung und Ladungssicherung, bleibt den Polizisten noch Zeit zum Small-Talk mit den Truckern. Es herrscht gute Stimmung, man kennt sich von unzähligen früheren Transporten. Dennoch: Die Polizei trägt die Verantwortung und hat im Zweifel das letzte Wort über den Transport, beispielsweise bei Eis oder Nebel. Das ist bei den heutigen Bedingungen weniger relevant, auch in der eintretenden Abenddämmerung zeigt das Thermometer noch Temperaturen in den oberen Zwanzigern. Einer der Polizisten erzählt, dass er auch mal wieder nach Hamburg möchte, denn sein Kollege und er werden den Transport nicht bis zum Hafen begleiten. Jede Überschreitung einer Landesgrenze ist gleichbedeutend mit einem Wechsel der Polizeibegleitung. Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein, und schließlich Hamburg. Vier komplette Wechsel. Die föderale Bürokratie in Reinform.

„Bisschen links rüber“

21 Uhr. Nun geht es endlich los. Der Konvoi bahnt sich seinen Weg: Zwei Streifenwagen fahren voraus und sperren die Straßen, dann folgen die Begleitfahrzeuge und Trucks im Wechsel. Aus dem hinteren Truck ergibt sich ein faszinierender Anblick. Der Truck und sein Begleitfahrzeug fahren Schlangenlinien; auf jeden Baum und jedes Straßenschild muss schließlich reagiert und ein entsprechendes Ausweichmanöver gefahren werden. Der Begleitwagen schert dabei immer noch ein wenig mehr aus und schaut links und rechts am äußersten Straßenrand, ob die Abstände des Propellers zu den Hindernissen ausreichen. Bei einem Tempo von durchschnittlich 20 km/h kommen da ganz unterschiedliche Assoziationen in den Kopf: Tanzende Giganten, Formel 1-Rennwagen in der Aufwärmrunde oder auch Tiere,

die ihren Schwanz hinter sich herziehen – jedenfalls kein alltägliches Bild auf Deutschlands Straßen.

Die Fahrer der Lkw und Begleitfahrzeuge sind über Walkie-Talkies dauerhaft verbunden. Trucker Bernd erhält kurze, aber richtungsweisende Ansagen: „Bisschen links rüber, danach direkt wieder rechts“ oder „gleich mal Tempo drosseln“, wenn es auf eine Allee zugeht. Bernd entgegnet, dass die Gemeinde mal wieder die Bäume zurückschneiden könnte. Er selbst schaut gar nicht viel auf die Außenspiegel, sondern vertraut voll auf seine Erfahrung und die Anleitung durch den Begleitfahrer. Viel Platz zwischen Propeller und den zu umfahrenden Hindernissen ist da nicht. Besonders bei Bäumen und Schildern, die beidseitig parallel stehen, wird es wegen der geringeren Ausweichmöglichkeit stets „kuschlig“, wie Bernd es nennt.

Auch während des heutigen Abends deuten sich einige Kuriositäten und Gefahren an, die im Laufe des Transports eintreten können. Ein Rettungswagen mit Blaulicht kann sich von hinten kommend gerade noch an den Trucks vorbeiquetschen und ein Wildunfall eines unbeteiligten Pkw zwingt die begleitende Polizeistreife zu einer kurzen Unterbrechung des Transports. Der verbotene und misslungene Versuch einer Überholung durch einen anderen Verkehrsteilnehmer geht ebenfalls glimpflich aus. Heute geht, wie in den allermeisten Fällen, der Weg zur Autobahn in knapp einer Stunde reibungslos über die Bühne. Vor zehn bis fünfzehn Jahren dauerte das noch mindestens fünf Stunden länger. Damals mussten die Propeller mit einer eigens entwickelten Drehvorrichtung um die nah an der Bundesstraße befindlichen Hindernisse manövriert werden – heute stehen zum Beispiel viele Bäume ein paar Meter weiter von den befahrenen Straßen entfernt.



Drei beteiligte Fahrzeuge auf der Landstraße: Links die Polizeistreife, in der Mitte der Tieflader und rechts der Begleitwagen.

© HHM / Marcel Peter

Schiffspropeller von MMG

- Legierung aus Kupfer, Aluminium, Nickel, Mangan, Eisen und weiteren Metallen
- Temperatur beim Guss: 1.150 °C
- Fertigungskapazität max. 11,60 m Durchmesser / 160 t Stückgewicht
- Kaufpreis der größten Propeller: > 1 Mio. Euro
- Herstellungszeit: rund 100 -110 Tage

Zwischenziel Hafen Hamburg

Nachts um drei Uhr kommen die Propeller nach ihrer sechsstündigen Fahrt am Hamburger RoRo- und Stückgutterminal Unikai an. Für die beiden Trucker und ihre Begleitfahrer endet hier die Reise. Wieder konnte der schwere Transport durch Norddeutschland erfolgreich realisiert werden.

Die Propeller selbst haben erst einen Bruchteil ihres Weges genommen, sie werden im nächsten Schritt zu Werften in Shanghai und Zhoushan verschifft. Vom Unikai, dem einzigen erreichbaren Terminal bei Propellern dieser Größenordnung, werden die Propeller mit-



hilfe der HHLA-Schwimmkräne direkt auf das Schiff verladen oder für eine spätere Verschiffung am Hachmannkai eingelagert.

Daniel Saß von MMG betont die grundsätzlich gute Zusammenarbeit aller Beteiligten, besonders die Stadt Waren und das Straßenbauamt Neustrelitz seien sehr kooperativ. „Es gibt zwar Baustellen, die uns Sorgen machen, wir werden aber immer in die Bauplanungen einbezogen“, so der MMG-Vertriebler. Den Interessen des wichtigsten Arbeitgebers der Region wird eine merkliche Bedeutung beigemessen. Das gestaltet sich schwieriger, sobald die Schwertransporte Hamburg erreichen. „Die Genehmigungsverfahren für bestimmte

Routen dauern in Hamburg mindestens vier Wochen und damit doppelt so lang wie in Mecklenburg-Vorpommern“, bemängelt Saß. Dies kann im Worst Case zu verspäteten Verladungen führen, die mit erheblichen Mehrkosten verbunden sind und für alle Beteiligten ärgerlich wären.

Die hohe Bedeutung von Schwergütern für die deutsche Exportindustrie und die außergewöhnlichen Transportanforderungen der Ladung scheinen noch nicht an jeder Stelle so angekommen zu sein wie in Waren an der Müritzt, wo die Anwohner regelmäßige Streckensperrungen stoisch über sich ergehen lassen – alles für ihren lokalen Weltmarktführer. ■



Am Hachmannkai im Hafen Hamburg lagern mehrere Propeller direkt am Liegeplatz der Schwimmkräne für die spätere Verladung.

„Den Kunden ist es eigentlich egal, welcher Hafen genutzt wird“

Im Gespräch mit Holger Dechant, Geschäftsführer der Universal Transport Michels GmbH & Co. KG

POHM: Herr Dechant, Universal Transport hat 1953 in Paderborn mit Silotransporten begonnen und ist seit 1970 im Großraum- und Schwerguttransportgeschäft tätig. Im Laufe der Jahre hat sich das Unternehmen zum umsatzstärksten Schwergutspezialisten in Deutschland entwickelt. Im aktuellen Ranking der Schwergutspediteure findet sich Ihr Unternehmen auf Platz 1. Sind Sie mit der aktuellen Auftragslage zufrieden?

Dechant: Zunächst einmal möchte ich darauf hinweisen, dass Universal Transport am Standort Paderborn immer noch einen beachtlichen Fuhrpark im Bereich Silo betreibt. Bezogen auf das Schwergutgeschäft: Durch die Branchenvielfalt – Betonfertigteile, Windkraftanlagen, Schienenfahrzeuge, Großfahrzeuge wie zum Beispiel Landmaschinen sowie den Maschinen- und Anlagenbau – erreichen wir unter dem Strich immer unsere Ziele. Aber natürlich versuchen wir parallel, uns in den einzelnen Bereichen quantitativ und qualitativ immer weiter zu steigern.

Nach der Anfang 2016 vollzogenen Übernahme des Projekt- und Anlagenlogistikers Züst & Bachmeier Project GmbH stellt sich Universal Transport noch internationaler auf. In welchen Ländern und Regionen sind Sie mittlerweile aktiv, und in welchen Märkten erwarten Sie Wachstum?

Aktiv sind wir neben Deutschland, Polen, Tschechien, Rumänien, Russland, Österreich und Ungarn nun auch in der Türkei sowie Ägypten. Durch die Übernahme von Züst & Bachmeier sind zudem weitere Standorte in Russland sowie in Malaysia hinzugekommen. Als

interessante Wachstumsmärkte haben wir außerdem weitere afrikanische Länder ausgemacht.

Welche Bedeutung hat der Hamburger Hafen bei der Abwicklung internationaler Projekte? Ist das dichte Netz an Liniendiensten und die Leistungsfähigkeit der in Hamburg vorhandenen Multipurpose-Terminals bei der Abwicklung von Schwerguttransporten im Land/See-Verkehr ein wichtiger Vorteil?

Selbstverständlich ist unsere Niederlassung in Hamburg sehr von Bedeutung, wenn es um die weltweite Abwicklung geht. Unsere Hamburger Dependance hat sich hervorragend entwickelt, was in erster Linie dem Team von Niederlassungsleiter Stephan Stender zu verdanken ist. Wir müssen allerdings feststellen, dass Hamburg verstärkt im Wettbewerb zu anderen Häfen steht. Unserer Kundschaft ist es letztendlich egal, welcher Hafen genutzt wird. Hauptsache Preis und Leistung stimmen.

Die Erreichbarkeit von Häfen und die damit verbundene Routenplanung für Schwergut- und Großraumtransporte ist sicherlich eine große Herausforderung für Ihre Mitarbeiter. Welchen vordringlichen Handlungsbedarf sehen Sie in den Bereichen Infrastruktur?

Natürlich spielt die Infrastruktur im Hafenhinterland eine entscheidende Rolle. Die Probleme mit Baustellen sowie maroden Straßen und Brücken sind ja hinlänglich bekannt. Das muss jetzt alles systematisch abgearbeitet werden. Nach dem Motto „Transportgut ist wie Wasser – es sucht sich immer den besten und günstigsten Weg“ sind wir immer bestrebt, für alle Beteiligten das Beste herauszuholen. Letztendlich zählt aber das Gesamtkonzept. Und das muss nicht zwangsläufig der Lkw sein. Durch unsere Niederlassungen in Nürnberg, Straubing und Dresden sind wir überall auch in Wassernähe. Und auch die Schiene behalten wir dabei im Auge.

Und wie sieht es mit den Genehmigungsverfahren aus? Seit Langem klagt die Branche über langwierige und unkoordinierte Arbeitsabläufe.

Bezüglich der Genehmigungen müssen wir, so ist meine Meinung, alle wieder zusammenrücken. Es kann sicherlich nicht sein, dass deutsche GST-Verlader von einzelnen Personen in den Behörden abhängig sind. Andererseits stellt sich hin und wieder auch die Frage, warum technische Zeichnungen und somit die Abmessungen erst auf

Holger Dechant,
Geschäftsführer der
Universal Transport
Michels GmbH & Co. KG



den letzten Drücker den Verantwortlichen ausgehändigt werden. Wir erleben das immer wieder bei Importen. Da ist der Schornstein des Schiffs in Hamburg schon zu sehen, und erst dann kommt die Anfrage beim Schwerlastspediteur. Die Ware kommt womöglich aus Asien und ist bereits seit vier Wochen unterwegs. Während dieser Zeit werden sich Abmessungen und Gewichte wohl kaum ändern. Insgesamt kann man aber auch feststellen, dass unsere Nachbarländer in Frankreich und Polen pragmatischer mit den Genehmigungen umgehen.

Die Begleitung zur Absicherung von Großraum- und Schwertransporten ist gesetzlich vorgeschrieben eine Aufgabe der Polizei. Zur Entlastung der Polizei übernehmen mittlerweile auch Privatunternehmen mit speziell geschultem Personal diese Aufgabe. Universal Transport macht das seit Anfang April 2016. Welche Erfahrungen haben Sie bisher mit diesem Modell gemacht?

Wir sichern bereits seit einigen Jahren Transporte von Brake an der Unterweser zur Autobahn A27 ab – bisher rund 3.000 Transporte und das ohne einen einzigen Blechschaden. Die Polizei in Oldenburg ist für diese Entlastung sehr dankbar und kann anderen Polizeiaufgaben nachkommen. Natürlich steht bei unserem Einsatz in erster Linie die Verkehrssicherheit im Vordergrund. Gleichzeitig können wir dem Kunden und somit dem

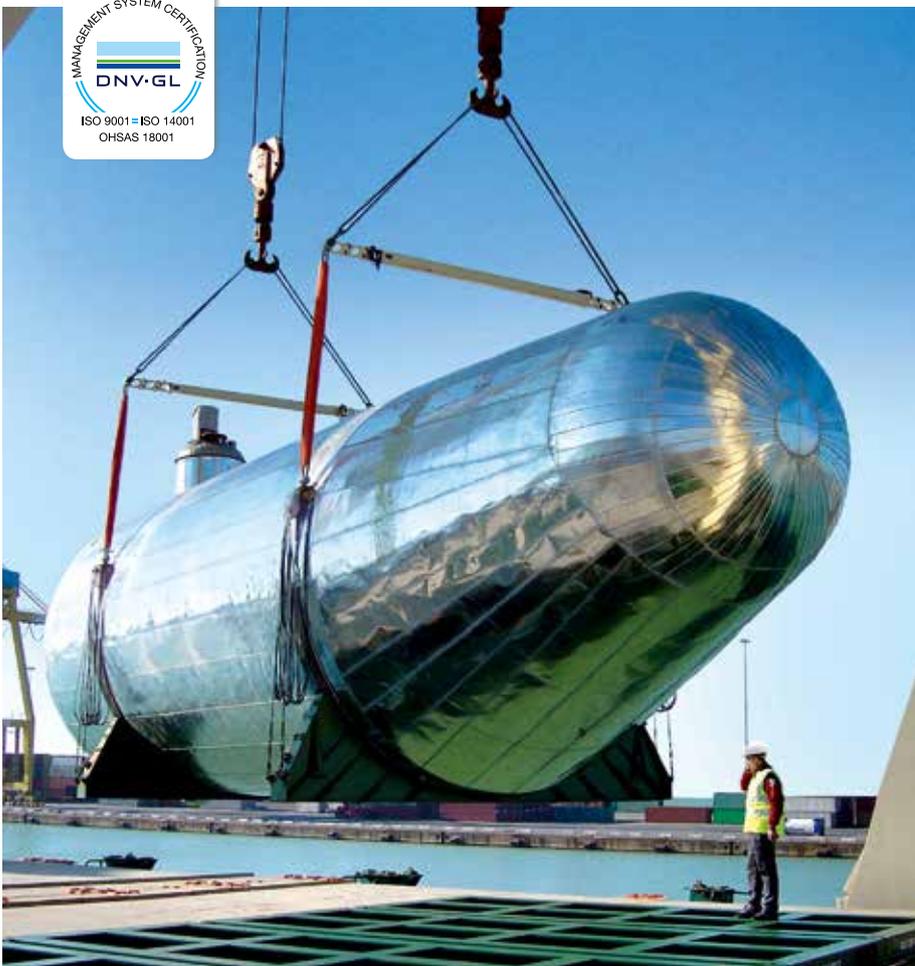
Verlader Planungssicherheit bieten. Kann die Polizei einen Transport aufgrund anderer Vorfälle – Einbrüche, Verkehrsunfälle oder ähnliches – nicht begleiten und erscheint statt um 22 Uhr erst um 0 Uhr, gehen auf den ersten Blick nur zwei Stunden verloren. Bedenkt man aber, dass um 6 Uhr der Großraum- und Schwertransport die Reise beendet haben muss, fehlen zwei von maximal acht möglichen Stunden. Das sind 25 Prozent weniger Einsatzzeit! Wenn dann der Hafen nicht rechtzeitig erreicht wird, könnte ein Schiffstermin platzen. Die Kosten und den Ärger hat auch der Verloader. ■

Universal Transport Michels GmbH & Co. KG

Universal Transport dirigiert Großraum- und Schwertransporte (GST) und organisiert verkehrsträgerübergreifende Schwerlastprojekte zu Lande, zu Wasser und in der Luft für Kunden aus Branchen wie unter anderem Bauwirtschaft, Windkraft, Schiene oder Maschinen- und Anlagenbau – und das weltweit. 2015 hat die Gruppe einen Umsatz von 150 Millionen Euro mit über 600 Mitarbeitern und 350 Fahrzeugen erwirtschaftet. Seit Beginn 2016 gehört die Züst & Bachmeier Project GmbH, die über 100 Jahre Erfahrung in der weltweiten Projektlogistik verfügt, zur Universal Transport-Gruppe.

PROJECT & HEAVY LIFT LINER SERVICES

Round-The-World Pearl String Service



Heavy metal world tour

Gas tanks, boilers, chemical reactors or coke drums: whenever large and heavy units need to be shipped, our experts will take good care of them. Departures every fortnight in our Round-The-World Pearl String Service. More information at www.rickmers-linie.com



RICKMERS-LINIE

Puzzlearbeit im Großformat

Transport und Montage eines 580-Tonnen-Hydraulikhammers: Im Frühjahr dieses Jahres hat das Team der Universal Transport-Niederlassung Hamburg für die Firma MENCK, Hersteller von Spezialgeräten für die Offshore-Installation, Bauteile für einen hydraulischen Rammhammer von Niedersachsen in die Hansestadt transportiert.

Aufgrund des hohen Volumens und des hohen Gewichts wurde der Hydraulikhammer zunächst in Einzelkomponenten verladen und erst an Bord montiert.

© HHM/Haempusch



Im niedersächsischen Osnabrück wurde für den 580 Tonnen schweren Giganten eine Pfahlführung gebaut, die aus Ober- und Unterteil besteht. Das größere der beiden Teile hatte einen Durchmesser von knapp 7,60 Metern und ein Gewicht von über 37 Tonnen.

Die beiden Pfahlführungselemente wurden binnen einer Transportnacht mittels bereitstehender Universal Transport-Lkw im Konvoi zum Osnabrücker Hafen befördert. Am Folgetag wurde die Ladung mit Hilfe eines 200-Tonnen-Teleskopkrans auf ein Binnenschiff verladen. Nach drei Tagen erreichte das Schiff das Universalterminal von Wallmann & Co. in Hamburg. Hier wurden die beiden Pfahlführungselemente mit weiteren Komponenten, die auf dem Land- und Seeweg zum Wallmann-Umschlagterminal gelangten, für die Montage zusammengeführt. Nach der Zwischenlagerung bei Wallmann erfolgte die Verladung mit den terminaleigenen Spezialkränen auf das für den Seetransport eingesetzte Frachtschiff. Erst an Bord wurde die Montage des Hydraulikhammers durch MENCK-Fachpersonal vorgenommen, da eine Verladung des montierten Spezialgeräts aufgrund der Größe mit über 25 Metern Höhe und einem Gewicht von insgesamt 584 Tonnen nicht erfolgen konnte. Das Handling der Einzelkomponenten mit Einzelgewichten bis zu 340 Tonnen stellte logistisch die schnellste und einfachste Lösung dar. Das Laden, Stauen und Sichern des montierten MENCK-Riesenhammers erforderte millimetergenaue Maßarbeit. Der komplette Ladevorgang inklusive der Montage dauerte knapp neun Stunden.

Zum Einsatz kam der Hydraulikhammers bei dem in der Nordsee vor Liverpool gelegenen Offshore-Windpark „Burbo Bank“. Der Hydraulikhammer rammte dort erfolgreich 32 sogenannte Monopiles als Trägerkonstruktionen für die vor der englischen Küste zu errichtenden Windkraftanlagen in den Meeresgrund und sorgt damit für einen sicheren und festen Stand der Anlagen im Meer. ■



Versicherungsexperten für Transport seit 1987



Die wichtigsten Versicherungsangebote:

- Speditionshaftung
- Frachtführerhaftung
- CMR
- Kobotage
- Warentransport
- Gebäude
- Lagerinhalt
- Büroinhalt
- KFZ
- Trailerkasko
- Maschinenbruch
- Stapler
- Rechtsschutz
- Elektronik
- Haftpflicht
- Privatversicherung

SPEDITIONS-ASSEKURANZ • Versicherungsmakler GmbH

Gewerbestraße 11 · 21279 Hollenstedt
Telefon: +49 (0) 41 65 / 8 10 31 · Telefax: +49 (0) 41 65 / 8 10 41
E-Mail: info@speditions-assekuranz.de
Internet: www.speditions-assekuranz.de



PETER PICKHUBENS PINNWAND

© Sandra Kunze



Barcelona: Panorama über den Hafen

© Sandra Kunze

Impressionen meiner Europatour des Sommers



Paris: Blick vom Eiffelturm

chi
tau
itt
hrt
afe
i
i
C

© Sandra Kunze



Argelès-sur-Mer:
Sonnenuntergang am Atlantik

Premiere für „Jumbo Kinetic“

Am 1. August 2016 stellte sich mit der „Jumbo Kinetic“ einer der stärksten Schwergutfrachter der Welt erstmals im Hamburger Hafen vor. Um 10.45 Uhr machte das Schwergutschiff bei C. Steinweg (Süd-West-Terminal) fest, um Projektladung für die Türkei aufzunehmen. Unübersehbar waren die zwei 1.500 Tonnen hebenden Hydraulik-Drehkrane des Herstellers Huisman. Die beiden Bordkräne können im Tandembetrieb bis zu 3000 Tonnen aufnehmen.

Die „Jumbo Kinetic“ wurde auf der in Split (Kroatien) ansässigen Werft Brodogradiliste Split gebaut und im Dezember 2014 an die niederländische Reederei Jumbo Shipping ausgeliefert. Das Schiff ist 152,60 Meter lang, 27,45 Meter breit und kommt mit 14.000 Tonnen Tragfähigkeit auf einen maximalen Tiefgang von 8,10 Metern.



© HHM / Hasenbusch

© BUSS

Wenn Containerbrücken zu Projektladung werden

Am 14. August konnten Schaulustige am späten Abend eine seltene Anlieferung beobachten: Drei neue Containerbrücken für das Container Terminal Burchardkai (CTB) der HHLA wurden mit einem Spezialschiff von China nach Hamburg gebracht. Die Containerbrücken vom Hersteller ZPMC, dem Weltmarktführer aus der Nähe von Shanghai, haben Ausleger von 74 Metern und ein Gewicht von je 2.400 Tonnen. Die Verschiffung dieser überdimensionierten Projektladung in einem umgebauten Tanker dauerte rund zehn Wochen. Nach Inbetriebnahme der neuen Brücken können am CTB zwei Schiffe mit einer Kapazität von 20.000 TEU und mehr gleichzeitig abgefertigt werden.

Kattvik - ...



© HHLA / Hasenpusch

Modellbau von Schwerguttransportern

Der Modellbau begeistert seit Jahrzehnten große und kleine Bastler, besonders Flug- und Fahrzeuge gibt es vielerorts als Baukästen zu kaufen und auf Ausstellungen zu bestaunen. Leidenschaftliche Bastlerspezialisten gehen sogar noch einen Schritt weiter und entwerfen eigene Modelle in aufwendiger Kleinarbeit. Herr Krawinkel aus NRW hat beispielsweise an diesem Schwergut-Lkw der Firma Universal Transport Michels im Maßstab 1:24 seit mehr als drei Jahren getüftelt. Seine Modelle sind dadurch ähnlich wie die echten Schwerguttransporte: stets individuell und sehr anspruchsvoll. Großen Respekt!

© Universal Transport



Schwergutverladung - früher und heute



© HHLA



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

Sie suchen einen professionellen Dienstleister für Ihr Schwergut?

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.



Impressum

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

Herausgeber: Hafen Hamburg Marketing e. V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe 3.16:** Bengt van Beuningen, Julia Delfs, Annette Krüger, Jens Schlegel, Marcel Peter, Hafen Hamburg Marketing e. V. und Melanie Graf, charakterPR

■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe 3.16:** ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH, Carl-Petersen-Straße 76, 20535 Hamburg, www.elbreklame.de ■ **Layout, Ausgabe 3.16:** Jan Klaas Mahler, ELBREKLAME GmbH

■ **Druck, Ausgabe 3.16:** Lehmann Offsetdruck GmbH ■ **Anzeigenverwaltung, Ausgabe 3.16:** Holger Grabsch, ELBREKLAME GmbH

■ **Englische Adaption, Ausgabe 3.16:** 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, 2.000 Exemplare englisch. E-Paper Version deutsch- und englischsprachig auf www.hafen-hamburg.de und www.portofhamburg.com mit ca. 450.000 Klicks monatlich. 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.



O. GIFFEY

Versicherungsmakler seit 1883

Sicherheit für Ihre Ziele.

Schäden können wir leider nicht verhindern, wir bieten jedoch Schutz vor deren finanziellen Folgen für Ihr Unternehmen.

Unfortunately we can not prevent damage, but we protect your business against the financial consequences.

Wir verstehen uns als kompetenten Partner unserer Kunden und gestalten gemeinsam mit Ihnen individuelle Versicherungslösungen.

We see ourselves as a competent partner to our customers and create for you individual insurance solutions as needed.

Bei O. Giffey liegt seit unserer Gründung 1883 der Schwerpunkt neben dem allgemeinen Versicherungsschutz auf der Absicherung von Geschäften im Im- und Export.

O. Giffey puts the focus on marine insurance in addition to the general insurance coverage since our founding in 1883.

Wir kennen unsere Kunden und deren Risiken.

We know our customers and their risks.

Als unabhängiger Versicherungsmakler bieten wir Absicherung für:

As an independent insurance broker we offer coverage for:

- Transport
- Spedition
- Umschlag
- Lager
- Maschinen und Kräne
- Feuer- und Sachschäden
- Haftpflicht
- Umwelt

- transport
- shipping
- handling
- warehouse
- machinery and cranes
- fire and property damage
- legal liability
- environment

saco

...shipping and more!

NVOCC Services Worldwide

www.saco.de