

Port of Hamburg Handbook

2013

Port of Hamburg Handbook Hafen Hamburg Handbuch

2013



Port of Hamburg



NORDDEUTSCHES MEDIENKONTOR
PR • MARKETING • VERLAG



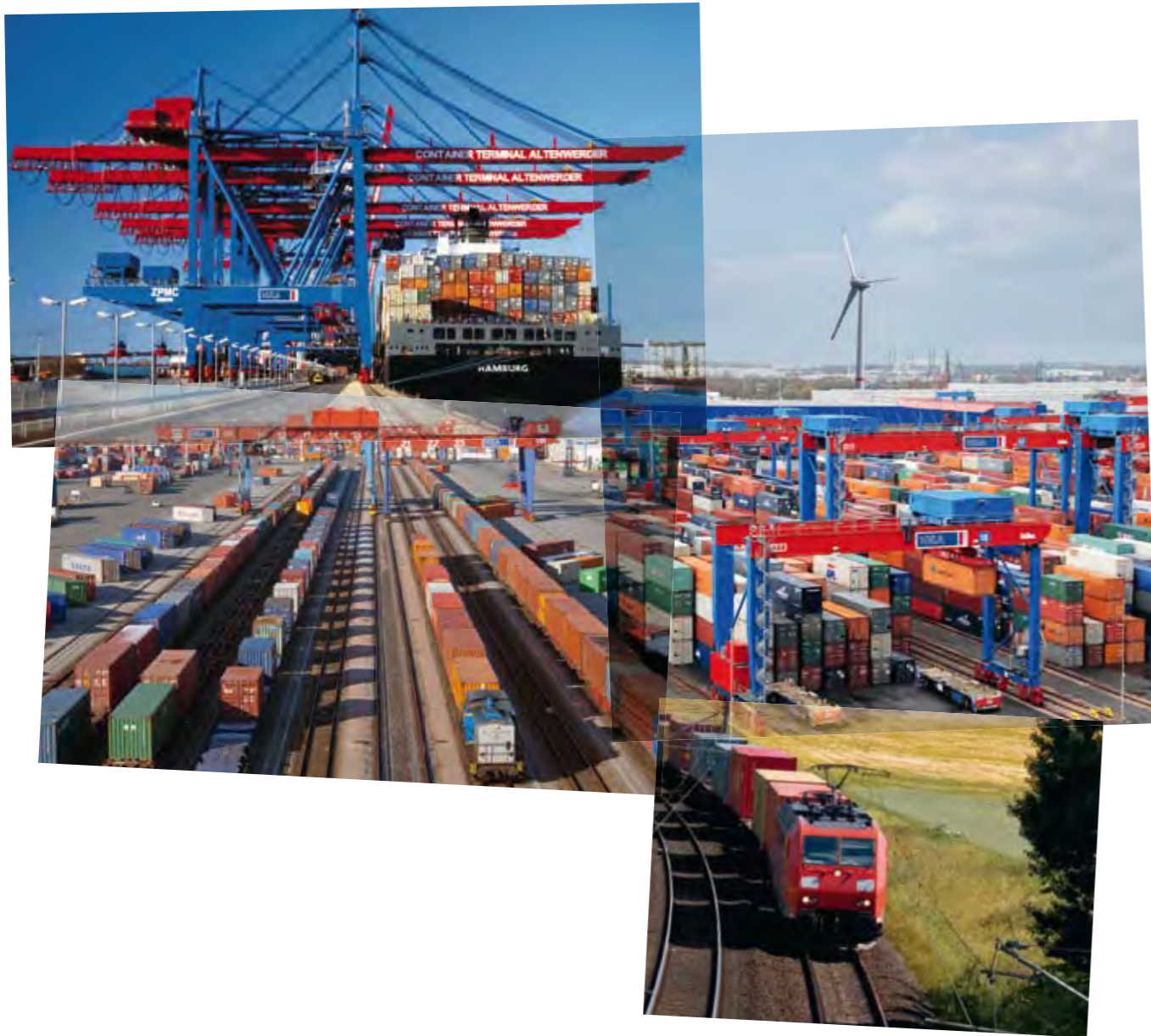
Die Werbeagentur für die Logistik

norddeutsches-medienkontor.de

© Tide Verlag Marlis Zimmermann-Blum
Karoxbosteler Weg 21 • 21218 Senevetal-Hittfeld
Tel. 04109/54059 • Fax 83 63 04
eMail: tide-verlag@web.de
info@tide-verlag.de



- Zoll
- Border of Port area
- Depot of port rail system



Port of Hamburg Handbook
Hafen Hamburg Handbuch

2013

INTELLIGENT
VERNETZEN

Die Hamburger Hafen und Logistik AG verknüpft Warenströme aus Übersee und Europa. An einer Nahtstelle der Weltwirtschaft ist sie mit effizienten Containerterminals, leistungsstarken Transportsystemen, umfassenden logistischen Dienstleistungen und ihren Logistikimmobilien präsent. So entstehen intelligente Netzwerke, die das Klima schonen und Voraussetzung für die Entwicklung der Weltwirtschaft sind. www.hhla.de

DIE WELT WÄCHST ZUSAMMEN.



Publishing Information Impressum

Hafen Hamburg Marketing e.V.
Pickhuben 6
20457 Hamburg
phone: +49-(0)40-377 09-0
fax: +49-(0)40-377 09-199
email: info@hafen-hamburg.de
web: www.hafen-hamburg.de
www.portofhamburg.com

Editorial concept und contact:
Bengt van Beuningen, Sabine Zilski

Published By
Norddeutsches Medienkontor NMK GmbH
Carl-Petersen-Straße 76
20535 Hamburg
phone: +49-(0)40-36 09 84 78
fax: +49-(0)40-37 50 26 03
email: info@norddeutsches-medienkontor.de
web: www.norddeutsches-medienkontor.de

Editor: Matthias Soyka
Advertising: Holger Grabsch
Art Director: Larissa Dultz

Printed by
PMI Print Media Innovation GmbH
Willhoop 1
22453 Hamburg
www.pmi-hamburg.de

Cover Photo: HHLA, Michael Zapf

This publication has been produced with the utmost care. Should it nevertheless contain errors or inaccuracies, the publishers and editors can assume no liability whatsoever, but will try to incorporate any suggestions for improvements and corrections in the next edition. This publication and the articles and illustrations contained are protected by copyright. Any reproduction or distribution requires the assent of the publisher.

Regular information about the Port of Hamburg can also be found in other publications from Port of Hamburg Marketing e.V., for instance Port of Hamburg Magazine, the Port of Hamburg Liner Services listing and our Newsletter PORTnews, as well as our Internet page www.portofhamburg.com.

Die nachfolgende Publikation wurde mit großer Sorgfalt erstellt. Sollten dennoch Fehler oder Ungenauigkeiten darin enthalten sein, übernehmen Herausgeber und Verlag keinerlei Haftung dafür, bemühen sich aber, Verbesserungsvorschläge und Korrekturen in der nächsten Auflage einzuarbeiten.

Die Publikation, ihre Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Vervielfältigung oder Verbreitung muss vom Herausgeber genehmigt werden.

Regelmäßige Informationen über den Hamburger Hafen erhalten Sie auch über weitere Publikationen des Hafen Marketing e.V., wie etwa dem Port of Hamburg Magazine, dem Port of Hamburg Liner Service und dem Newsletter PORTnews sowie natürlich auf der Internetseite www.hafen-hamburg.de.

Contacts Kontakte

Important contact addresses in and around the Port of Hamburg
Wichtige Kontaktadressen rund um den Hafen Hamburg

Port of Hamburg Marketing
Hafen Hamburg Marketing
Pickhuben 6
20457 Hamburg
phone: +49-(0)40-377 09-0
fax: +49-(0)40-377 09-199
email: info@hafen-hamburg.de
web: www.portofhamburg.com

Hamburg Port Authority
Hamburg Port Authority
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg
phone: +49-(0)40-428 47-0
fax: +49-(0)40-428 47-2881
email: info@hpa.hamburg.de
web: www.hamburg-port-authority.de

Harbour Master's Office
Oberhafenamt Hamburg
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg
phone: +49-(0)40-428 47-2571
fax: +49-(0)40-428 47-2588
email: oberhafenamt@hpa.hamburg.de
web: www.hamburg-port-authority.de

Water Police
Wasserschutzpolizei Hamburg
Wilstorfer Straße 100
21073 Hamburg
phone: +49-(0)40-42 86-65001
fax: +49-(0)40-42 86-65019
email: wsps@wsps.hamburg.de
web: www.hamburg.de/
wasserschutzpolizei-np/

Main Customs Office
Hauptzollamt Hamburg-Hafen
Wendenstraße 21
20097 Hamburg
phone: +49-(0)40-780 85-0
fax: +49-(0)40-780 85-222
email: poststelle@hzahh-hafen2.bfinv.de
web: www.zoll.de

Association of Hamburg
Port Enterprises
Unternehmensverband
Hafen Hamburg
Mattentwiete 2
20457 Hamburg
phone: +49-(0)40-378 909-0
fax: +49-(0)40-378 909-70
email: info@uvhh.de
web: www.uvhh.de

Hamburg Chamber of Commerce
Handelskammer Hamburg
Adolphsplatz 1
20457 Hamburg
phone: +49-(0)40-361 38-138
fax: +49-(0)40-361 38-401
email: service@hk24.de
web: www.hk24.de

Hamburg Business Development
Corporation
Hamburgische Gesellschaft
für Wirtschaftsförderung
Habichtstraße 41
22305 Hamburg
phone: +49-(0)40-227 019-0
fax: +49-(0)40-227 019-29
email: info@hwf-hamburg.de
web: www.hamburg-economy.de

Hamburg Tourist Board
Hamburg Tourismus
Steinstraße 7
20095 Hamburg
phone: +49-(0)40-300 51-300
fax: +49-(0)40-300 51-333
email: info@hamburg-tourismus.de
web: www.hamburg-tourismus.de

Hamburg Cruise Center
Hamburg Cruise Center
Steinstraße 7
20095 Hamburg
phone: +49-(0)40-300 51-393
fax: +49-(0)40-300 51-396
email: palatz@hamburg-tourism.de
web: www.hamburgcruisecenter.de

Logistics Initiative Hamburg
Logistik-Initiative Hamburg
Habichtstraße 41
22305 Hamburg
phone: +49-(0)40-227 019-83
fax: +49-(0)40-227 019-29
email: info@hamburg-logistik.net
web: www.hamburg-logistik.net

German Shipowners' Association
Verband Deutscher Reeder
Esplanade 6
20354 Hamburg
phone: +49-(0)40-350 97-0
fax: +49-(0)40-350 97-211
email: vdr@reederverband.de
web: www.reederverband.de

Federal Association of German
Seaport Operators
Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe
Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg
phone: +49-(0)40-366 203
fax: +49-(0)40-366 377
email: info@zds-seehafen.de
web: www.zds-seehafen.de

Hamburg Shipbrokers' Association
Vereinigung Hamburger
Schiffsmakler und Schiffsgagenten
Schopenstehl 15
20095 Hamburg
phone: +49-(0)40-326 082
fax: +49-(0)40-331 995
email: info@schiffsmakler.de
web: www.vhss.de

Hamburg Freight Forwarders
Association
Verein Hamburger Spediteure
Willy-Brandt-Straße 69
20457 Hamburg
phone: +49-(0)40-374 764-0
fax: +49-(0)40-374 764-74
email: info@vhsp.de
web: www.vhsp.de

Further contacts around the Port
of Hamburg and the Elbe Region
can be found at
www.portofhamburg.com

Weitere Kontakte rund um den
Hamburger Hafen und die
Elberegion finden Sie auch im
Internet unter
www.hafen-hamburg.de

Index



Chapter 1: Powerful facts behind an international transport hub The Port of Hamburg is impressive for both its performance and its global links	8
Chapter 2: The Secret of Success lies in the Mix – The Port of Hamburg's multimodal facilities offer every carrier first-rate cargo-handling facilities	20
Chapter 3: Around the world in 30 days – Some insights into the world of transport in an overseas port	32
Chapter 4: The expansion plans to 2025 – The Port is systematically developing and stimulating an entire region	44
Chapter 5: The River Elbe – Living Environment and Economic Axes The upgrade of the River Elbe balancing mobility and environmental protection	58
Chapter 6: A colourful array of service providers – The Port powering employment – European industry's Gateway to the World	66
Chapter 7: A Clean Future – The offshore industry and LNG move into the Green Port	82
Chapter 8: Port without frontiers – At a glance: From Freeport to European Customs Seaport	96
Chapter 9: A Profound Friendship – The Czech Republic is Hamburg's third most important trading partner in Central and Eastern Europe	106
Chapter 10: Expertise: Logistics evolving into a science – Major training institutes in Hamburg and its metropolitan region	116
Chapter 11: Together we are strong – Port of Hamburg Marketing strongly committed to cooperation between ports along the Elbe	126
Terminals & Berths	136
Associated Ports in the Elbe Region	146

Inhalt



Kapitel 1: Starke Fakten einer internationalen Verkehrsdrehscheibe Der Hamburger Hafen beeindruckt durch seine Leistungsfähigkeit und globale Anbindung	8
Kapitel 2: Der Mix macht's – Die multimodalen Anlagen des Hamburger Hafens bieten jedem Verkehrsträger eine erstklassige Warenabfertigung	20
Kapitel 3: In 30 Tagen um die Welt – Einblicke in die Transportwelt eines Überseehafens	32
Kapitel 4: Die Ausbaupläne bis 2025 – Der Hafen entwickelt sich konsequent weiter und belebt eine ganze Region	44
Kapitel 5: Die Elbe – Lebensraum und Wirtschaftsader – Die Fahrrinnenanpassung zwischen Mobilität und Umweltschutz	58
Kapitel 6: Die bunte Vielfalt der Dienstleister – Der Hafen als Jobmotor und Tor zur Welt für die europäische Industrie	66
Kapitel 7: Saubere Zukunft – Der Einzug von Offshore-Industrie und LNG in den „Green Port“	82
Kapitel 8: Hafen ohne Grenzen – Auf einen Blick: Vom Freihafen zum Seezollhafen	96
Kapitel 9: Tiefe Verbundenheit – Tschechien ist der dritt wichtigste Handelspartner Hamburgs in Mittel- und Osteuropa	106
Kapitel 10: Gewusst wie: Logistik wird zunehmend zur Wissenschaft Die wichtigsten Bildungseinrichtungen der Metropolregion Hamburg	116
Kapitel 11: Gemeinsam sind wir stark – Hafen Hamburg Marketing engagiert sich auch für die Kooperation der Häfen entlang der Elbe	126
Terminals & Liegeplätze	136
Partnerhäfen in der Elberegion	146

Dear Readers,



Claudia Roller, Chief Executive Officer
Port of Hamburg Marketing

Claudia Roller, Vorstandsvorsitzende
Hafen Hamburg Marketing



Axel Mattern, Executive Board Member
Port of Hamburg Marketing

Axel Mattern, Vorstand Hafen
Hamburg Marketing

the Port of Hamburg is Germany's largest universal port. At the interface of international transport chains, it functions as a hub port for the foreign trade of the Federal Republic, our European neighbours and our international trading partners. As a transshipment, storage and logistics hub, the port generates tremendous added value and employment for the Hamburg Metropolitan Region. Raw materials and finished goods of all types for trade and industry are imported via Hamburg or are despatched from the industrial and universal port on the Elbe as exports. More than 90 percent of intercontinental world trade is transported by sea. As Gateway to the World with more than 100 liner services transporting seaborne cargoes, the Port of Hamburg facilitates shipment to anywhere in the world. The majority of over 1000 seaports worldwide are served direct from Hamburg.

Transport of large quantities of goods by sea is both efficient and prudent on both economic and ecological grounds. Hamburg's geographical location around 130 kilometres from the North Sea offers the advantage of distance for both arriving and departing services. Import and export goods penetrate far into the hinterland by seagoing ship along the Elbe, then continuing chiefly by rail along main lines into the hinterland or arriving in the ports from there for shipment. Handling more than 200 cargo trains daily, the Port of Hamburg is by a wide margin Europe's most significant rail port. For the environmentally friendly organization of transport chains to/from the markets of Germany and Europe, that offers an outstanding advantage for our international port customers and the shipping lines calling in Hamburg. The Free and Hanseatic City of Hamburg is at the heart of a metropolitan region of over five million inhabitants, with its port being pivotal for the efficient supply of European domestic markets of up to 400 million consumers.

The Port of Hamburg Handbook 2013 supplies interesting and valuable material for the Port of Hamburg's business partners and friends, along with our member companies, on the diversity and performance of the mainly medium-sized businesses operating in the port in Hamburg and the region. The Handbook published by our marketing association, Port of Hamburg Marketing, appears in two languages in an edition of 8,000 copies. Two fold-out plans will enable you to rapidly find the terminals in the port and provide an overview of the seaport-hinterland traffic network.

We and our local Port of Hamburg representative offices on the spot will be happy to answer your questions regarding the Port of Hamburg. As other sources of information, we recommend our Internet platform www.portofhamburg.com as well as our newsletter PORTnews.

With warmest regards,

(Claudia Roller and Axel Mattern)

Liebe Leserinnen und Leser,

der Hamburger Hafen ist Deutschlands größter Universalhafen. An der Schnittstelle internationaler Transportketten übernimmt er für den Außenhandel der Bundesrepublik, unserer europäischen Nachbarn und unserer internationalen Handelspartner eine Hub-Port-Funktion. Für die Metropolregion Hamburg sorgt der Hafen als Umschlag-, Lager- und Logistikkreisscheibe für eine hohe Wertschöpfung und Beschäftigung. Rohstoffe und Fertigwaren aller Art werden via Hamburg für die Industrie und den Handel importiert oder verlassen als Export den industriell geprägten Universalhafen an der Elbe. Mehr als 90 Prozent des interkontinentalen Welthandels werden über den Seeweg abgewickelt. Als Tor zur Welt bietet der Hamburger Hafen im Seefrachtbereich mit mehr als 100 Liniendiensten Verlademöglichkeiten in die ganze Welt. Der Großteil der weltweit über 1.000 Seehäfen wird von Hamburg aus direkt angelaufen.

Der Transport großer Gütermengen auf dem Seeweg ist sowohl aus ökonomischen wie auch aus ökologischen Gründen effizient und sinnvoll. Die geografische Lage des Hamburger Hafens stellt mit rund 130 Kilometer Entfernung zur Nordsee ebenfalls einen Vorteil bei den Zu- und Ablaufverkehren dar. Die Im- und Exportgüter gelangen per Seeschiff auf der Elbe weit hinein in das Hinterland und gehen dann auf langer Strecke überwiegend per Eisenbahn umweltfreundlich in das Binnenland oder kommen von dort zur Verschiffung in den Hafen. Der Hamburger Hafen ist mit mehr als 200 täglich verkehrenden Container- und Güterzügen mit großem Abstand Europas bedeutendster Eisenbahnhafen. Bei der umweltfreundlichen Organisation von Transportketten in die Marktregionen Deutschlands und Europas ist das für unsere internationalen Hafenkunden und die Hamburg anlaufenden Reedereien ein besonderer Vorteil. Die Freie und Hansestadt Hamburg bildet das Herz einer Metropolregion mit über 5 Millionen Einwohnern und schafft mit ihrem Hafen die Grundvoraussetzung zur effizienten Versorgung der europäischen Binnenmärkte mit bis zu 400 Millionen Konsumenten.

Das Hafenhandbuch 2013 vermittelt den Geschäftspartnern und Freunden des Hamburger Hafens sowie unseren Mitgliedsunternehmen interessante und nützliche Inhalte zur Vielfalt und Leistungsfähigkeit der überwiegend mittelständisch aufgestellten Seehafenverkehrswirtschaft in Hamburg und der Region. Das von unserer Marketingorganisation Hafen Hamburg Marketing e.V. herausgegebene Handbuch erscheint zweisprachig mit einer Auflage von 8.000 Exemplaren. Zwei aufklappbare Karten ermöglichen ein schnelles Auffinden der Terminals im Hafen und liefern eine Darstellung über das Netzwerk im Seehafen-Hinterlandverkehr.

Gerne beantworten wir oder unsere Hafen Hamburg Repräsentanten vor Ort Ihre Fragen zum Hamburger Hafen und empfehlen Ihnen auch als Informationsquelle unsere Internetplattform www.hafen-hamburg.de sowie unseren Newsletter PORTnews.

Mit freundlichen Grüßen

(Claudia Roller und Axel Mattern)

Powerful facts behind an international transport hub

The Port of Hamburg is impressive for both its performance and its global links



Copyright: Glaubitt

A port in the middle of the city

The Free and Hanseatic City of Hamburg forms the core of a metropolitan region with over five million inhabitants and with its port provides the essential basis for an efficient supply of European domestic markets with up to 400 million consumers. The attractiveness of this handling centre is based on its superb geographical location, the cutting-edge technology of its handling facilities, its highly efficient transport infrastructure and very effective connections with the hinterland, especially by rail. These provide the essentials for exchanging goods with trading partners all over the world. And also in the cruise segment, the Port of Hamburg is becoming a magnet for tourists.

Ein Hafen mitten in der Stadt

Starke Fakten einer internationalen Verkehrsdrehscheibe

Der Hamburger Hafen beeindruckt durch seine Leistungsfähigkeit und globale Anbindung

Die Freie und Hansestadt Hamburg bildet das Herz einer Metropolregion mit über 5 Millionen Einwohnern und schafft mit ihrem Hafen die Grundvoraussetzung zur effizienten Versorgung der europäischen Binnenmärkte mit bis zu 400 Millionen Konsumenten. Die Attraktivität des Umschlagplatzes wird durch eine hervorragende geografische Lage, modernste Technik der Umschlaganlagen, eine hoch effiziente Verkehrsinfrastruktur und eine sehr leistungsfähige Hinterlandanbindung vor allem im Schienengütertransport begründet. Damit sind die Voraussetzungen zum Warenaustausch mit Handelspartnern in aller Welt geschaffen. Und auch im Kreuzfahrtbereich begeistert der Hamburger Hafen als touristische Attraktion.

Zentraler Umschlagplatz in Europa

Hamburg ist nach Rotterdam der zweitgrößte europäische Containerhafen und der zentrale Umschlagplatz für Waren nach Mittel-, Südost- und Osteuropa. Jährlich legen im Hamburger Hafen rund 10.000 Seeschiffe an. 8,9 Millionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer) wurden im Jahr 2012 in Hamburg umgeschlagen. Das entspricht zwei Dritteln des Hafengesamtumschlags. Hinzu kommen der Im- und Export von Stückgütern wie RoRo- und Projektladungen sowie von Massengütern, die den Universalhafen ausmachen. Alles in allem wurden 130,9 Millionen Tonnen im seeseitigen Außenhandel abgefertigt.

Über die Jahrhunderte hat sich die Stadt Hamburg, angefangen als eine der Zentren der Hanse, ihre verkehrsgünstige Lage zunutze gemacht. Der Hamburger Hafen entstand vor 824 Jahren und liegt an der Unterelbe rund 130 Kilometer von der Nordsee entfernt. Die Erreichbarkeit tief im Landesinneren birgt enorme wirtschaftliche Vorteile, da es erheblich günstiger ist, Waren auf dem See- als auf dem Landweg zu transportieren. Jede Seemeile, die ein Schiff näher an die Konsumentenmärkte heranfahren kann, reduziert die Transportkosten und entlastet die Straßenverkehre.

Höchste Kaufkraft in Deutschland

Die Metropolregion Hamburg verfügt zudem über die höchste Kaufkraft in Deutschland. Dementsprechend ist auch der lokale Bedarf an Waren er-



The EUROGATE Container Terminal
Hamburg

Das EUROGATE Container
Terminal Hamburg

Transport costs: Seagoing ship / Truck

(As an example, one 20-ft container between Shanghai and Munich)

Shanghai-Hamburg by seagoing ship
(21,000 kilometres): 1,000 euros

Hamburg-Munich by truck
(800 kilometres): 800 euros
(Summer 2012)

Transport costs for specific goods

(import from overseas to Hamburg per piece)

Banana 3 eurocents

Tablet PC 11 eurocents

Bottle of wine 15 eurocents

DVD player 42 eurocents

Pivotal transshipment point for Central Europe

Hamburg is the second largest container port in Europe after Rotterdam and the pivotal transshipment hub for cargoes for Central, SE and Eastern Europe. Around 10,000 seagoing ships call annually in the Port of Hamburg, and 8.9 million TEU (20-ft standard containers) were handled there in 2012, corresponding to two-thirds of the port's total throughput. In addition, imports and exports of such general cargoes as RoRo and project shipments, as well as bulk cargoes, all go to make Hamburg a universal port. All in all, 130.9 million tons were handled in seaborne foreign trade.

Commencing as one of the centres in the Hanseatic League, down the centuries the City of Hamburg has taken advantage of its favourable location for transport. The Port of Hamburg came into being 824 years ago and lies on the Lower Elbe around 130 kilometres from the North Sea. Its accessibility deep inland brings tremendous economic advantages, since transporting goods by sea is considerably cheaper than overland. Every nautical mile nearer that a ship can approach consumer markets reduces transport costs and relieves strain on the roads.

Highest purchasing power in Germany

The Hamburg Metropolitan Region also possesses the highest purchasing power in Germany. The local requirement for goods is therefore very considerable. The proportion of containers remaining in Hamburg and the vicinity is a remarkable 20 percent of hinterland traffic, or twice as high as the average for other North Range ports. Yet it is not simply consumption, but also the requirements of various major industrial enterprises that contribute to this volume of cargo. Much of it is transported in tankers and bulk carriers: Coal for power stations, e.g. Vattenfall, fertilizers and grain for KTG and

Transportkostenvergleich Seeschiff-Lkw

(am Beispiel eines 20-Fuß-Containers für
die Strecke von Shanghai nach München)

Shanghai-Hamburg per Seeschiff
(21.000 Kilometer): 1.000 Euro

Hamburg-München per Lkw
(800 Kilometer): 800 Euro
(Stand: Sommer 2012)

Transportkosten für bestimmte Waren

(Import aus Übersee per Seeschiff nach
Hamburg pro Stück)

Banane 3 Cent

Tablet PC 11 Cent

Flasche Wein 15 Cent

DVD-Player 42 Cent

hebt. Der Anteil der Container, die im Hamburger Umkreis bleiben (Loco-Quote), liegt bei beachtlichen 20 Prozent im Hinterlandverkehr und damit etwa doppelt so hoch wie im Durchschnitt der anderen Nordrangehäfen. Aber nicht nur der Konsum, auch der Rohstoffbedarf diverser großer Industriebetriebe trägt zu diesem Aufkommen bei. Vieles davon wird in Tankern und Massengutfrachtern (Bulkern) transportiert: Kohle für Kraftwerke wie Vattenfall, Düngemittel und Getreide für KTG oder ADM, Eisen für Industriekonzerne wie Arcelor Mittal oder Aluminium für Trimet, Rohölprodukte für Sasol, Vopak, Oiltanking oder Shell. Selbst Bauteile für die Airbus-Werke in Finkenwerder werden per Schiff angeliefert oder exportiert.

Erstklassige technische Ausstattung der Terminals

Neben der geografischen Lage zeichnet den Hamburger Hafen auch die erstklassige technische Ausstattung seiner Terminals aus. Diese werden ständig modernisiert und erweitert. Bis zum Jahr 2020 soll unter anderem die Kapazität der großen Umschlagunternehmen HHLA und EUROGATE auf insgesamt 20 Millionen TEU erweitert werden. Parallel zu der Erweiterung der Terminals werden auch deren trimodale Verkehrsverbindungen für Bahn, Binnenschiff und Lkw ständig ausgebaut und durch eine fortschreitende Automatisierung und IT-gestützte Vernetzung ergänzt, die alle am Umschlag teilnehmenden Verkehrsträger mit einbezieht. Innerhalb der Nordrange-Häfen (Amsterdam, Antwerpen, Bremen/Bremerhaven, Le Havre, Rotterdam und Zeebrügge) erhält der Hamburger Hafen von den Reedern regelmäßig Bestnoten für seinen Service und sein Know-how.

FIDES

Kompetenz & Weitblick.

Effizient, erfahren und engagiert. Wir begleiten Mandanten seit über 90 Jahren bei der Ausgestaltung und Optimierung ihrer geschäftlichen Aktivitäten.

www.fides-treuhand.de
www.fides-kemsat.de
www.fides-it-consultants.de

Am Kaiserkaai 60 | 20457 Hamburg
T +49 40 23631 0

Wirtschaftsprüfung | Steuerberatung | IT-Consulting | Unternehmensberatung



Copyright: Glaubitz

HANSAPORT dry bulk terminal

Schüttgutterminal HANSAPORT

ADM, iron ore for industrial companies like Arcelor Mittal, or aluminium for Trimet, oil products for Sasol, Vopak, Oiltanking and Shell. Even parts for the Airbus plant in Finkenwerder are delivered and exported by ship.

Terminals that are supremely well equipped technically

Apart from its geographical position, the Port of Hamburg is also notable for the first-class technical equipment of its terminals. These are continually being modernized and expanded. Among other features, annual capacity at the leading cargo-handling operations HHLA and EUROGATE is to be expanded to 20 million TEU by 2020. In parallel to the expansion of the terminals, their trimodal transport links for rail, inland waterway and trucking are continually being expanded and extended by ongoing automation and IT-based networking that incorporates all modes of transport involved in transshipment. Of the North Range ports - Amsterdam, Antwerp, Bremen/Bremerhaven, Hamburg, Le Havre, Rotterdam and Zeebrügge - the Port of Hamburg is regularly rated best by shipowners for service and expertise.



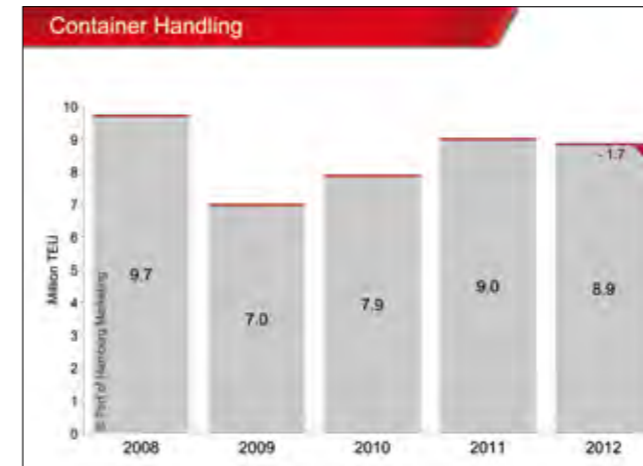
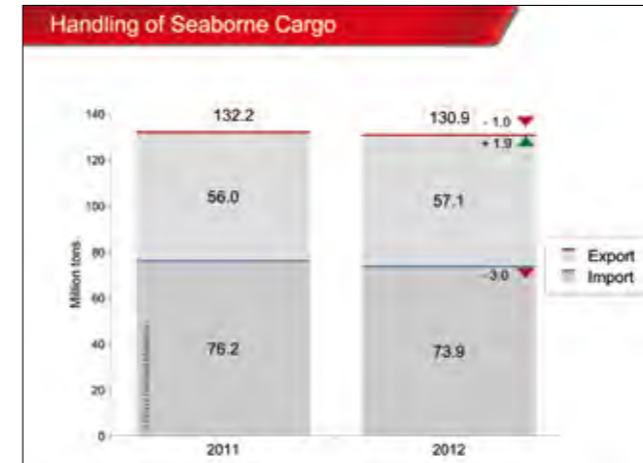
Copyright: Glaubitz

Marshaling yard „Alte Süderelbe“

Rangierbahnhof „Alte Süderelbe“

Crucial role for rail in cargo transport

Rail plays a central role in the Port of Hamburg's goods traffic with its hinterland. Hamburg is Europe's largest rail port and Germany's most significant one. Twelve percent of German rail goods traffic has its source or destination in the Port of Hamburg. In 2012 altogether almost 2 million TEU were handled by rail to/from the Port of Hamburg. Over 200 trains arrive daily in the port area or leave it again. In 2012 altogether 40 million tons were transported along the 300 kilometres of the public-sector Port Railway and around 160 kilometres of private sidings. Around 52 percent of all container shipments in hinterland traffic that are bound for destinations more than 150



DIE EINZIGE SPUR, DIE WIR HINTERLASSEN

Es ist beeindruckend, unsere Krane in Aktion zu erleben. Noch beeindruckender ist jedoch das Ergebnis ihrer Arbeit. Während Sie zufrieden feststellen, dass Ihr Konecranes-Kran seinen Job gut gemacht hat, erledigt dieser schon längst den nächsten. Wir bauen unsere Krane seit Jahrzehnten so, dass sie effizient und reibungslos arbeiten, weil wir ständig innovativste Technologien entwickeln und einsetzen. Das bleibt auch in Zukunft so!

Konecranes GmbH Andreas-Meyer-Str. 11, 22113 Hamburg, Germany
Tel +49 40 7801921-0, Fax +49 40 7893079 www.konecranes.de

KONECRANES®
Lifting Businesses™



Copyright: Glaubitt

Multi-purpose freighter at Buss
Hansa Terminal

Mehrzweckfrachter am Buss
Hansa Terminal

kilometres away, are handled by rail. Nearly 41 percent of containers are bound for other countries in Europe. That puts Hamburg clearly in the lead among the ports in the North Range.

Apart from DB Schenker, shipments are transported by around 100 private rail operators. In the container segment these include Baltic-Train, boxXpress, Metrans, POLZUG Intermodal, Emons Rail, TX Logistics, Alcotrans Container Line and TFG Transfracht International. Major forwarders such as IGS Intermodal Container Logistics or Konrad Zippel Spediteur have also gone over to running trains from the Port of Hamburg through their joint rail operator, IGSXPRESS, as shuttle container links between distribution centres in the South and the East. These offer the advantage that like passenger trains, they run to a fixed schedule. For shippers, this guarantees that their goods arrive on time.

Logistics companies:

Hamburg	7,295
HH Metropolitan Region	11,750

**Germany's waterway exports:
(tons shares)**

Via Hamburg	Now: 25 % Forecast for 2025: 28 %
Via German ports excl. Hamburg	Now: 27 % Forecast for 2025: 29 %
Via non-German ports	Now: 48 % Forecast for 2025: 43 %

Vitaly important for neighbouring countries

It is not just for domestic goods traffic in Germany that the Port of Hamburg is of immense importance, but also for its neighbouring states in Europe. The bulk of all Danish container transports are transhipped there. The United Kingdom, Poland, Russia, Estonia, Latvia, Lithuania, Norway, Finland, Sweden, Ireland and Iceland are also customers in Hamburg for transhipment, or transfer of containers from oceangoing mega-carriers to small containerships (feeders), which with a capacity of up to 2,500 TEU are capable of passing through the Kiel Canal. More than 150 feeder sailings per week connect Hamburg with the Baltic region. This waterway saves the diversion via the Skagerrak and shortens the link with the states on the Baltic by around 600 kilometres, or around one day's voyage time. Some 34,000 ships used the canal in 2012. This makes the Kiel Canal the world's most heavily used artificial waterway.

Logistik-Unternehmen:

Hamburg	7.295
Metropolregion HH	11.750

Deutschlands seeseitige Exporte: (antellig nach Tonnen)

Über Hamburg	Derzeit: 25 % Prognose 2025: 28 %
Über deutsche Häfen ohne Hamburg	Derzeit: 27 % Prognose 2025: 29 %
Über nicht-deutsche Häfen	Derzeit: 48 % Prognose 2025: 43 %

Zentrale Rolle der Bahn beim Warentransport

Beim Gütertransport mit dem Binnenland nimmt die Bahn eine zentrale Rolle ein. Hamburg ist der größte Eisenbahnhafen Europas und der bedeutendste Eisenbahnhafen Deutschlands. Zwölf Prozent des deutschen Schienengüterverkehrs haben ihre Quelle oder ihr Ziel im Hamburger Hafen. 2012 wurden insgesamt fast 2 Millionen TEU aus dem Hamburger Hafen per Bahn umgeschlagen. Über 200 Züge fahren täglich in das Hafengebiet oder verlassen es wieder. Auf dem über 300 Kilometer langen Gleisnetz der städtischen Hafenbahn und rund 160 Kilometer langen privaten Schienenanschlüssen wurden 2012 insgesamt 40 Millionen Tonnen bewegt. Rund 52 Prozent aller Containertransporte im Hinterlandverkehr, die für entferntere Ziele bestimmt sind, werden mit der Bahn abgewickelt. Für das innereuropäische Ausland sind knapp 41 Prozent der Container bestimmt. Damit nimmt Hamburg eine klare Spitzenposition unter den Häfen der Nordrange ein.

Die Transporte übernehmen neben DB Schenker rund 100 private Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Im Containerbereich sind dies u.a. Baltic-Train, boxXpress, Metrans, POLZUG Intermodal, Emons Rail, TX Logistics, Alcotrans Container Line und TFG Transfracht International. Auch große Speditionen wie IGS Intermodal Container Logistics GmbH oder Konrad Zippel Spediteur GmbH sind dazu übergegangen, Züge aus dem Hamburger Hafen über ihren gemeinsamen Operateur, die ZIGSXPRESS GmbH, als Container-Shuttlevverbindungen zwischen Verteilzentren im Süden oder Osten verkehren zu lassen. Diese haben den Vorteil, dass sie wie Personenzüge nach festen Fahrplänen verkehren. Das garantiert dem Versender eine termingerechte Zustellung.



HAMBURG
THE EXCITING CRUISE DESTINATION

Hamburg is one of the most beautiful metropolises in Germany. We welcome our cruise guests with an impressive skyline, many historic sites, great architecture, superb shopping, museums, theatres, musicals and many well known hotels. Hamburg is linked to our capital Berlin by fast train. In just 90 minutes you arrive in the lively centre of the capital city. The Port of Hamburg has available three unique dedicated cruise berths, the cruise lines can choose between. Hamburg is your ideal cruise destination, either port of call or homeport. For more information, please contact us.

HAMBURG CRUISE CENTER e.V. Steinstraße 7, 20095 Hamburg, +49-(0)40-30051393, www.hamburgcruisecenter.de

MEMBER OF THE ATLANTIC ALLIANCE
EUROPE'S PRIME CRUISE DESTINATIONS





The Port of Hamburg is Europe's largest rail port

Der Hamburger Hafen ist Europas größter Eisenbahnhafen

China as top trading partner

Hamburg's most important partner in seaborne foreign trade is China by a wide margin. One in every three containers crossing the quay walls there has originated in China or is bound for the market there. Especially textiles, shoes, electronic equipment for home entertainment, metal goods, machinery, fabrics, chemicals raw materials and glassware arrive in Europe from China via Hamburg, while among products despatched in the opposite direction from Hamburg are machinery parts, vehicles, plastics, electrical appliances, paper, timber, chemical raw materials and metal wares that are exported to China on vessels with slot capacities of up to 16,000 TEU. These oceangoing giants are almost 400 metres long and up to 55 metres wide. The increasing number of calls by ultra-large ships renders the deepening of the navigation channel of the Lower and Outer Elbe an urgent priority.

Trade relations with Russia in the ascendant

Following the economic and financial crisis, Russia's trading relations with Hamburg have once again rapidly become more important. Almost 700,000 containers are annually handled on the Elbe for this market. Hamburg's position in foreign trade with Russia received another boost with the country's accession to the World Trade Organisation WTO in August 2012.

USA already in fourth place

The United States meanwhile takes fourth place among Hamburg's most important partners in container trade. In recent years the exchange of goods

Top 6 cargo flows in Port of Hamburg hinterland traffic (in TEU)

Metropolregion Hamburg	940,000
Bayern	690,000
Nordrhein-Westfalen	480,000
Niedersachsen	390,000
Bremen	360,000
Baden-Württemberg	350,000



Hybrid-Lok auf Rangierfahrt

Hybrid locomotive seen shunting

Top 6 Ladungsströme im Hamburger Hinterlandverkehr (in TEU)

Metropolregion Hamburg	940.000
Bayern	690.000
Nordrhein-Westfalen	480.000
Niedersachsen	390.000
Bremen	360.000
Baden-Württemberg	350.000

Große Bedeutung für die Nachbarstaaten

Nicht nur für den Warenverkehr mit dem deutschen Binnenland ist der Hamburger Hafen von immenser Bedeutung, sondern auch für die europäischen Nachbarstaaten. Ein Großteil aller dänischen Containerverkehre wird über ihn umgeschlagen. Großbritannien, Polen, Russland, Estland, Lettland, Litauen, Norwegen, Finnland, Schweden, Irland und Island nutzen ebenfalls das Transshipment, also das Umladen der Container von transkontinentalen Mega-Carriern auf kleinere Containerschiffe (Feeder) in Hamburg, die bei einer Größe von bis zu 2.500 TEU den Nord-Ostsee-Kanal passieren können. Mehr als 150 Feederabfahrten verbinden Hamburg wöchentlich mit dem Ostseeraum. Diese Wasserstraße vermeidet den Umweg um das Skagerrak und verkürzt die Anbindung der Ostseeanrainerstaaten um rund 600 Kilometer, also um rund einen Tag Fahrzeit. Rund 34.000 Schiffe nutzten die Passage im Jahr 2012. Das macht den Nord-Ostsee-Kanal zur meist befahrenen künstlichen Wasserstraße der Welt.

China wichtigster Handelspartner

Mit Abstand wichtigster Handelspartner Hamburgs im seeseitigen Außenhandel ist China. Jeder dritte Container, der in Hamburg über die Kaikannten geht, stammt aus China oder ist für den dortigen Markt bestimmt. Vor allem Textilien, Schuhe, Unterhaltungselektronik, Metallwaren, Maschinen, Gewebe, chemische Grundstoffe und Glaswaren kommen aus China über Hamburg nach Europa. Umgekehrt werden aus Hamburg unter anderem

Ports, Logistics and Services



High-capacity terminals, offshore wind logistics, stevedoring, cargo securing and export packaging – A full range of services and individual, tailor-made logistics solutions for your needs. For more information visit www.buss-ports.de or contact us at info@buss-ports.de

BUSS



Copyright: Glaubitt

Ship parade at Hamburg Cruise Days

Schiffsparade bei den Hamburg Cruise Days

with the USA has reported the strongest growth. The main exports are oil products, chemical raw materials, furniture, scrap iron, vehicles, fertilizers and plastics, while it is chiefly coal, oil products, oilseeds, cardboard, chemical raw materials and machinery that are imported via Hamburg.

Hamburg draws over 5 million tourists a year

The Port of Hamburg's proximity to the city centre makes it a magnet for tourists from Germany and abroad. Over 5 million guests from elsewhere annually visit such sights as the St. Pauli Landing Stages, the Old Elbe Tunnel and historic Speicherstadt and combine a boat trip through the canals among its patrician villas with a tour of the port that enables them to glimpse the 24/7 bustle at its massive handling facilities.

500,000 cruise passengers expected in 2013

Especially among cruise passengers, in recent years the Hanseatic City with its fascinating port has gained rapidly in popularity so that a third cruise terminal is now planned. In 2012 Hamburg Cruise Center reported 161 calls by cruise ships carrying over 400,000 passengers. Almost 180 calls with around half a million passengers are expected for 2013. Total added value from the cruise industry in the Hanseatic City exceeded 200 million euros annually. The arrival of such fabled vessels as the "Queen Mary" regularly becomes an event drawing more than 100,000 spectators. As a point of departure and destination, the metropolis on the Elbe has also become a boon for Hamburg's hoteliers. Calculations by Hamburg Tourism indicate that they have the port to thank for around 180,000 bednights per year. Each hotel guest spends around 800 euros per day in the city, leaving behind there over 144 million euros per year.



Copyright: Glaubitt

Extremely popular: An AIDA cruise ship

Zum Verlieben: AIDA-Kreuzfahrtschiff



Copyright: Glaubitt

Auslaufen der „Queen Mary“

The "Queen Mary" sails

Maschinenteile, Fahrzeuge, Kunststoffe, Elektroerzeugnisse, Papier, Holz, chemische Grundstoffe und Metallwaren auf Schiffen mit bis zu 16.000 TEU Stellplatzkapazität nach China exportiert. Diese Ozeanriesen sind fast 400 Meter lang und bis zu 55 Meter breit. Angesichts der zunehmenden Zahl von Anläufen besonders großer Schiffe ist daher die Fahrinnenpassung der Unter- und Außenelbe dringend notwendig.

Handelsbeziehungen zu Russland im Aufwind

Auch die Handelsbeziehungen Russlands zu Hamburg haben nach der Finanz- und Wirtschaftskrise wieder stark an Bedeutung gewonnen. Fast 700.000 Container werden jährlich an der Elbe für diesen Markt umgeschlagen. Mit dem Beitritt Russlands zur Welthandelsorganisation WTO im August 2012 wird Hamburgs Position im Außenhandel mit Russland nochmals gestärkt.

USA schon auf Platz vier

Die Vereinigten Staaten nehmen mittlerweile Platz vier der wichtigsten Handelspartner Hamburgs im Containerverkehr ein. Der seeseitige Außenhandel mit den USA verzeichnete in den letzten Jahren den prozentual stärksten Zuwachs. Vor allem Mineralölprodukte, chemische Grundstoffe, Möbel, Eisen-schrott, Fahrzeuge, Düngemittel und Kunststoffe werden exportiert, aus den USA werden hauptsächlich Steinkohle, Mineralölprodukte, Ölsaaten, Pappe, chemische Grundstoffe und Maschinen in Hamburg angelandet.

Über 5 Millionen Touristen jährlich in Hamburg

Die Nähe des Hamburger Hafens zum Stadtgebiet macht ihn auch zu einem Magneten für aus- und inländische Touristen. Über 5 Millionen auswärtige Gäste besuchen jährlich seine Sehenswürdigkeiten wie die Landungsbrücken, den alten Elbtunnel oder die historische Speicherstadt und kombinieren eine Fahrt durch die Fleetkanäle entlang der Patrizierhäuser mit einer Hafenrundfahrt, um das rund um die Uhr währende Treiben auf den Umschlaganlagen zu bestaunen.

500.000 Kreuzfahrtgäste in 2013 erwartet

Besonders bei Kreuzfahrtgästen hat die Hansestadt mit ihrem attraktiven Hafen in den vergangenen Jahren deutlich an Beliebtheit gewonnen, so dass mittlerweile ein drittes Kreuzfahrterminal geplant ist. 161 Anläufe von Kreuzfahrtschiffen mit über 400.000 Passagieren an Bord zählte das Hamburg Cruise Center 2012. Für 2013 werden knapp 180 Anläufe mit rund einer halben Million Gäste erwartet. Die gesamte Wertschöpfung der Kreuzfahrtbranche in der Hansestadt liegt jährlich bei über 200 Millionen Euro. Das Anlegen von Traumschiffen wie der „Queen Mary“ wird regelmäßig zum Event mit mehreren 100.000 Schaulustigen. Als Start- und Zielort ist die Elbmetropole somit auch ein Gewinn für die Hamburger Hoteliers, die nach Berechnungen der Hamburg Tourismus GmbH dem Hafen rund 180.000 Übernachtungen im Jahr zu verdanken haben. Jeder Hotelgast gibt dabei pro Tag rund 800 Euro in der Stadt aus, wodurch jährlich über 144 Millionen Euro in der Stadt verbleiben.

Hamburg Metropolitan Region:

Metropolregion Hamburg Kreisfreie Städte:

Hansestadt Lübeck

Neumünster

Urban districts: Landkreise:

Cuxhaven

Dithmarschen

Harburg

Heidekreis

Herzogtum Lauenburg

Ludwigslust

Lüchow Dannenberg

Lüneburg

Nordwestmecklenburg

Ostholstein

Pinneberg

Rotenburg (Wümme)

Segeberg

Stade

Steinburg

Stormarn

Uelzen

The Secret of Success lies in the Mix

The Port of Hamburg's multimodal facilities offer every carrier first-rate cargo-handling facilities



Das 13.000 TEU-Schiff „CMA CGM Christophe Colomb“ auf der Elbe

Der Mix macht's

Die multimodalen Anlagen des Hamburger Hafens bieten jedem Verkehrsträger eine erstklassige Warenabfertigung

Der Beginn des 21. Jahrhunderts ist durch eine stetig fortschreitende Globalisierung gekennzeichnet. Seit 1950 stieg der weltweite Warenaustausch um das 29-fache, während sich die Produktion von Gütern in dieser Zeit nur um das 8,6-fache vergrößerte. Das Welthandelsvolumen schnellte zwischen 1980 und 2006 um das Siebenfache auf 17 Billionen Dollar in die Höhe. Die globale Vernetzung und der freie internationale Warenaustausch ließen Häfen in den Mittelpunkt des Wirtschaftslebens rücken. Der Hamburger Hafen mit seiner multimodalen Ausrichtung hat diese Entwicklung erfolgreich mitvollzogen. Über 50 Umschlaganlagen werden täglich unterschiedlichsten Transportmitteln, Warengruppen und Verkehrsträgern gerecht.

Weltweite Standardisierung des Handels durch Container

Das Transportmittel, das die Verladung von Gütern im Zuge der Harmonisierung des weltweiten Handels standardisiert, ist der Container. Mittlerweile erfolgt in ihm nicht mehr nur der Transport von klassischen Stückgütern, sondern auch zunehmend von Massengütern und Früchten. Vier große Containerterminals mit top modernen Umschlaganlagen, hervorragender Hinterlandanbindung und hochmoderner IT-Vernetzung garantieren im Hamburger Hafen einen erstklassigen Warenstrom.

Daneben gehört auch der konventionelle Umschlag von flüssigen und trockenen Massengütern nach wie vor zur Kernkompetenz der Hamburger Hafenbetriebe. Der HANSAPORT ist Deutschlands größtes Massengutter-

The 13,000-TEU „CMA CGM Christophe Colomb“ on the River Elbe

The beginning of the 21st century is proving notable for the continuing progress of globalization. Since 1950 worldwide trade has climbed twenty-nine-fold, while over the same period production increased only by a factor of 8.6. Between 1980 and 2006 world trade volume skyrocketed sevenfold to 17 trillion US dollars. Global networking and the free international exchange of goods brought ports into the epicentre of economic life. The Port of Hamburg with its multimodal emphasis has successfully kept pace with this development. Over 50 cargo-handling facilities cater day-in-day-out for all manner of means of transport, all types of goods and carriers.



Copyright: Kunaect

Fully navigability throughout the year

Volle Schifffbarkeit bei jeder Jahreszeit

Worldwide standardization of trade by the container

The means of transport that has standardized the loading of cargoes in the wake of harmonization of worldwide trade is the container. No longer is it used solely for shipment of traditional general cargoes, but increasingly also for bulk cargoes and fruit. Four vast container terminals with state-of-the-art handling equipment, superb links to the hinterland and cutting-edge IT networks, guarantee a first-rate flow of goods in the Port of Hamburg.

Irrespective of this, conventional handling of dry and liquid bulk cargoes also belongs as before to the core competence of companies operating in the Port of Hamburg. HANSAPORT is Germany's largest dry bulk terminal. Around 15 million tons – over ten percent of total port throughput – tonnage received – is shifted here every year. In the immediate vicinity are a large number of enormous tanks used by oil companies to store their various products. Large volumes of suction cargoes are also handled, for instance by ADM's oil mill. Adjacent to these, BLG LOGISTICS GROUP puts the finishing touches to vehicles, as does HHLA's Unikai subsidiary at O'Swaldkai. More than 280 berths for seagoing vessels are available at the terminals in the Port of Hamburg.

Over 90 percent of world trade is transported by oceangoing ship

The seagoing ship is by a wide margin the most important carrier in the international exchange of goods. It is used for handling over 90 percent of world trade. It offers both economic and ecological advantages. To remove the containers of just one 13,200-TEU vessel, if 8,000 TEU of these are being handled, then simple arithmetic suggests a requirement for two feederships, 1,952 trucks, 25 trains and two barge. On transport costs calculated per kilometre, the seagoing ship is most economical by a wide margin. Transport of one container by a seagoing ship costs around 7 eurocents per kilometre, by barge 67 cents, by rail 75 cents and by truck one euro.

On CO₂ emissions, the oceangoing ship also performs very well. According to calculations by the Federal German Environment Office, on average an oceangoing containership – with all pre- and post-voyage runs included

The Port of Hamburg's transport achievements

- Every year 5 million tons of coal are transported from Hamburg by rail and barge to power stations, mainly in Lower Saxony.

- For its Hamburg-Moorburg power station, due for completion in 2014, Vattenfall AG will annually be landing 4 million tons of hard coal from seagoing vessels, while in the reverse direction 650,000 tons of such residues as gypsum and ash (dry and wet) will be disposed of.

- K+S AG annually ships out between 3.5 and 4 million tons of fertilizers and salt.

Transportleistungen des Hamburger Hafens

- Allein 5 Millionen Tonnen Kohle werden jedes Jahr von Hamburg aus per Bahn und Binnenschiff zu Kraftwerken vornehmlich in Niedersachsen transportiert.

- Die Vattenfall AG wird für ihr Kraftwerk Hamburg-Moorburg, das 2014 fertig gestellt wird, jährlich 4 Millionen Tonnen Steinkohle über das Seeschiff anlanden. Umgekehrt werden über den Wasserweg 650.000 Tonnen Reststoffe wie Gips, Nass- und Trockenasche entsorgt.

- Die K+S AG verschifft jährlich zwischen 3,5 und 4 Millionen Tonnen Düngemittel und Salze.

minal. Rund 15 Millionen Tonnen – über zehn Prozent des gesamten Hafenumschlags (Eingangstonnage) – werden hier jedes Jahr bewegt. Ganz in der Nähe befinden sich eine Vielzahl von großen Tanks, in denen Mineralölkonzern ihre diversen Produkte lagern. Auch Sauggüter werden in großen Mengen umgeschlagen, etwa bei der ADM Ölmühle. In unmittelbarer Nachbarschaft davon fertigt die BLG LOGISTICS GROUP Fahrzeuge ab, ebenso wie die HHLA-Tochter Unikai am O'Swaldkai. Mehr als 280 Liegeplätze für Seeschiffe stehen an den Hamburger Terminals zur Verfügung.

Über 90 Prozent des Welthandels per Seeschiff

Das Seeschiff ist der mit Abstand bedeutendste Verkehrsträger im internationalen Warenaustausch. Über 90 Prozent des Welthandels werden mit ihm abgewickelt. Es bietet gleichermaßen ökonomische wie ökologische Vorteile. Um die Container eines einzigen 13.200-TEU-Schiffes abzutransportieren, benötigt man bei einem Umschlag von 8.000 TEU rechnerisch zwei Feederschiffe, 1.952 Lkw, 25 Züge und zwei Binnenschiffe. Bei den Transportkosten, umgerechnet auf den Kilometer, ist das Seeschiff mit Abstand am günstigsten. Der Transport eines Containers kostet mit dem Seeschiff rund 0,07 Euro pro Kilometer, mit dem Binnenschiff 0,67 Euro, mit der Bahn 0,75 Euro und mit dem Lkw 1,00 Euro.

Bei den CO₂-Emissionen schneidet das Seeschiff ähnlich gut ab. Nach Berechnungen des Umweltbundesamts verursacht ein Containerschiff im Durchschnitt inklusive aller Vor- und Nachläufe pro Kilometer und La-

QUAY OPERATION - WAREHOUSING

WALLMANN & CO



Despatch of vessels at our terminal

Quay length 640 m = 3 berths
Water depth - 13,00 m m.l.t.

Multi-Purpose Terminal

Site 130.000 sqm incl. 55.000 sqm covered storage space, flood protected.

Handling and storage

General cargo, heavy lifts, iron and steel products.

Stuffing / stripping of containers

Main equipment

1 harbour mobile crane LHM 600 with a lifting capacity of 208 tons.
2 harbour mobile cranes LHM 500 (up to 140 tons each), shore cranes with capacities up to 45 tons.

In combined twin-operation with the LHM 600 and one LHM 500 we achieve a lifting capacity of **more than 300 tons.**

A fleet of fork-lifts up to 50 tons capacity and 80 terminal trailers up to 150 tons.



Wallmann & Co.
[GmbH & Co. KG]

Pollhornweg 31-39
D-21107 Hamburg

Phone: +49-40-75 20 7-0
Fax: +49-40-75 20 7-203

mail@wallmann-hamburg.de
www.wallmann-hamburg.de



Copyright: Glaubitt

At the Waltershofer docks the biggest containerships can be handled

Im Waltershofer Hafen können die größten Containerschiffe abgefertigt werden

– emits 17 grams of greenhouse gas per cargo ton/km, the rail system between 18 (electric traction) and 26 grams (diesel traction) and the truck between 68 (tractor-trailer) and 106 grams (12- to 24-tonner). For the transport of bulk cargoes, the figures for a bulk carrier run as low as six grams, for a containership approximately 13 grams, for rail between 16 (electric traction) and 24 grams (diesel traction), for an barge at around 34 grams and for a truck between 59 (tractor-trailer) and 85 grams (12- to 24-tonner).

On the time factor too, the oceangoing giants are absolutely competitive. For over a year, DB Schenker has had trains operating along the 11,000 kilometres between China and Germany. At 23 days, they only achieve a good week less than an oceangoing ship for the 21,000-kilometre sea route. Yet to transport the cargo of just one mega-carrier, around 200 trains would need to be operated. To discharge and re-load such giants of the seas within a minimal period demands not only work processes intermeshed to perfection, but also cutting-edge technology. Among the equipment deployed to achieve this at Hamburg container terminals are supremely efficient Twin-Forty container gantry cranes capable of simultaneously shifting two large 40-foot containers or four standard 20-foot containers. One single crane can handle almost 60 loading and discharge moves per hour.

Inland waterway ships first choice for bulk and project cargoes

Among the Port of Hamburg's strengths is the onward transport of cargoes by water. The barge is outstandingly suitable for the transport of bulk and project cargoes and thanks to its ample capacities, it is also extremely economical. Around 10 million tons – over ten percent of Hamburg's hinterland goods traffic – were shifted last year for clients such as Salzgitter AG and K + S. That makes Hamburg not only Germany's largest seaport, but its third largest inland port. Of all means of transport, the inland waterway craft offers container transport the greatest growth potentials. The city government in Hamburg wants to see its current share of not quite two percent boosted several times in the next few years. Container shuttle services are already running via the Elbe Lateral Canal to Lower Saxony, as well as via the Middle and Upper Elbe to Magdeburg, Aken, Riesa, Dresden and at certain

The Port of Hamburg's transport achievements

- Salzgitter Flachstahl GmbH annually receives 6.3 million tons of iron ore, 1.7 million tons of coking coal and 300,000 tons of petroleum coke via HANSAPORT.

- Beiersdorf AG annually exports around 7,000 TEU all over the world, the contents including its Nivea Cream.



Copyright: Glaubitt

Betrieb am HHLA
Container Terminal Altenwerder

HHLA Container Terminal
Altenwerder in full operation

– emits 17 grams of greenhouse gas, the rail between 18 (Elektrolok) und 26 Gramm (Diesellok) sowie der Lkw zwischen 68 (Sattelzug) und 106 Gramm (12- bis 24-Tonner). Beim Transport von Massengütern liegen die Werte eines Bulklers sogar nur bei sechs Gramm, eines Containerschiffes bei 13 Gramm, der Bahn zwischen 16 (Elektrolok) und 24 Gramm (Diesellok), des Binnenschiffes bei etwa 34 Gramm sowie des Lkw zwischen 59 (Sattelzug) und 85 Gramm (12- bis 24-Tonner).

Aber auch beim Faktor Zeit sind die Ozeanriesen absolut konkurrenzfähig. DB Schenker lässt seit einem guten Jahr Züge auf den 11.000 Kilometern zwischen China und Deutschland verkehren. Sie benötigen mit 23 Tagen nur gut eine Woche weniger als ein Seeschiff für den 21.000 Kilometer langen Wasserweg. Allerdings müsste man rund 200 Züge fahren lassen, um die Ladung eines einzigen Mega-Carriers zu transportieren. Solche Giganten der Meere innerhalb kürzester Zeit zu löschen und neu zu beladen, erfordert nicht nur perfekt aufeinander abgestimmte Arbeitsabläufe, sondern auch modernste Technik. An den Hamburger Terminals werden hierfür unter anderem hoch effiziente Twin-Forty-Containerbrücken eingesetzt, die zwei große 40-Fuß-Container oder vier Standard 20-Fuß-Container gleichzeitig bewegen können. Fast 60 Be- und Entladevorgänge bewältigt eine einzige Brücke pro Stunde.

Binnenschiff für Massengut und Projektladungen prädestiniert

Der Weitertransport von Gütern auf dem Wasserweg gehört zu den Stärken des Hamburger Hafens. Das Binnenschiff eignet sich hervorragend für

BAE
MARITIME SECURITY SERVICES

- Individual risk analysis
- 1st authorised PMSC in Germany
- Maritime operation permission
- Ex special forces only
- Extensive mission experiences

SAFER OVER SEAS
www.bae-mss.com



Copyright: DB AG

Container train for inland transports

Hamburg's main hinterland connections

Rail

Bremen-Osnabrück-The Ruhr

Hanover-Würzburg-Southern Germany/Austria

Berlin-Frankfurt/Oder-Poland

Uelzen-Stendal-Eastern Germany

Dresden-Prague-SE Europe



Copyright: Lauk

Container service on the Elbe Lateral Canal

Containerdienst auf Elbe-Seitenkanal

times as far as the Czech ports of Decín, Ústí nad Labem and Lovosice. Brunsbüttel, Cuxhaven and Glückstadt are served in the opposite direction, along the Lower Elbe. There are also links with Berlin, Lübeck, Minden and the West of Germany. In addition, the barge is constantly gaining in importance for transfer tours within the Port of Hamburg.

Rail also is an environmentally friendly carrier

Rail plays a central role in the Port of Hamburg's traffic with its hinterland. It is one of the most environment-friendly carrier and also considerably relieves pressure on autobahns. In recent years the Hamburg Port Authority (HPA) has therefore invested on a large scale in the renovation and modernization of track infrastructure, thus creating the prerequisites for further growth in rail traffic. Since 2008 around 160 million euros have flown into maintenance and modernization of the port rail network. In 2012 alone, investments here totalled around 68 million euros. As a result, the port rail network is of a technically very high standard.

Such investment will also be made in future in the infrastructure of the Port Railway – for instance in the Southern link for Altenwerder Rail Terminal and in a new crossing of the Süderelbe. To be able to take on and handle further growth, processes in rail production are in future to be organized even more efficiently. As an infrastructure service provider for rail traffic, HPA is likewise creating the necessary conditions, for instance by gradually building up the new rail IT system, TransPORT Rail. This is supplanting the existing HABIS system and is also the first module in the TransPORT family, HPA's new traffic management platform for goods flows in the Port of Hamburg. To further optimize ever more complex processes, to constantly reduce transit times and hence to further boost cargo handling capacity, this new IT system produces infrastructure data for the administration of voyages, railcar

Containerzug im Binnenland

Transportleistungen des Hamburger Hafens

- Die Salzgitter Flachstahl GmbH bezieht pro Jahr rund 6,3 Millionen Tonnen Eisenerz, 1,7 Millionen Tonnen Kokssteine und 300.000 Tonnen Petrolkoks über den HANSAPORT.

- Die Beiersdorf AG exportiert jedes Jahr rund 7.000 TEU in die ganze Welt, darunter auch ihre Nivea Creme.

den Transport von Massengütern und Projektladungen und ist wegen seiner großen Kapazitäten äußerst wirtschaftlich. Rund 10 Millionen Tonnen – über zehn Prozent des Hamburger Hinterlandverkehrs – wurden im vergangenen Jahr für Kunden wie die Salzgitter AG oder K + S bewegt. Damit ist Hamburg nicht nur der größte Seehafen, sondern auch der drittgrößte Binnenhafen Deutschlands. Von allen Verkehrsmitteln bietet das Binnenschiff beim Containerverkehr die größten Zuwachspotenziale. Sein derzeitiger Anteil von knapp zwei Prozent soll sich in den kommenden Jahren nach dem Willen des Hamburger Senats vervielfachen. Shuttle-Container-Verkehre fahren bereits jetzt über den Elbe-Seitenkanal nach Niedersachsen sowie über die Mittel- und Oberelbe Richtung Magdeburg, Aken, Riesa, Dresden und zeitweise bis hin in die tschechischen Häfen Decín, Ústí nad Labem und Lovosice. In der Gegenrichtung können entlang der Unterelbe Brunsbüttel, Cuxhaven und Glückstadt bedient werden. Über das Binnenwasserstraßennetz sind auch Berlin, Lübeck, Minden und der Westen Deutschlands angeschlossen. Zudem gewinnt das Binnenschiff bei den Umfuhren innerhalb des Hamburger Hafens immer mehr an Bedeutung.

Auch die Bahn ist ein umweltfreundlicher Verkehrsträger

Im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens spielt die Bahn eine zentrale Rolle. Sie zählt zu den umweltfreundlichsten Verkehrsträgern und entlastet die Fernstraßen. Deshalb hat die Hamburg Port Authority (HPA) in den vergangenen Jahren in großem Umfang in die Erneuerung und Modernisierung der Gleisinfrastruktur investiert und damit die Voraussetzungen für weiteres Wachstum des Bahnverkehrs geschaffen. Seit 2008 sind rund 160 Millionen Euro in die Instandsetzung und Modernisierung des Hafenbahnnetzes geflossen. Allein im Jahr 2012 betragen die Investitionen rund 68 Millionen Euro. Das Hafenbahnnetz verfügt somit über hohe technische Standards.



Copyright: DB AG

Rail connections very far southwards

Bahnverbindungen bis weit in den Süden

sequencing and local bookings. One particular priority here is the promotion of environment-friendly intermodal traffic, i.e. utilizing different carriers for a single cargo shipment. The Port Railway has accordingly put in place one of the world's most advanced IT systems in this sector.

Expansion of Maschen marshaling yard

Rail has also kept pace with this trend by modernizing what is currently Europe's largest marshaling yard at Maschen, which with over 120 sidings fulfills a crucial role for the Port of Hamburg. Between 2008 and 2014 this already highly efficient marshaling yard has been rendered fit to meet the challenges of the coming decades. German Rail is investing 220 million euros in upgrading here. Throughout Germany, moreover, train lengths are being raised from 740 to as much as 1,000 metres. As part of a pilot project, since autumn 2012 Germany's longest goods trains (total length: 835 metres) have already been operating between Maschen and Padborg in Denmark. Existing infrastructure is therefore even now being utilized more economically.

Expansion of route capacities to the East and South

Extension of the Eastern tangent via Uelzen and Stendal on to Magdeburg, Leipzig, Hof, Regensburg, Landshut and as far as Munich and Salzburg, will represent a further improvement of the Port of Hamburg's rail links with its hinterland. But the main line routes southwards and westwards also need to be adapted to growing traffic flows. The Federal states of Germany, and also its European neighbours, rely on a dependable connection between their manufacturing and distribution centres and the Gateway to the World. In their worldwide trade, states such as Bavaria annually import and export some 700,000 TEU via the Port of Hamburg. Among the main types of goods exported are vehicles, automotive parts, machinery, chemicals and pharmaceutical products, along with electrical appliances. The main imports consist of household goods, textiles, machinery, automotive parts, paper, raw materials and such electronic/electrical equipment as computers. Al-



Copyright: DB AG

Mitarbeiter der DB am HHLA Container Terminal Burchardkai

DB employee at the HHLA Container Terminal Burchardkai

Ebenso wird auch zukünftig in die Hafenbahninfrastruktur investiert – so zum Beispiel in die südliche Anbindung des Bahnhofs Altenwerder und eine neue Süderelbequerung. Um weiteres Wachstum aufnehmen und abwickeln zu können, sollen die Abläufe in der Bahnproduktion in Zukunft noch effizienter gestaltet werden. Als Infrastrukturdienstleister für den Bahnverkehr schafft die HPA hierfür ebenfalls die Voraussetzungen und baut beispielsweise stufenweise das neue Bahn-IT-System TransPORT Rail auf. Dieses löst das bisherige System HABIS ab und ist zugleich der erste Baustein der TransPORT-Familie, der neuen Verkehrsmanagementplattform der HPA für den Warenfluss im Hamburger Hafen. Dieses neue IT-System stellt Infrastrukturdaten für die Verwaltung von Fahrten, Waggonreihungen und Standortbuchungen bereit, um die immer komplexer werdenden Abläufe weiter zu optimieren, die Durchfahrtszeiten stetig zu verringern und damit die Umschlagkapazität noch weiter zu erhöhen. Ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei auf der Förderung des umweltfreundlichen Kombinierten Verkehrs, wie man die Nutzung von verschiedenen Verkehrsträgern für einen Warentransport bezeichnet. Die Hafenbahn hat damit eines der weltweit modernsten IT-Systeme auf diesem Sektor implementiert.

Ausbau des Rangierbahnhofs Maschen

Auch die Deutsche Bahn hält mit dieser Entwicklung Schritt und modernisiert zurzeit Europas größten Rangierbahnhof Maschen, der mit seinen über 120 Gleisen eine wichtige Rolle für den Hamburger Hafen einnimmt. Zwischen 2008 und 2014 wird der bereits jetzt überaus effiziente Rangier-

Hamburg's main hinterland connections

Autobahns

A1: Lower Saxony, Bremen, The Ruhr

A7: Kassel, Würzburg

A1: Lübeck, Copenhagen

A7: Kiel, Padborg

A24: Berlin

Inland waterways

Elbe: Brunsbüttel, Magdeburg, Dresden, Czech Republic

Kiel Canal: Rendsburg, Kiel

Elbe Lateral Canal: Lower Saxony

Mittellandkanal: Wolfsburg, Braunschweig, Haldensleben, Hanover, Minden

Dortmund-Ems Canal: The Ruhr

Elbe-Lübeck Canal: Lübeck

Elbe-Havel Canal: Berlin

Massengut-Umschlaghafen
HANSAPORT
Hafenbetriebgesellschaft mbH
21129 Hamburg · Am Sandauhafen 20
Tel. 040/74 00 31 · Fax 040/74 00 32 22
info@hansaport.de · www.hansaport.de



Veddeler Damm is the main traffic axis

Der Veddeler Damm ist die Hauptverkehrsachse

most two-thirds of goods imported and exported via the Port of Hamburg to/from Bavaria on container services are transported by rail.

The truck is the dominant means of transport for local traffic

For short-haul traffic, the truck is the dominant means of transport. Its share in nationwide goods traffic is around 61 percent; in traffic between the Port of Hamburg and its hinterland, around 48 percent. The truck mainly gains credit for speed and flexibility. Another of its strengths is delivery of goods over a limited area. Keeping pace with the latest technical innovations, many forwarders renew their vehicle fleets every three years. Various vehicle manufacturers meanwhile offer trucks with especially economical engines and emission-optimized chassis.

One in every ten trucks making for the Port of Hamburg is a heavy-load transporter with cargo whose dimensions – length, width, height and/or weight – exceed the norms. Such project cargoes again and again represent a special challenge for which the Port of Hamburg is extremely well equipped. Various operators in the port have suitable handling equipment available and highly trained staff to deal with special loads of this kind.

In addition, as part of a German Ministry of Transport pilot project, Gigaliners are now operating successfully out of the Port of Hamburg. These are trucks capable of transporting three, instead of the normal two, standard boxes. Thanks to the 50 percent boost in its load, this outsize-length truck minimizes bottlenecks among drivers and improves both the capacity of main traffic arteries and the environmental balance of this means of transport. With its lower axle load, it also reduces wear on road surfaces.



A symbol of the city: Köhlbrand Bridge

Wahrzeichen der Stadt: Köhlbrandbrücke



Große Rangierkapazitäten

Large shunting capacities

Hamburgs wichtigste Hinterlandverbindungen
Schiene
Bremen-Osnabrück-Ruhrgebiet
Hannover-Würzburg-Süddeutschland/Österreich
Berlin-Frankfurt/Oder-Polen
Uelzen-Stendal-Ostdeutschland
Dresden-Prag-Südosteuropa

Straße
A1: Niedersachsen, Bremen, Ruhrgebiet
A7: Kassel, Würzburg
A1: Lübeck, Kopenhagen
A7: Kiel, Padborg
A24: Berlin

Binnenwasserstraßen
Elbe: Brunsbüttel, Magdeburg, Dresden, Tschechien
Nord-Ostsee-Kanal: Rendsburg, Kiel
Elbe-Seitenkanal: Niedersachsen
Mittellandkanal: Wolfsburg, Braunschweig, Haldensleben, Hannover, Minden
Dortmund-Ems-Kanal: Ruhrgebiet,
Elbe-Lübeck-Kanal: Lübeck
Elbe-Havel-Kanal: Berlin

bahnhof fit für die Anforderungen der kommenden Jahrzehnte gemacht. 220 Millionen Euro investiert die Bahn in die Modernisierung. Zudem wird bundesweit daran gearbeitet, die Zuglängen von 740 auf bis zu 1.000 Meter zu erhöhen. Auf der Strecke zwischen Maschen und dem dänischen Padborg verkehren bereits seit Herbst 2012 in Form eines Pilotprojektes die längsten Güterzüge Deutschlands mit einer Gesamtlänge von 835 Metern. Dadurch wird die bereits vorhandene Infrastruktur noch wirtschaftlicher ausgelastet.

Erweiterungen der Streckenkapazitäten nach Osten und Süden

Durch den Ausbau der Osttangente über Uelzen und Stendal weiter nach Magdeburg, Leipzig, Hof, Regensburg, Landshut bis nach München und Salzburg wird die Schienenhinterlandanbindung des Hamburger Hafens noch weiter verbessert. Aber auch hinsichtlich der Magistralen Richtung Süden und Westen gilt es, diese den wachsenden Verkehrsströmen anzupassen. Denn die deutschen Bundesländer und europäischen Nachbarn sind auf einen zuverlässigen Anschluss ihrer Wirtschafts- und Verteilzentren an das Tor zur Welt angewiesen. Länder wie Bayern im- und exportieren mit ihrem weltweiten Außenhandel jährlich rund 700.000 TEU über den Hamburger Hafen. Zu den Hauptgüterarten des Exports zählen dabei Fahrzeuge, Fahrzeugzubehör, Maschinen, Chemikalien und pharmazeutische Produkte, sowie Elektroartikel. Importiert werden vor allem Haushaltsgüter, Textilien, Maschinen, Automobilzubehör, Papier, Rohstoffe und elektrotechnische Artikel wie Computer. Fast zwei Drittel aller von Bayern aus über den Hamburger Hafen importierten und exportierten Güter im Containerverkehr werden dabei per Bahn transportiert.

Der Lkw dominiert im Nahverkehr

Der Lkw ist das dominierende Transportmittel im Nahverkehr. Sein Anteil im bundesweiten Güterfrachtverkehr liegt bei 61 Prozent, am Seehafenhinterlandverkehr von Hamburg aus bei 48 Prozent. Die größten Pluspunkte erzielt der Lkw durch seine Schnelligkeit und Flexibilität. Besondere Stärken hat er überdies bei der Anlieferung von Waren im Nahbereich. Viele Spediteure erneuern zudem alle drei Jahre ihren Fuhrpark und halten so mit den neuesten technischen Entwicklungen Schritt. Diverse Fahrzeughersteller bieten mittlerweile Zugmaschinen mit besonders sparsamen Motoren und emissionsoptimierten Chassis an.

Jeder zehnte Lastwagen, der den Hamburger Hafen anfährt, ist ein Schwerlasttransporter, dessen Fracht die üblichen Maße an Länge, Breite, Höhe und/oder Gewicht übersteigt. Derartige Projektladungen stellen immer wieder eine besondere Herausforderung dar, für die der Hamburger Hafen gut gerüstet ist. Die Hafenbetriebe verfügen über die geeigneten Umschlaggeräte und bestens geschultes Personal für derartige Sondertransporte.

Aus dem Hamburger Hafen fahren außerdem im Rahmen eines Pilotprojektes des Bundesverkehrsministeriums erfolgreich Gigaliner. Diese Lkw können drei statt zwei Standardboxen laden. Durch die um 50 Prozent gesteigerte Auslastung können mit den überlangen Lkw Engpässe beim fahrenden Personal minimiert sowie die Kapazität der Hauptverkehrsadern und somit auch die Umweltbilanz dieses Transportmittels verbessert werden. Zudem reduziert sich durch ihre geringere Achslast die Abnutzung der Straßenbeläge.

Around the world in 30 days

Some insights into the world of transport in an overseas port

In 30 Tagen um die Welt

Einblicke in die Transportwelt eines Überseehafens



Copyright: Unifeeder

A feeder on passage to one of the container terminals in Hamburg

The Port of Hamburg lies at the centre of an immense number of very different cargo flows. 21 liner services sail weekly for East Asia, ten for South America, seven for North America and 13 for Africa. In addition, there are more than 150 weekly feeder connections with the North Sea and Baltic. Organizing the transport of a single container from its starting point to its destination will involve many people, companies and state agencies.

Ein Feederschiff auf dem Weg zu einem der Hamburger Containerterminals

Der Hamburger Hafen liegt im Zentrum unterschiedlichster Warenströme. 21 Liniendienste fahren jede Woche nach Fernost, zehn nach Südamerika, sieben gehen nach Nordamerika und 13 nach Afrika. Hinzu kommen wöchentlich mehr als 150 Feederverbindungen in die Nord- und Ostsee. An der Organisation des Transports eines einzigen Containers von seinem Start- bis zu seinem Zielort sind viele Personen, Betrieben und Behörden beteiligt.



Copyright: Schwilow

The Nautical Centre controls ships traffic

Die Nautische Zentrale steuert den Hafenschiffsverkehr

Over 1,000 forwarders operate in Hamburg

The beginning and end of a transport chain usually involve a forwarder. Over 1,000 forwarding firms operate in Hamburg, with combined annual sales revenues of over 10 billion euros. It is their job to organize the entire flow of goods. For example, should a forwarder receive an order from a retail clothing chain to import a container loaded with pullovers from Shanghai to Germany, as a rule he will initially enlist the aid of liner agent operating from the Hanseatic City, who will book a slot on a suitable ship for him. Hamburg is one of the world's largest bases for shipping lines. Hapag-Lloyd and Hamburg Süd both have their headquarters here. One-third of worldwide container services are run from the Hanseatic City. Once a container slot has been booked, the forwarder will start to organize the delivery of the box to the Port of Shanghai. In Asia this is almost invariably performed by truck. After customs clearance, the container, now marked with an identification number, is allocated a specific slot on the ship and held in temporary storage.

The round voyage Asia - Europe - Asia lasts up to 70 days

Immediately after loading of the 13,000-TEU containership, the long voyage starts from the East and South China Sea through the Straits of Malacca, the Indian Ocean and the Suez Canal towards the ports in the North Range in Europe. On their round trip halfway around the world and lasting an average of 70 days, these megacarriers complete the "Loops" that in shipowner vocabulary mean routes with a predetermined sequence of ports of call.



Copyright: Hampel

Pilot tender in operation

Lotenboot auf Kurs



Copyright: Hasenpüsch

Leuchttürme säumen den Weg an der Elbe

Lighthouses are spread out along the Elbe

Über 1.000 Spediteure sind in Hamburg tätig

Am Anfang und Ende einer Transportkette befindet sich zumeist der Spediteur. Allein in Hamburg sind über 1.000 Speditionen tätig, die zusammen über 10 Milliarden Euro umsetzen. Ihre Aufgabe ist es, den gesamten Warenfluss zu organisieren. Erhält ein Spediteur beispielsweise von einer Bekleidungskette den Auftrag, einen mit Pullovern beladenen Container von Shanghai nach Deutschland zu importieren, bedient er sich in aller Regel zunächst der Hilfe eines von der Hansestadt aus agierenden Linienagenten, der einen Stellplatz auf einem geeigneten Schiff für ihn bucht. Hamburg ist dabei einer der größten Reedereistandorte der Welt. Hapag Lloyd oder die Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft haben hier ihren Hauptsitz. Ein Drittel der weltweiten Containerschiffsverkehre wird von der Hansestadt aus gesteuert. Ist der Containerstellplatz gebucht, leitet der Spediteur die Anlieferung des Containers in den Hafen von Shanghai in die Wege. Dies geschieht in Asien fast immer mit dem Lkw. Nach der Verzollung wird der Container, der mit einer Kennnummer versehen ist, auf einem bestimmten Platz im Schiff eingeplant und zwischengelagert.

Bis zu 70 Tage dauert die Rundtour Asien - Europa - Asien

Unmittelbar nach der Beladung des 13.000-TEU-Containerfrachters beginnt die lange Reise vom Ost- und Südchinesischen Meer durch die Straße von Malakka, den Indischen Ozean und den Suez-Kanal in Richtung der Häfen des europäischen Nordkontinents. Auf ihrer durchschnittlich 70 Tage dauernden Rundtour um die halbe Welt fahren diese Megacarrier „Loops“ ab. In der Fachsprache der Reeder sind damit Strecken gemeint, bei denen eine festgelegte Reihenfolge von Häfen angefahren wird.

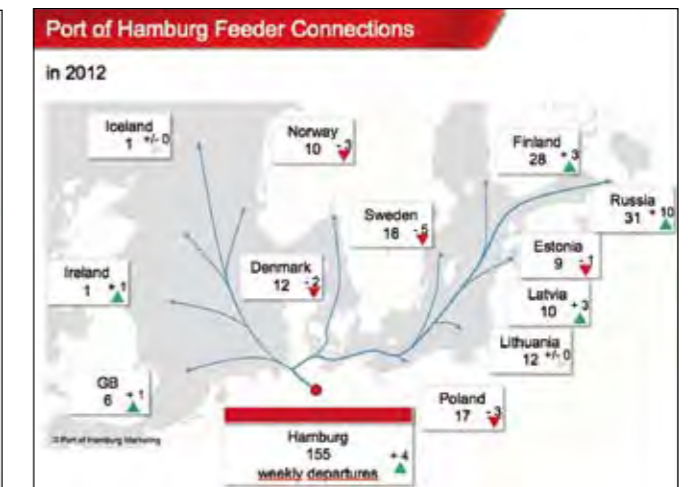
Vor Cuxhaven kommt der Elblotse an Bord

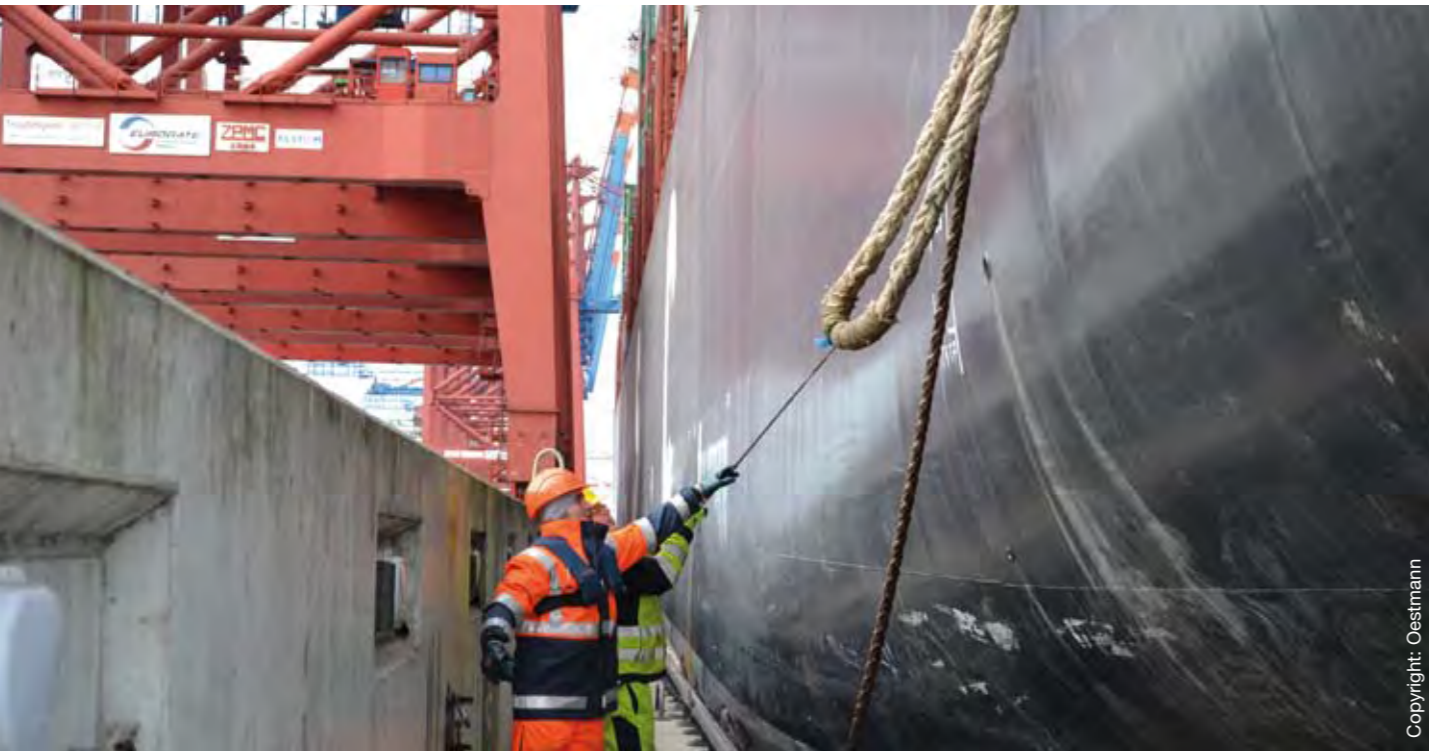
Nach vier bis fünf Wochen nähert sich der Frachter der Deutschen Bucht. An der Tonne „E3“, 30 Seemeilen vor Cuxhaven, kommen zwei Elblotzen – bei Schiffen, die länger als 340 Meter sind, ist dies Vorschrift – an Bord.

Linien dienst nach Fahrtgebieten



Feederverbindungen





Hamburg linesmen at work

Hamburger Festmacher bei der Arbeit

The first pilots arrive on board off Cuxhaven

After four to five weeks the ship reaches the German Bight. At buoy "E3", 30 nautical miles before Cuxhaven, two Elbe pilots come on board. This is obligatory for vessels over 340 metres long, the move being known as a "transfer" in seafaring language. Only smaller seagoing ships with experienced masters are permitted to sail on the Elbe without pilots.

The passage up the Elbe lasts six hours

The pilots now ensure safe navigation in the Elbe estuary. This is one of the world's most heavily frequented estuaries. In Brunsbüttel they are replaced by two river pilots. Around 270 of these experienced navigation advisers work there. The route passes the quicksands, banks and islands of the Elbe in a navigational channel between 250 and 400 metres wide as far as Hamburg. The pilots are assisted by the central radar station in the estuary control centre in Brunsbüttel. The run lasts six hours at a speed of ten knots, 14 being the recommended maximum.

Port pilots and tugs ensure safe berthing

Inside the Hamburg city border, between Wedel and Teufelsbrück, the Elbe pilots disembark, being replaced by two port pilots. 75 of these are deployed in the port. These pilots possess special expertise and experience on manoeuvring in the far-flung network that makes up the Port of Hamburg. Immediately before the port, two tugboats greet the colossus and finally tow her to the edge of the quay. A line runner is already waiting. This too is a distinct profession in the port. Using a motor winch, he hauls the ship's cable ashore and winds it around the bollard at the edge of the quay.



The linesmen's winches are mounted on a small truck

Die Winden der Festmacher sind auf einem Kleinlaster montiert

SPEDITIONS-ASSEKURANZ

Versicherungsmakler GmbH



Ihr Expertenteam für Spediteure und Frachtführer

Die wichtigsten Versicherungsangebote:

- Speditionshaftung
- Frachtführerhaftung
- CMR
- Kabotage
- Warentransport
- Gebäude
- Lagerinhalt
- Büroinhalt
- KFZ
- Trailerkasko
- Maschinenbruch
- Stapler
- Rechtsschutz
- Elektronik
- Haftpflicht
- Privatversicherungen

Speditions-Assekuranz Versicherungsmakler GmbH
 Gewerbestraße 11 • 21279 Hollenstedt
 Telefon: 0 41 65 - 8 10 31 • E-Mail: info@sped-ass.de
www.speditions-assekuranz.de





Copyright: Deibebe

A pilot boat goes alongside

The stowage plan for the boxes arrives by e-mail days in advance

The Customs now uses the electronically communicated freight data to check whether the cargo has been correctly declared. Provided there is no doubt about that, it can be discharged. Now the work of the terminal commences. Several days beforehand, the shipping company will have sent the stowage plan of the boxes to the terminal operators, with a ship's planner then working out a flow chart. To discharge and load a ship with a length of 350 metres, state-of-the-art Super Post-Panamax container cranes are ready for action. Every crane operator is sent the flow chart that is displayed high up in his control cabin. On the basis of this plan, one box after another is lifted from the ship once the lashers have done their work. These port workers undo the twistlocks at each corner of the container; which prevent boxes from slithering around out on the high seas. The boxes are now deposited on land by the spreaders on the container gantry cranes and taken to interim storage blocks by either straddle carriers or Automated Guided Vehicles (AGVs).



Copyright: Oestmann

Securely tied up: The ship has now berthed

Choice of mode of transport depends on the destination

Which mode of transport now comes to be used depends on the container's destination. If this lies far distant in the hinterland, somewhere or other north of Munich, for example, the container will usually be loaded on to a railcar and commence its journey southwards. In this case it ends up in Nuremberg in a gigantic cargo-handling centre known as a "hub", where after brief interim storage it is hoisted on to a truck that drives it to the final consignee.

Ein Lotsenboot geht längsseits

„Versetzen“ wird dieser Vorgang in der Sprache der Seeleute genannt. Nur kleinere Seeschiffe mit erfahrenen Kapitänen dürfen die Elbe ohne Lotsen befahren.

Sechs Stunden dauert die Revierfahrt auf der Elbe

Die Lotsen übernehmen nun die sichere Navigation in der Elbmündung, einem der meist befahrenen Reviere der Welt. In Brunsbüttel werden sie durch zwei Revierlotsen abgelöst. Rund 270 dieser erfahrenen Navigationsberater sind dort tätig. Die Fahrt geht vorbei an den Sänden, Bänken und Inseln der Elbe in einer Fahrrinne von 400 bis 250 Metern Breite bis nach Hamburg, wobei den Lotsen von der Radarleitstelle der Revierzentrale in Brunsbüttel assistiert wird. Sechs Stunden dauert die Fahrt bei einer Geschwindigkeit von zehn Knoten, empfohlen sind maximal 14 Knoten.

Hafenlotsen und Schlepper sorgen für ein sicheres Anlegen

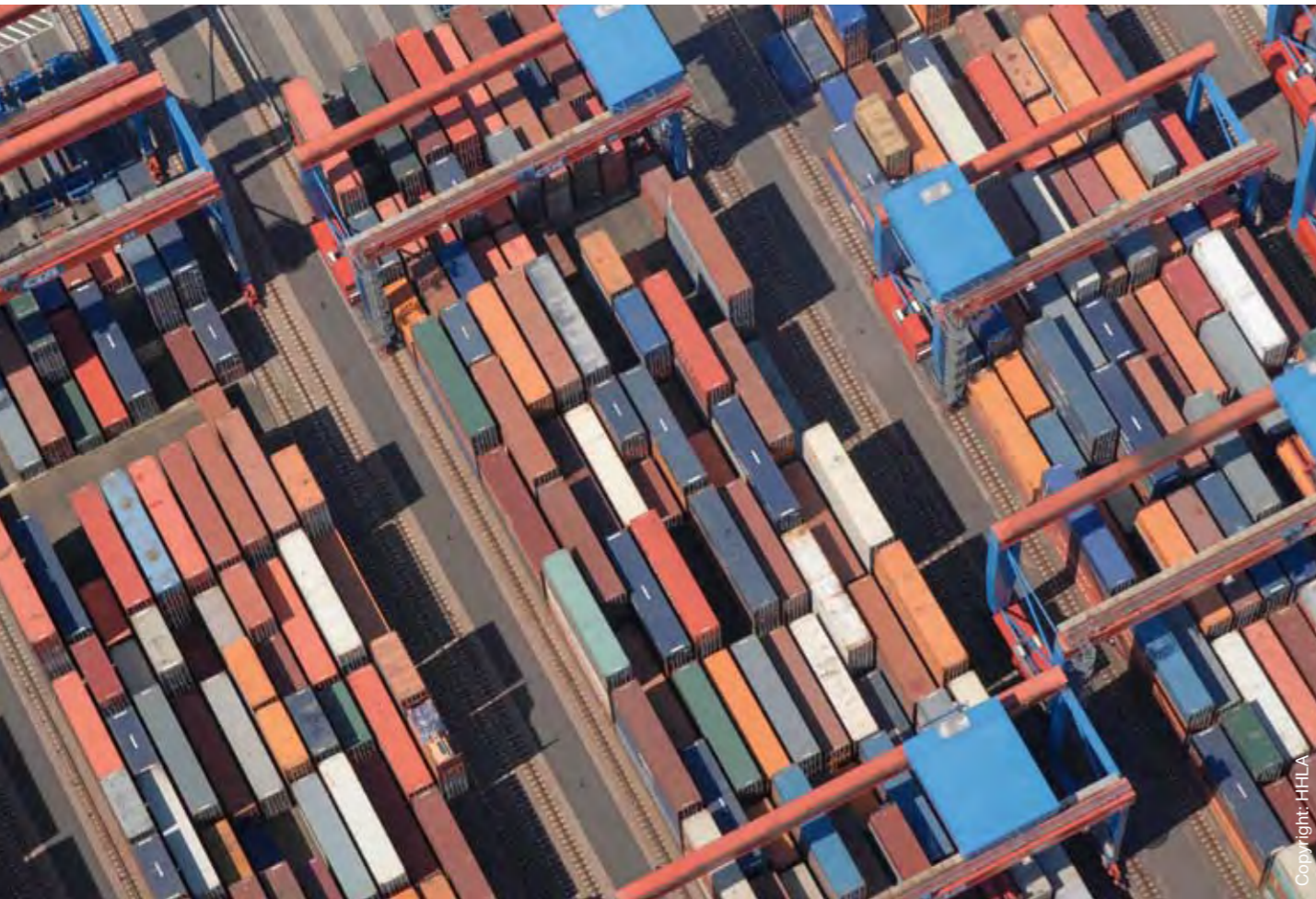
Hinter der Hamburger Stadtgrenze zwischen Wedel und Teufelsbrück gehen die Elblotsen von Bord und werden von zwei Hafenslotsen ersetzt. 75 von ihnen sind im Hafengebiet im Einsatz – allesamt selbständig. Diese Lotsen verfügen über besondere Kenntnisse und Erfahrung im Manövrieren innerhalb des weit verzweigten Hamburger Hafens. In unmittelbarer Hafennähe nehmen zwei Schlepper den Schiffskoloss in Empfang und ziehen ihn schließlich an die Kaikante. Dort wartet bereits ein Festmacher. Auch das ist ein eigener Berufszweig im Hafen. Er zieht die schweren Schiffstau über eine Motorwinde an Land und legt sie um die Poller an der Hafenkante.



Copyright: Schwolow

Der eine kommt, der andere geht: Lotsentausch

One arriving, the other leaving: Change of pilots



HHLA container block storage

Container Blocklager der HHLA

Waterways offer a second possibility for taking a container deep into the hinterland. Innumerable shuttle services at fixed times run on the Elbe, and above all on the Elbe Lateral Canal. If the shipment is consigned to Dresden, for example, the container will be hoisted on to a double-decker barge train with around 90 others, and brought to its destination within three days.

Transports for Hamburg's surroundings by truck

Should the shipment be consigned to Hamburg or the immediate surroundings, or especially urgent, a truck will be used. Drivers are notified at the entrance gate of the container terminal of the precise location at which they can collect their containers. A crane hoists the box out of interim storage on to the truck's trailer so that the vehicle can now leave the terminal. Since storage space at the quayside is limited, cargo-handling firms are extremely keen to see loading done as quickly as possible. On average, pre-collection storage lasts four to five days.

The truck now transports the container either directly to the end-user or to one of the container packing centres and logistics centres that strip and stuff containers. It is especially major customers like Lidl, Aldi or Karstadt that make use of their assistance for further distribution of their goods. One of these firms offering so much added value is TCO Transcargo, whose 148 staff, including twelve trainees, annually stuff and unload around 40,000 containers. Imported goods are put into interim storage there pending the delivery date and then transported by truck to the customer inland.



Assembly of separate railcars

Zusammenstellung von Einzelwaggons



Leitstand des HHLA Container Terminal Burchardkai

Control station HHLA Container Terminal Burchardkai

Stauplan der Boxen kommt Tage zuvor per Mail

Der Zoll prüft nun anhand der elektronisch übermittelten Frachtdaten, ob die Ladung korrekt deklariert ist. Sofern kein Zweifel daran besteht, kann sie gelöscht werden. Jetzt beginnt die Arbeit der Terminals. Schon mehrere Tage vor der Ankunft sendet die Reederei den Stauplan der Boxen an den Terminalbetreiber, und ein Schiffsplaner erarbeitet daraus einen Ablaufplan. Um ein Schiff von über 350 Meter Länge zu ent- und beladen, stehen unter anderem moderne Super Post-Panamax Containerbrücken bereit. Jedem Fahrer wird der Ablaufplan auf ein Display hoch oben in die Führungskanzel gesendet. Nach diesem Plan wird jede Box vom Schiff gehoben, wenn die Lascher ihre Arbeit getan haben. Diese Hafearbeiter lösen in jeder Ecke des Containers die Befestigungsklammern (Twist Locks), die ein Verrutschen während der Fahrt verhindern. Die Boxen werden von den Greifarmen (Spreader) der Containerbrücken an Land abgestellt und mit Van-Carriern oder Automated Guided Vehicles (AGV) in ein Zwischenlager gebracht.

Auswahl der Verkehrsmittel je nach Zielort

Welches Verkehrsmittel nun für den Containertransport zum Einsatz kommt, hängt vom Zielort ab. Liegt dieser weit entfernt im Hinterland, z.B. nördlich von München, wird der Container zunächst auf einen Eisenbahnwaggon geladen und tritt nachts seine Reise gen Süden an. In diesem Beispiel endet die Fahrt in Nürnberg in einem Hub, wo die Ladung nach einer Lagerung auf einen Lkw gehoben wird, der zum Endkunden fährt.

Competence in Space.
Since 1879.

Stevedoring | Container Stuffing and Stripping | Lashing and Securing | Air Cargo Handling
Container Repair | Container Depot | Terminal Operation | Storage

CARL TIEDEMANN Group | Hamburg/Germany | Phone +49 40.31 11 80 | www.ctiedemann.de

CARL TIEDEMANN
The Do It Group.

CARL Stevedores TIEDEMANN **CT-CRUISE SERVICE** Competence in Passenger & Luggage Logistic. **LCH** Lasch Company Hamburg GmbH **LHU** Luft-Hafen-Umschlag **UNITED DEPOTS** Container Services GmbH



Copyright: GDH

24/7 Service im Hamburger Hafen

24/7 service at the Port of Hamburg

Eine zweite Möglichkeit, Container tief ins Hinterland zu bringen, bieten die Wasserstraßen. Etliche Shuttleverkehre fahren auf der Elbe und auf dem Elbe-Seitenkanal. Ist die Lieferung beispielsweise für Dresden bestimmt, wird der Container mit rund 90 anderen auf einen zweilagigen Schiffsverband gehoben und innerhalb von drei Tagen an seinen Zielort gebracht.

Per Lkw ins Hamburger Umland

Ist die Lieferung hingegen für Hamburg oder das nähere Umland bestimmt oder besonders eilig, kommt ein Lkw zum Einsatz. Den Fahrern wird am Einfahrtstor des Containerterminals der genaue Ort mitgeteilt, an dem sie ihren Container abholen können. Ein Kran hebt die Box aus dem Zwischenlager auf den Lkw-Auflieger, so dass der Lastwagen nun das Terminal verlassen kann. Die Umschlagbetriebe haben ein großes Interesse an einem möglichst zügigen Verladevorgang, da die Lagerflächen an der Kaikante begrenzt sind. Im Durchschnitt beträgt die Lagerdauer bis zur Abholung vier bis fünf Tage.

Der Lkw fährt den Container nun entweder direkt zum Endabnehmer oder zu einer der vielen Containerpackstationen und Logistikzentren, die in unmittelbarer Hafennähe das Be- und Entladen von Containern übernehmen. Vor allem Großkunden wie Lidl, Aldi oder Karstadt nutzen diese Zentren zur Weiterverteilung ihrer Waren. Eine dieser wertschöpfungsreichen Firmen ist TCO Transcargo, in der 148 Mitarbeiter, darunter zwölf Auszubildende, jährlich rund 40.000 Container be- und entladen. Importware wird dort bis zum Liefertermin zwischengelagert und schließlich per Lkw zu den Kunden im Inland transportiert.

Eine Tonne als Wegmarkierung

A buoy marks the way



Copyright: Schwolow

TFG
TRANSFRACHT
Immer eine Spur besser.

» Das europäische Netzwerk

Mit dem AlbatrosExpress verbindet TFG die Deutschen Nordseehäfen mit den Ländern Deutschland, Österreich und Schweiz.

Und das mit attraktiven Produkten und integrierten Serviceleistungen.

Als Unternehmen der DB Mobility Logistics AG ist TFG der leistungsfähigste Operateur im europäischen Seehafenhinterlandverkehr.

www.transfracht.com

The expansion plans to 2025

The Port is systematically developing and stimulating an entire region

Die Ausbaupläne bis 2025

Der Hafen entwickelt sich konsequent weiter und belebt eine ganze Region



Copyright: HHLA/Lindner

State-of-the-art block storage-technology
at HHLA Container Terminal Burchardkai

The Port of Hamburg is almost unique in the world for its location immediately adjacent to the city centre. Situated deep inland, it offers forwarders outstandingly favourable conditions. Many operators in the Port of Hamburg receive top grades worldwide from their international customers for the quality of their services. The Hanseatic City aims not simply to retain this high reputation in future, but also to further strengthen it. The state parliament therefore last year endorsed a Port Development Plan (HEP) setting out the principles in four salient areas for the next twelve years: Added value, cargo handling, quality and the environment. Furthermore, the Hanseatic City is interested in continuing the positive development of the entire metropolitan region that offers a large number of attractive sites for trade and industry.

Neueste Blocklagertechnik am HHLA
Container Terminal Burchardkai

Der Hamburger Hafen ist mit seiner Lage in unmittelbarer Stadtnähe nahezu einzigartig auf der Welt. Er bietet, tief im Landesinneren gelegen, Spediteuren herausragend gute Bedingungen. Viele Hamburger Hafenbetriebe nehmen nach Auffassung ihrer internationalen Kunden bezüglich der Qualität ihrer Dienstleistungen eine weltweite Spitzenposition ein. Dieses hohe Ansehen will sich die Hansestadt auch in Zukunft nicht nur erhalten, sondern weiter ausbauen. Deshalb hat die Bürgerschaft im vergangenen Jahr einen Hafenentwicklungsplan (HEP) verabschiedet, der die Leitlinien für die nächsten zwölf Jahre in vier wesentlichen Bereichen festlegt: Wertschöpfung, Umschlag, Qualität und Umwelt. Die Hansestadt ist zudem an einer weiteren positiven Entwicklung der gesamten Metropolregion, die eine Vielzahl von interessanten Gewerbeflächen bereithält, interessiert.



The yellow area indicates the planned CTS

Die gelbe Fläche zeigt das geplante CTS

Distinct increase in handling possible over the next few years

A survey by the Bremen-based Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) regards a distinct upturn in handling by 2025 as a possibility, provided that world trade develops positively. The Hanseatic City is reacting to this with a multi-faceted strategy.

The four existing terminals will be expanded

One of the main features of the HEP is further expansion of the four major terminals. HHLA Container Terminal Altenwerder, in which shipowner Hapag-Lloyd holds a 25.1 percent stake, can be extended northwards by a 360-metre berth with 3.7 hectares of terminal space. At HHLA Container Terminal Tollerort, an extension of the quay facilities southwards offers potential for additional throughput of the order of 2 million TEU. For some years now, expansion and modernization has been under way during normal operations at HHLA Container Terminal Burchardkai, the largest Hamburg terminal. New berths for ultra large container ships (ULCS) in Waltershofer docks equipped with state-of-the-art tandem container gantry cranes offer optimal handling facilities for ULCS. New automated storage blocks are expanding the handling capacity of Burchardkai in line with demand. In addition, it is being given a second truck access road across Rugenberger locks and an additional rail connection at Altenwerder Damm.



Köhlbrand Bridge as a main road traffic artery

Die Köhlbrandbrücke als Hauptverkehrsschlagader



Die Lage der vorhandenen Container Terminals

Location of the existing container terminals



Konzeption für das Centralterminal Steinwerder

Outline plan for Central Terminal Steinwerder

Starker Anstieg des Umschlags in den nächsten Jahren möglich

Eine Studie des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) hält einen deutlichen Anstieg des Umschlagpotenzials in Hamburg bis zum Jahr 2025 für möglich, sofern sich der Welthandel positiv entwickelt. Die Hansestadt reagiert darauf mit einer mehrgleisigen Strategie.

Die vier vorhandenen Terminals werden ausgebaut

Einer der zentralen Punkte des HEP ist der weitere Ausbau der vorhandenen vier großen Terminals. Das HHLA Container Terminal Altenwerder, an dem die Reederei Hapag-Lloyd mit 25,1 Prozent beteiligt ist, kann nach Norden um einen Liegeplatz mit 360 Metern Länge und 3,7 Hektar Terminalfläche erweitert werden. Am HHLA Container-Terminal Tollerort besteht durch eine Verlängerung der Kaianlagen nach Süden ein Potenzial für einen zusätzlichen Umschlag in einer Größenordnung von 2 Millionen TEU. Bereits seit Jahren wird das HHLA Container Terminal Burchardkai, das größte Hamburger Terminal, bei laufendem Betrieb ausgebaut und modernisiert. Neue Großschiffsliegeplätze im Waltershofer Hafen mit modernsten Tandembrücken bieten beste Abfertigungsbedingungen für die größten Containerschiffe. Mit neuen automatischen Lagerblöcken wird die Umschlagkapazität des Burchardkais nachfragegerecht weiter ausgebaut. Zudem erhält es über die Rugenberger Schleuse eine zweite Lkw-Zufahrt und am Altenwerder Damm einen zusätzlichen Bahnanschluss.

Schließlich ist eine Westerweiterung des EUROGATE Container Terminals Hamburg in Planung. Bis zum Jahr 2020 werden alle Terminals gemeinsam bis zu 20 Millionen TEU umschlagen können.

Automatisierung, IT-Vernetzung und Energieeffizienz

Der Hafen der Zukunft ist in Hamburg von weiterer Automatisierung, IT-Vernetzung und Energieeffizienz geprägt. Auch dies wird im HEP ausgeführt und durch einen umfangreichen Ausbau der Infrastruktur auch im Hinterland ergänzt:

- Der Verkehr innerhalb des Hafens verbessert sich weiter durch die Verlängerung der A26 zur A1 mit einer weiteren Hochbrücke auf die Kattwykhalbinsel (Hafenquerspanne).
- Die Wilhelmsburger Reichsstraße weicht nach Osten unmittelbar neben die Hauptbahntrasse, und die Bahnübergänge werden weitgehend durch Brücken ersetzt.
- Die Eisenbahn wird über zweigleisige Zufahrten von Süden und Westen her in den Hafen verfügen, die Ankunft der jeweiligen Verkehrsträger dank einer umfassenden Vernetzung aller Beteiligten punktgenau beim Festmachen der Schiffe in Abstimmung mit der Nautischen Zentrale erfolgen.
- Seeschiffe im Hafen könnten in Zukunft von Land oder vom Wasser mit umweltfreundlichem Strom versorgt werden, so dass die Schadstoffemissionen auf ein Minimum reduziert werden.

Im weiteren Umkreis ist das Hamburger Stadtgebiet mit der Fertigstellung der A20 im Nordwesten und einer zusätzlichen Elbquerung bei Glückstadt nahezu von einem Autobahnring umgeben. Die Verlängerung der A21 von Kiel jenseits der A1 bis nach Lüneburg würde letztlich den Ringschluss vollenden. Dieser Ringschluss wird zu einer Entlastung des Hafen- und städ-



Copyright: HfM/Lindner

Optimal space utilization in the port area

Finally, the Western extension of EUROGATE Container Terminal Hamburg is to be completed very shortly. By 2020 all these terminals together will be capable of handling up to 20 million TEU per year.

Automation, IT networking and energy efficiency

The port of the future in Hamburg will be shaped by ongoing automation, IT networking and energy efficiency. This is outlined in the HEP, and will also be complemented by far-reaching expansion of the infrastructure in the port hinterland:

- Traffic within the port will be further improved by the extension of the A26 autobahn to the A1 by means of an additional road viaduct on Kattwyk peninsula (a port link road dubbed Hafenquerspange).
- Wilhelmsburger Reichsstrasse is to be shifted East to run alongside the mainline rail tracks, with level crossings being very largely replaced by bridges.
- The rail network will include double-track access to the port from the South and West, while thanks to comprehensive networking by all those involved; the arrival of the relevant carrier will be coordinated with the Nautical Centre to coincide precisely with the berthing of ships.
- Seagoing vessels could in future be supplied while in port with environmentally friendly power from sources on shore or afloat, reducing emissions of pollutants to a minimum.

Further afield, the Hamburg conurbation will be virtually encircled by an autobahn ring with the completion of the A20 in the NW and an additional Elbe crossing near Glückstadt. Extension of the A21 from Kiel beyond the A1 as far as Lüneburg would actually complete the ring link, producing relief for traffic in the port and city. This would also make good sense against the

Hamburg in figures

Area (city in square kilometres):	755
of which port area (in square kilometres):	71,5
Area (metropolitan region in square kilometres):	20,000
Inhabitants (city):	1.786 million
Inhabitants (metropolitan region):	4.3 million
Workforce (city):	1.136 million
Workforce (metropolitan region):	2.1 million
Proportion of commuters:	31.1 percent

Optimale Flächennutzung im
Hafengebiet

tischen Verkehrs führen. Dies wäre auch vor dem Hintergrund der geplanten Fehmarnbelt-Querung und des damit verbundenen voraussichtlich höheren Verkehrsaufkommens sinnvoll.

Ansiedlung von weiterer Industrie in Hafennähe

Des Weiteren bereitet sich der Hamburger Hafen auf die Herausforderungen der Zukunft mit einem wohl durchdachten Flächenmanagement vor. Die größte Ausbaufäche innerhalb des Hamburger Hafens stellt das Central Terminal Steinwerder (CTS) mit einer Fläche von 125 Hektar dar. Die Stadt Hamburg unterstützt dabei auch weiterhin die Ansiedlung von Industriebetrieben im Hafen. Sie trägt damit einer allgemeinen Entwicklung Rechnung, wonach rohstoffintensive Unternehmen ihre Produktionsstätten zunehmend in Küstennähe ansiedeln. Vor dem Hintergrund steigender Energie- und Transportkosten ist die Ansiedlung an seeschifftiefem Wasser von Vorteil. Der Hamburger Hafen stellt hierzu auf der Hohen Schaar, der Peute, der Dradenau oder im möglichen Hafenerweiterungsgebiet Altenwerder West weitere Flächen bereit. Letzteres bietet eine 45 Hektar große Fläche, die besonders für Logistik- und Industrieunternehmen attraktiv ist. Mit 444 Hektar stellt die Zone 1 des Hafenerweiterungsgebiets Moorburg die größte Hafenentwicklungsfläche dar. Eine Erschließung ist ab dem Jahr 2035 geplant.

Ständige Optimierung von bereits bebauten Flächen

Um bereits überbaute Wirtschaftsf lächen besser auszunutzen, lotet die HPA bereits jetzt mit einigen im Hamburger Hafengebiet angesiedelten Fir-

Hamburg in Zahlen

Fläche (Stadtgebiet in Quadratkilometer):	755
davon Hafengebiet (in Quadratkilometer):	71,5
Fläche (Metropolregion in Quadratkilometer):	20.000
Einwohner (Stadtgebiet):	1,786 Millionen
Einwohner (Metropolregion):	4,3 Millionen
Erwerbstätige (Stadtgebiet):	1,136 Millionen
Erwerbstätige (Metropolregion):	2,1 Millionen
Anteil der Pendler:	31,1 Prozent



Rapid handling in all weathers

Schneller Umschlag bei jedem Wetter



The new Port of Rendsburg specializes in heavy loads

Der neue Hafen von Rendsburg ist auf Schwerlasten spezialisiert

Hamburg in figures

Unemployment rate: 7.4 percent

Gross domestic product (city): 88.3 billion euros
 Gross domestic product (metropolitan region): 147.7 billion euros

Imports: 67.3 billion euros
 (8.4 percent of German total)

Exports: 35.6 billion euros
 (3.7 percent of German total)

background of the planned crossing of the Fehmarn belt and anticipated probable growth in traffic.

Settlement of additional industry near the port remains a goal

In addition, the Port of Hamburg is preparing for the challenges of the future with a carefully considered area management. The Central Terminal Steinwerder (CTS) covering 125 hectares constitutes the largest space for expansion within the Port of Hamburg. The City of Hamburg will in the process continue to support settlement of industrial concerns in the port. In doing so it will be catering for the general trend for companies using large quantities of raw materials to increasingly locate their production facilities near the coast. Against the background of rising energy and transport costs, a quayside location with the draft required for oceangoing vessels makes sense. The Port of Hamburg is making additional areas ready at Hohe Schaar, on the Peute, the Dradenau and in the possible port expansion area. The last of these offers an area of 45 hectares that is especially attractive for logistics and industrial firms. Covering 444 hectares, however, Zone 1 of the Moorburg port expansion area represents the largest area for port development. The plan is to open this up from the year 2035.

Ongoing optimization of already areas in use

To improve utilization of commercial areas that are already built up, even now HPA is exploring possibilities for optimization with some firms settled in the Port of Hamburg. Thanks to vertical conveyor belts that shift goods like elevators, in the future it will be possible to erect storage warehouses with several floors. Similarly, additional parking slots for trucks or cars in multi-storey car parks are also conceivable. An additional option for optimal use of space would be the erection of depots for empty containers in the hinterland, meaning that fewer areas would be required for storing empty boxes in the Port of Hamburg itself.

Logistics areas are also eagerly sought in the surrounding area

The Port of Hamburg also serves as a magnet for companies becoming established on industrial, logistics and storage sites in its surrounding area in the Hamburg Metropolitan Region. Real estate agents Grossmann & Berger have calculated in its regular market reports that in this segment the five-year (2008-2012) annual average of space rented or sold in the Hamburg was around 490,000 square metres. In 2012 at least 50 percent of the area was used by logistics companies, while commercial firms required almost one-quarter of it, and production and industry around ten percent. Just recently, areas in southern Hamburg such as Waltershof, Altenwerder and Hausbruch have been in demand.

Beyond the city boundaries there is a further increase in potential space. Consisting of Norderstedt, Quickborn, Henstedt-Ulzburg, Kaltenkirchen, Bad Bramstedt and Neumünster, in the NW the NORDGATE town network situated along the A7 and directly linked with the Port of Hamburg, offers firms ideal access to the Hamburg Metropolitan Region. As a logistics base, Neumünster in the North alone offers over 100 hectares of industrial real estate with a direct autobahn link. Diesel and gas engine builders Caterpillar

Hamburg in Zahlen

Arbeitslosenquote: 7,4 Prozent

Bruttoinlandsprodukt (Stadtgebiet): 88,3 Milliarden Euro
 Bruttoinlandsprodukt (Metropolregion): 147,7 Milliarden Euro

Importe: 67,3 Milliarden Euro
 (8,4 Prozent Deutschlands)

Exporte: 35,6 Milliarden Euro
 (3,7 Prozent Deutschlands)

men Optimierungsmöglichkeiten aus. In Zukunft könnten Lagerhallen dank Senkrechtförderern, die Waren wie Fahrstühle bewegen, auch mehrgeschossig angelegt werden. Ebenso sind zusätzlich Stellplatzkapazitäten für Lkw oder Pkw in Parkhäusern denkbar. Eine weitere Option, Flächen optimal zu nutzen, stellt die Einrichtung von Hinterland-Depots für Leercontainer dar. Im Hamburger Hafen würden damit weniger Flächen für die Lagerung von Leercontainern benötigt.

Große Nachfrage nach Logistikflächen auch im Umland

Der Hamburger Hafen dient auch als Magnet für Unternehmen, die sich in seinem Umkreis in der Metropolregion Hamburg auf Industrie-, Lager- und Logistikflächen niederlassen. Wie der Immobiliendienstleister Grossmann & Berger in seinen regelmäßigen Marktberichten errechnete, liegt der Fünf-Jahres-Durchschnitt (2008-2012) an jährlich vermieteten oder verkauften Flächen im Großraum Hamburg in diesem Segment bei rund 490.000 Quadratmetern. Gut 50 Prozent der Fläche wurden in 2012 von Logistikunternehmen genutzt, Handelsunternehmen benötigen knapp ein Viertel, Produktion und Industrie rund zehn Prozent. Bevorzugt wurden Bereiche im Hamburger Süden wie Waltershof, Altenwerder und Hausbruch.

Jenseits der Stadtgrenzen steigt das Flächenpotenzial noch weiter an. Im Nordwesten eröffnet das Städtchen NORDGATE bestehend aus Norderstedt, Quickborn, Henstedt-Ulzburg, Kaltenkirchen, Bad Bramstedt und Neumünster mit seiner Lage entlang der A7 und der direkten Anbindung an den Hamburger Hafen Unternehmen den idealen Zugang zur Metropolregion Hamburg. Der Logistikstandort Neumünster allein bietet im Norden über 100 Hektar Gewerbefläche mit direktem Autobahnanschluss an. Der Diesel- und Gasmotorenbauer Caterpillar Motoren GmbH betreibt seit kurzem vom Logistik-Zentrum Henstedt-Ulzburg aus seine weltweite Ersatzteildistribution. Ebenso hat der Gabelstaplerhersteller Jungheinrich im Süden Kaltenkirchens ein Ersatzteillager errichtet.



Hafenanlagen von Stade

Port facilities in Stade

Im Süden Hamburgs sind noch über 1.000 Hektar frei

In unmittelbarer Nähe zur Metropole Hamburg und dem Hamburger Hafen sind im Süden eine Reihe von Flächen für logistische Dienstleistungen verfügbar: Insgesamt über 1.000 Hektar an 26 verschiedenen Standorten. In Rade-Mienenbüttel – unmittelbar an der A1 – wird gegenwärtig ein Logistikpark erschlossen. In Winsen-Luhdorf, direkt an der Autobahn A39 gelegen, wie auch an der Autobahn A1 in Heidenau sind in Gewerbegebieten noch für Logistik-Unternehmen geeignete Flächen verfügbar. Bei Thieshope in Tangendorf/Toppenstedt wird zurzeit ein Gewerbegebiet u.a. für Logistikunternehmen entwickelt, das über eine Ortsumgehung direkt an die Autobahn A7 angeschlossen werden soll.

A26 und A20 werten Norden und Westen Hamburgs auf

In den kommenden Jahren wird die Verkehrsinfrastruktur mit dem Anschluss der A26 an die A7, der Küstenautobahn A20 als Nordumgehung Hamburgs mit Elbequerung bei Drochtersen und der Fortführung in Richtung Westen deutlich aufgewertet. Die Stadt Stade verfügt dabei in Bützfleth über einen ausbaufähigen Hafen, der seit dem vergangenen Jahr bereits



Copyright: NPorns/Lang

Stade port offers potential for expansion

Der Hafen von Stade bietet Erweiterungspotenzial

Motors recently commenced worldwide distribution of spares from its logistics centre in Henstedt-Ulzburg. Forklift manufacturers Jungheinrich have also erected a spare parts warehouse in the southern part of Kaltenkirchen.

Over 1,000 hectares in the Southern area of Hamburg are still free

Immediately adjacent to Hamburg city centre and the Port of Hamburg to the South, a number of sites are available for logistics services. These total over 1,000 hectares at 26 different locations. Immediately adjacent to the A1 at Rade-Mienenbüttel, a logistics park is currently being established. In Winsen-Luhdorf, directly on the A39 autobahn, and also on the A1 autobahn in Heidenau, suitable sites are available for logistics firms on trading estates. Near Thieshope in Tangendorf/Toppenstedt, logistics firms are among the customers targeted for another estate, the intention being that this should be directly linked to the A7 autobahn via a bypass.

The A26 and A20 are strongly upgrading the North and the West

With the connection of the A26 to the A7, the A20 coastal autobahn as a Northern route avoiding Hamburg, an Elbe crossing near Drochtersen, and its extension westwards, in the next few years regional traffic infrastructure will be substantially upgraded. In Bützfleth, moreover, the town of Stade possesses a port suitable for expansion, which since last year has already been in use by the Hamburg-based cargo handling firm Buss Port Logistics. Buss Terminal Stade has already proved its worth for the transport of rotor blades for Areva Blades. Weighing 22 tons and 56 metres long, these rotor blades were loaded on to barge at the terminal, which covers 35,000 square metres. Stade-Schnee – immediately adjacent to Stade seaport and the new Stade-Nord autobahn exit – is a trading estate with good prospects. Stade-Süd industrial estate – ideally suitable for large-scale developments – will be directly linked to the A26 via the new county road K30. Further West, in Drochtersen there are already commercial plots offering the possibility for transshipping cargo into/from vessels on the course of the Ruthe. In Drochtersen-Gauensiek, designated industrial areas are also available at the future Kehdinger Land autobahn interchange.



Copyright: Duxport

RoRo cargo being loaded in Cuxhaven

RoRo-Verladung in Cuxhaven



Copyright: egeb

Sofort verfügbare Flächen (rot markiert) in Brunsbüttel

Plots immediately available (marked red) in Brunsbüttel

von dem Hamburger Umschlagbetrieb Buss Port Logistics genutzt wird. Das Buss Terminal Stade hat sich bereits beim Transport von Rotorblättern für Areva Blades bewährt. So wurden z.B. 56 Meter lange und 22 Tonnen schwere Rotorblätter auf dem 35.000 Quadratmeter umfassenden Terminal auf Binnenschiffe verladen. Stade-Schnee – in unmittelbarer Nähe zum Seehafen Stade und zur neuen Autobahnausfahrt Stade-Nord gelegen – ist ein Gewerbegebiet mit Perspektive. Das Industriegebiet Stade-Süd – ideal geeignet für großflächige Entwicklungen – wird über die neue Kreisstraße K30 direkt an die A26 angeschlossen. Weiter im Westen im Ort Drochtersen bieten sich am Ruthenstrom schon jetzt Gewerbeflächen mit wasserseitigen Umschlagmöglichkeiten. Auch am zukünftigen Autobahnkreuz Kehdinger Land stehen in Drochtersen-Gauensiek ausgewiesene Gewerbeflächen zur Verfügung.

Brunsbüttel bietet über 400 Hektar unbebautes Areal

Die größten Erweiterungsflächen entlang der Unterelbe befinden sich im Hafengebiet von Brunsbüttel. Rund 400 Hektar unbebautes Areal, von denen 50 bis 100 Hektar sofort zur Verfügung stehen, sind in dem Industriegebiet ausgewiesen. Der Hamburger Hafen ist über die B5 und die A23 in weniger als einer Stunde erreichbar. Durch den Weiterbau der A20 und der Elbquerung bei Glückstadt wird die Anbindung an das internationale Fernstraßennetz weiter optimiert. Das Land Schleswig-Holstein plant zudem den Bau einer Schwerlastpier östlich des Elbehafens.

WEITER. VORAUSS. DENKEN.

www.wtm-engineers.de

WTM
ENGINEERS

Beratende Ingenieure im Bauwesen
Beraten • Planen • Prüfen • Überwachen



The Hamburg conurbation with the main traffic axes

Der Großraum Hamburg mit den wichtigsten Verkehrsachsen



Planned expansion of „Soltau Logistic Center“

Der geplante Ausbau des „Soltau Logistic Center“

Brunsbüttel offers an undeveloped area of over 400 hectares

The largest sites for expansion along the Lower Elbe are located in the Port of Brunsbüttel. A greenfield site of around 400 hectares with no buildings, of which between 50 and 100 hectares are immediately available, has already been designated as an industrial zone. The Port of Hamburg is accessible via the B5 highway and the A23 autobahn in less than one hour. The link to the international trunk motorway network will be further optimized by the extension of the A20 and the new Elbe crossing near Glückstadt. In addition, the state of Schleswig-Holstein is planning construction of a heavy-load pier east of the port on the Elbe.

On the opposite bank of the Elbe near Cuxhaven, Am Böhlgaben trading estate stands ready for large-scale settlement by logistics firms. This also offers the possibility of an optional rail link as the logical further development of the already fully connected Groden trading estate.

The environs of Walsrode are of interest for investors

Along the main North-South A7/A27 autobahn routes between Hamburg, Hanover and Bremen, extensive space with potential is also available in existing trading estates in Soltau-Ost, Wietzendorf and Bad Fallingbostel. The future industrial and trading estate at Walsrode autobahn junction offers a very interesting opportunity for settlement in the finest possible location for autobahn and German Rail (DB) links. Also attractive for investors is „Soltau Logistic Center“ which is currently in use as a distribution centre for palletized goods. Situated only just under 60 kilometres south of the Port of Hamburg and directly on the A7, the 17-hectare site includes planning permission for the opening up of an additional eleven hectares and for the lengthening of the four rail sidings to a length of 700 metres for high-volume container handling.

There is additional potential in Uelzen. The town's port includes plots for trimodal handling by logistics companies. A trading estate is favourably situated for traffic on the north edge of the town. In addition, the planned



Freie Flächen in Wassernähe in Brunsbüttel

Free plots near the water in Brunsbüttel

Am gegenüberliegenden Elbufer befindet sich in Cuxhaven in Stadtnähe das Gewerbegebiet „Am Böhlgaben“, das auch für größere Logistikansiedlungen über einen optionalen Bahnanschluss verfügt – als Weiterentwicklung des voll erschlossenen Gewerbegebietes Groden.

Der Umkreis von Walsrode ist für Investoren interessant

Entlang der Haupt-Nord-Süd-Magistralen BAB A7/A27 zwischen Hamburg, Hannover und Bremen sind in Soltau-Ost, Wietzendorf und Bad Fallingbostel in bestehenden Gewerbegebieten ebenfalls große Flächenpotenziale verfügbar. Das zukünftige Industrie- und Gewerbegebiet „AD Walsrode“ bietet in bester verkehrstechnischer Lage zur Autobahn und zu Schienenanschlüssen der DB eine strategisch sehr interessante Ansiedlungsmöglichkeit. Für Investoren attraktiv ist auch das Soltau Logistic Center, das derzeit als Distributionszentrum für palettierte Ware genutzt wird. Für das 17 Hektar große Gelände, nur knapp 60 Kilometer südlich des Hamburger Hafens und direkt an der A7 gelegen, bestehen Baurechte zur Erschließung weiterer elf Hektar und zur Erweiterung der vier Bahngleise auf 700 Meter Länge für einen leistungsstarken Containerumschlag.

Weiteres Potenzial besteht in Uelzen. Im Hafen der Stadt stehen Flächen zur trimodalen Nutzung durch Logistikunternehmen bereit. In nördlicher Stadtrandlage befindet sich ein Gewerbegebiet in verkehrsgünstiger Lage. Mit dem geplanten Weiterbau der A39 sollen zudem Gewerbegebiete auch für logistische Dienstleistungen ausgewiesen werden.

Trimodalität schafft Vorsprung

BOBE Spedition
Mindener HAFEN GmbH

Mindener Hafen GmbH · Karlstraße 45 · 32423 Minden
Tel. (05 71) 4 11 00 · Fax (05 71) 3 88 73 48 · info@mindener-hafen.de

Kombimodal
32423 Minden, Karlstraße 45

- Containertransporte
- Containerdepot
- Container Be-/Entladung

- Verzollung/Dokumentation
- IM-EXPORT
- Kontraktlogistik

Bobo Spedition GmbH – Minden Kombiterminal –
Karlstraße 45 · 32423 Minden / Germany
Tel.: +49 (0) 5 71/97 598-73 · Fax: +49 (0) 5 71/97 429-85
Mobil: +49 (0) 1 71/88 59 770 · E-Mail: mm@bobe.de



Terminal in Cuxhaven

extension of the A39 will involve the designation of trading estates for use for logistics services.

Lüneburg as a trimodal hub

The Hanseatic City of Lüneburg plans large-scale expansion of industrial and trading areas along the A39 extension. The Port of Lüneburg/Bilmer Berg will be created as a hub between the autobahn, railway and Elbe Lateral Canal. The excellent traffic link here is ideal for production and logistics firms. An additional trading estate is situated north of Bardowick. The area is well situated for traffic via the A39 and A25 autobahns along with the B404 highway.



The old harbour area of Cuxhaven is also being intensively used

Auch das alte Hafengebiet von Cuxhaven wird intensiv genutzt

Lüchow and Dannenberg are also drawing closer to Hamburg

Lying SE of Hamburg, Lüchow and Dannenberg also offer prospects. The planned autobahns A39 (Wolfsburg – Lüneburg) and A14 (Schwerin – Wittenberge – Magdeburg) as well as the diagonal link B190n between these, will further upgrade traffic links in the region. In Lüchow the connection has been significantly optimized by construction of the bypass as part of the B248 highway. At Dannenberg there are rail handling facilities for heavy loads at a specially constructed siding.

Wittenberge as a hinterland container depot

As an inland port with trimodal links halfway between the Hamburg and Berlin conurbations, ElbePort Wittenberge is suitable not only for handling regional cargoes, but also as a hinterland depot for containers. A barge can cover the route between Hamburg and Wittenberge within less than one day. The Terminal was founded in 2009 and covers an area of 21,000 square metres. Construction of Berth 1, specially designed for handling liquid cargoes, was followed in August 2011 by the opening of Berth 2 for bulk and general cargoes, containers and project cargo. Extension to 75,000 square metres is already planned. An additional 110 hectares on the adjacent industrial estate are available for port development. Expansion here will be in stages to facilitate development of plots and covered storage facilities to meet customers' individual requirements.



New vehicles prior to being exported via Cuxport

Neuwagen vor dem Export via Cuxport

Terminal in Cuxhaven



Eine der RoRo-Rampen in Cuxhaven

One of the RoRo ramps in Cuxhaven



Die Liegeplätze von Cuxhaven entlang der Elbe

Cuxhaven's berths along the Elbe

Lüneburg als trimodaler Knotenpunkt

In Verlängerung der A39 plant die Hansestadt Lüneburg eine großzügige Erweiterung von Industrie- und Gewerbeflächen. Der Standort Lüneburg Hafen/Bilmer Berg entsteht am Knotenpunkt zwischen Autobahn, Schiene und Elbe-Seitenkanal. Die gute Verkehrsanbindung ist ideal für produzierende und logistische Betriebe. Ein weiterer Gewerbepark befindet sich nördlich von Bardowick. Das Gebiet ist verkehrsgünstig über die Autobahnen A39 und A25 in Verbindung mit der B404 erreichbar.

Auch Lüchow und Dannenberg rücken Hamburg näher

Perspektiven weisen auch die Orte Lüchow und Dannenberg im Süd-Osten Hamburgs auf. Die in Planung befindlichen Autobahnen A39 (Wolfsburg – Lüneburg) und A14 (Schwerin – Wittenberge – Magdeburg) sowie die dazwischen liegende Querspange B190n werden die Verkehrsanbindung der Region weiter verbessern. In Lüchow wurde die Verkehrsanbindung bereits durch den Bau der Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraße 248 bedeutend optimiert. Am Standort Dannenberg können zudem über die Bahn Schwerlastgüter abgewickelt und ein eigener Gleisanschluss angelegt werden.

Wittenberge als Hinterland-Containerdepot

Als trimodal angebundener Binnenhafen auf halbem Weg zwischen den Metropolen Hamburg und Berlin eignet sich der ElbePort Wittenberge nicht nur für den Umschlag von regionalen Gütern, sondern auch als Hinterlanddepot für Container. Ein Binnenschiff legt die Strecke zwischen Hamburg und Wittenberge in weniger als einem Tag zurück. Das Terminal wurde 2009 gegründet und umfasst eine Fläche von 21.000 Quadratmetern. Auf den Bau des Anlegers 1, der speziell auf den Umschlag von Flüssiggütern ausgerichtet ist, folgte im August 2011 die Eröffnung des Hafenanlegers 2 für Massen- und Stückgut, Container und Projektladung. Eine Erweiterung auf 75.000 Quadratmeter ist bereits geplant. Für die Hafenentwicklung stehen zusätzliche 110 Hektar im angrenzenden Industriegebiet bereit. Der Ausbau erfolgt stufenweise, so dass die Flächen und überdachten Lagermöglichkeiten bedarfsgerecht und kundenindividuell entwickelt werden können.

The River Elbe – Living Environment and Economic Axes

The upgrade of the River Elbe balancing mobility and environmental protection



The course of the River Elbe from Cuxhaven to Hamburg

The planned adjustment of the River Elbe navigation channel is one of Germany's major infrastructure projects. The expansion project stretches 136 kilometres through the states of Hamburg, Lower Saxony and Schleswig-Holstein. 18 flora and fauna habitat areas (FFH) and nine bird sanctuaries would be affected. The probable dredger volumes would exceed 42 million cubic metres. The whole planning procedure was very complex, since the significance of economic axes and the Elbe habitats had to be taken into account and balanced out. The responsible planning authority has received and checked about 7,000 objections.

Der Verlauf der Elbe von Cuxhaven bis Hamburg

Die Elbe – Lebensraum und Wirtschaftsader

Die Fahrrinnenanpassung zwischen Mobilität und Umweltschutz

Die geplante Fahrrinnenanpassung der Elbe ist eines der größten Infrastrukturprojekte Deutschlands. Das Ausbauprojekt beläuft sich auf eine Strecke von 136 Kilometern, die sich über die Bundesländer Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein erstreckt. 18 Flora-Fauna-Habitat-Gebiete (FFH) und neun Vogelschutzgebiete werden durch das Vorhaben tangiert. Das voraussichtliche Baggervolumen beträgt über 42 Millionen Kubikmeter. Auch das gesamte Planungsverfahren war überaus komplex, da in ihm die Werte der Wirtschaftsader und des Lebensraums Elbe abgewogen und möglichst in Einklang gebracht werden mussten. Rund 7.000 Einwendungen gingen bei den Planfeststellungsbehörden ein und waren zu prüfen.

Zwei Drittel der Planfeststellung umfassen Naturschutz

Der seit April 2012 vorliegende Planfeststellungsbeschluss umfasst mehr als 2.500 Seiten. In zwei Dritteln davon widmen sich die Planfeststeller Naturschutzthemen. Zum Vergleich: In den 1970er Jahren war der Umfang des damaligen Beschlusses zum 13,30 Meter tiefen Ausbau von Unter- und Außenelbe weniger als 50 Seiten stark.

Die Ursache für die heute wesentlich umfangreicheren und aufwendigeren Verfahren liegt vor allem in der Reformierung des (europäischen) Umweltrechts. Die Planunterlagen wurden in rund 50 Gemeinden entlang der Elbe ausgelegt und im Internet veröffentlicht, um sowohl Verbände und Vereine als auch Bürgerinnen und Bürger über das Infrastrukturprojekt zu informieren und einzubeziehen. Auf insgesamt sieben Erörterungsterminen im Jahr 2009 nahmen die Planungsbehörden Argumente zur weiteren Abwägung entgegen. Insbesondere die Bereiche Wasserwirtschaft, Deichsicherheit, Fischerei und Naturschutz wurden sowohl von Umweltverbänden als auch von den betroffenen Landesbehörden und Privatpersonen aufmerksam begleitet.



Copyright: Hasenpusch

Passing points for large ships are to be improved

Die Begegnung großer Schiffe soll verbessert werden

Two-thirds of planning decisions embrace nature conservation

The planning approval document, dated April 2012 is more than 2,500 pages long. Two-thirds of it deals with conservation concerns and issues. As a comparison in the 1970s planning permission to deepen the Lower and Outer Elbe to 13.3 metres had less than 50 pages.

Reforms in European environmental laws are mainly responsible for today's much more complex procedure. The plans were published in the internet and made available to 50 communities along the Elbe, enabling associations and the general public to obtain information and be involved in the infrastructure project. A total of seven public hearings were held where many arguments were carefully considered, especially from the water management, dyke safety, fishing and nature conservation sectors, as well as environmental associations and regional authorities in the areas affected, and the general public.

The environment gains from lower CO₂ emissions

This major project began in 2002 when the Free and Hanseatic City of Hamburg made its application to the German Federal Government to deepen the Elbe navigation channel to enable containerships with a draft of 14.5 metres to enter and leave the port unhindered.

The interests of Hamburg and the environment were intensively weighed up during the planning phases that followed. The result was a compromise. Ships with a 14.5-metre draft should be able to leave the Port of Hamburg with the incoming tide. This means that the mega-carriers with deep drafts that today already sail all over the world could only reach the Port of Hamburg with limitations, even after the fairway deepening. For the shipping companies the compromise achieved offers higher efficiency. And as larger ships emit less CO₂ per ton of cargo the environment also profits.

All objections are scrupulously checked

Objections against the planning approval document published in spring 2007 were carefully considered by the responsible planning authority and taken into consideration by the project sponsors resulting in three planning changes:

Responsibilities of the WSV

The Federal Waterways and Shipping Authority (WSV) is responsible for operations, maintenance and development of the federal waterways. Ecologically sound action and sustainable environmental and nature conservation are an integral part of the WSV brief.

A core task for the WSV is to ensure safe, smooth shipping flows.

Zuständigkeiten der WSV

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) ist zuständig für den Betrieb, die Unterhaltung und den Ausbau von Bundeswasserstraßen. Ökologisches Handeln und nachhaltiger Umwelt- und Naturschutz gehören zum Selbstverständnis der WSV.

Kernaufgabe der WSV ist es, einen sicheren und reibungslos fließenden Schiffsverkehr zu gewährleisten.

Durch geringeren CO₂-Ausstoß profitiert die Umwelt

Das Großprojekt „Fahrrinnenanpassung“ begann im Jahr 2002 mit dem Antrag der Freien und Hansestadt Hamburg an den Bund, die Fahrrinne der Elbe so weit auszubauen, dass 14,50 Meter tief gehende Containerschiffe die Elbe ungehindert anlaufen und verlassen können. In den folgenden Planungsphasen (Voruntersuchung, Hauptuntersuchung) wurde intensiv zwischen den Interessen Hamburgs und Umweltbelangen abgewogen. Das Ergebnis war ein Kompromiss: So soll das Verlassen des Hamburger Hafens für ein 14,50 Meter tiefgehendes Schiff nur unter Tiderestriktionen, sprich mit der aufkommenden Flut, möglich sein. Das bedeutet, Mega-Carrier mit einem größeren Tiefgang, die bereits heute weltweit fahren, können den Hamburger Hafen auch nach der Fahrrinnenanpassung nur eingeschränkt erreichen. Dennoch bietet der gefundene Kompromiss für die Reeder eine hohe Wirtschaftlichkeit. Und da mit größeren Schiffen weniger CO₂ pro Ladungstonne ausgestoßen wird, profitiert die Umwelt.

Alle Einwendungen wurden sorgfältig geprüft

Die Einwendungen der Kritiker zu den im Frühjahr 2007 öffentlich ausgelegten Planunterlagen wurden von den Planfeststellungsbehörden sorgfältig geprüft und durch den Vorhabensträger in drei Planänderungen berücksichtigt:

- In der Planänderung 1 (2008) wurde auf Ufervorspülungen verzichtet.
- Durch die Planänderung 2 (2010) wurde ein umfassendes Ufersicherungsprogramm für den exponiert liegenden „Altenbrucher Bogen“ zwischen

Zollmanagement für Ihre Im- und Exporte

IMPORT

TRANSIT

EXPORT

We care about your customs //

Leistungen

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

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

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



Ultra large container ship on the River Elbe

Großcontainerschiff auf der Elbe

- Amendment 1 (2008) makes changes that would no longer involve flooding the river banks.
- Amendment 2 (2010) accommodates comprehensive river bank protection for the 'Altenbrucher Bogen' area between Cuxhaven and Otterndorf. Since the end of 2012 a combination of groynes and underwater sediment areas have been successfully effective against flooding and erosion of the beaches caused by water currents over decades. Extra pressure on the river banks after deepening the navigation channel will then be avoided. Representatives from the water and shipping authorities as well as the Lower Saxony Water Management, Coastal Defence and Nature Conservation Agency (NLWK) are responsible for this plan.
- Amendment 3 (2010), worked out in close cooperation with the state authorities in Lower Saxony, Schleswig Holstein and Hamburg, has created a nature conservation compensation program which has increased the conservation area from the original 400 to about 950 hectares.

Tightening up of environmental legislation has led to delays

Delays in planning were caused by stricter rulings under environmental legislation. Since 2007 when applying the Habitats Directive (FFH) it has been necessary to take the precautionary principle into account considering possible encroachment caused by construction measures.

As a precautionary measure the responsible planning authority assumed that it was impossible to rule out negative effects on the FFH habitat of the estuaries, in particular the rare aquatic plant the dropwort (*Oenanthe conioidea*). In addition there was a derogation procedure which required the EU Commission to state its position. This led to further coherence measures to protect the dropwort and the finte, a species of fish (*Alosa fallax*).

Restrictions to protect fruit farmers and fishery operations

Agreements have been made with fruit-growers and farmers in Altes Land and Kehdingen. Among other things reflected in the planning approval is a provision for protective regulations to take into account unacceptable disadvantages caused by a possible change in the salinity of the Elbe. For the Kehdingen area, the monitoring network will be extended. To cover any

Responsibilities and facts about the WSD North

Since the 1st of May 2013 the North Water and Shipping Directorate (WSD) was one of seven nationwide directorates and one of two coastal directorates.

With the reformation of WSD North the directorates became branch offices of the new Water and Shipping Directorate-General based in Bonn. The sphere of responsibility reaches from the German-Polish border via the German-Danish border to Hamburg. It includes the German Baltic Sea waters, the North Sea as well as the Kiel Canal and the River Elbe being the seaward approach to the Port of Hamburg.



Bessere Bedingungen für die Begegnung von Großschiffen

Better conditions for the passing of ultra large container ships



Jährlich passieren 20.000 Seeschiffe die Elbe von oder nach Hamburg

20,000 seagoing vessels pass the Elbe annually on their way to or from Hamburg

Zuständigkeiten und Fakten zur WSD Nord

Bis zum 1. Mai 2013 war die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord eine von bundesweit sieben Direktionen und eine von zwei Küstendirektionen.

Mit der Reformierung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wurden die Direktionen zu Außenstellen der neuen Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt mit Sitz in Bonn. Der Zuständigkeitsbereich erstreckt sich von der deutsch-polnischen Grenze über die deutsch-dänische bis nach Hamburg. Er umfasst sowohl die deutsche Ostsee und Teile der Nordsee als auch den Nord-Ostsee-Kanal und die Elbe als seewärtige Zufahrt zum Hamburger Hafen.

Cuxhaven und Otterndorf aufgenommen. Die Kombination aus Buhnen und Unterwasserablagerungsflächen wurde inzwischen realisiert und wirkt seit Ende 2012 bereits erfolgreich der seit Jahrzehnten bestehenden strömungsbedingten Erosion des Vorstrandes entgegen. Weiterhin wird damit zusätzlichen Belastungen der Ufer nach der Fahrrinnenanpassung vorgebeugt. Geplant haben dieses Projekt Vertreter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und des Niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz.

- Mit der Planänderung 3 (2010) wurde das naturschutzfachliche Kompensationsprogramm in enger Abstimmung mit den Landesbehörden in Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg von ursprünglich 400 auf rund 950 Hektar Fläche ausgeweitet.

Verschärfung im Umweltrecht führte zu Verzögerungen

Aufgrund einer Verschärfung der Rechtsprechung im Umweltrecht kam es zu Verzögerungen in der Planung: Bei der Anwendung der FFH-Richtlinie sind seit 2007 auch Zweifel aufgrund einer möglichen Beeinträchtigung durch eine Baumaßnahme zu berücksichtigen (Vorsorgeprinzip). So gingen die Planfeststellungsbehörden vorsorglich von einer nicht auszuschließenden Beeinträchtigung des FFH-Lebensraumtyps „Ästuarien“ und der prioritären Art Schierlingswasserfenchel aus. Zusätzlich wurden ein sogenanntes Abweichungsverfahren und eine Stellungnahme der EU-Kommission erforderlich.

Darauf folgend ordneten die Planungsbehörden unter anderem weitere naturschutzfachliche Kohärenzmaßnahmen zum Schutz des Schierlingswasserfenchels sowie Schutzanordnungen für die Fischart Finte an.

Auflagen zum Schutz von Obstbauern und Fischereibetrieben

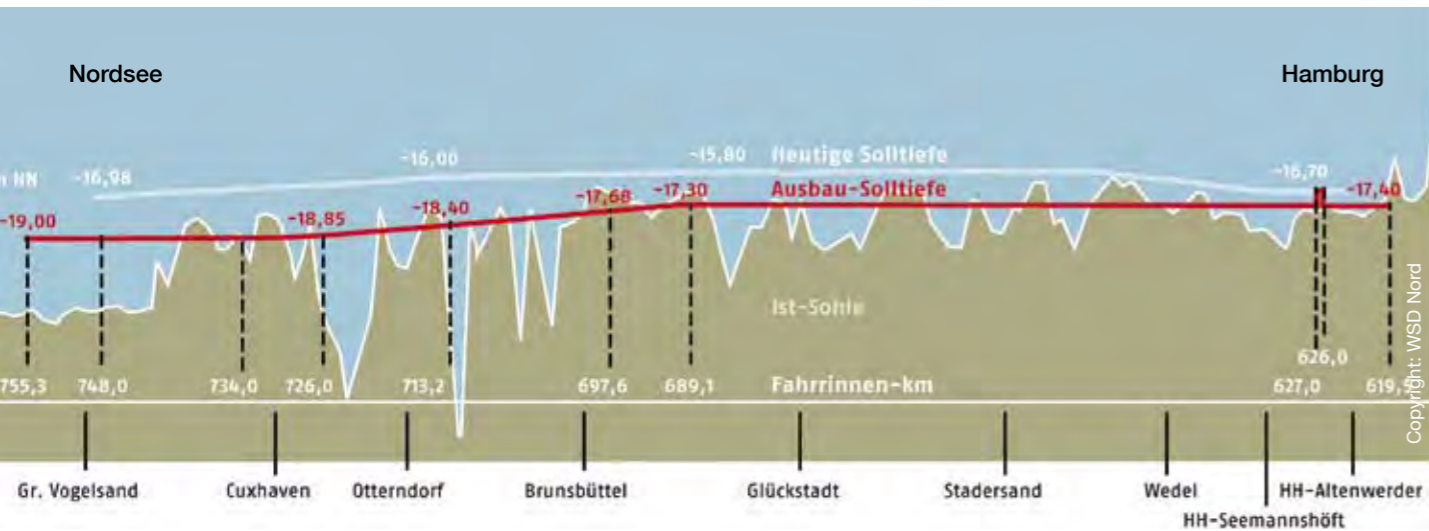
Auch mit den Obstbauern und den Landwirten im Alten Land und Kehdingen wurden Einigungen und entsprechende Vereinbarungen erzielt. Im Planfeststellungsbeschluss wurde unter anderem eine Schutzauflage vorgesehen, die dafür sorgt, dass nicht hinnehmbare nachteilige Folgen einer eventuellen Veränderung des Salzgehaltes in der Elbe ausgeglichen werden. Das bereits bestehende Messnetz wird erweitert. Um die Existenzgefährdung einzelner Fischereibetriebe auszuschließen, sind ebenfalls Schutzauflagen in den Beschluss aufgenommen worden.

Sieltore besser gegen Wellenschlag geschützt

Einigkeit konnte auch mit den Betreibern von Sielen und Sperrwerken erreicht werden. Durch Verträge wurde sichergestellt, dass die Sieltore künftig besser gegen den Wellenschlag von Schiffen geschützt sind. Zudem beteiligt sich der Bund an Unterhaltungsmaßnahmen.

Positive Stellungnahme der EU nach Prüfung aller Unterlagen

Im Dezember 2011 hat die EU nach Prüfung der Planfeststellungsunterlagen schließlich mit ihrer positiven Stellungnahme ein deutliches Signal gegeben und bekundet, dass die Auswirkungen des Vorhabens ausgeglichen sind. Gleichzeitig stützte sie die Sichtweise der Planer, dass das Vorhaben



Planned depth upgrade of the River Elbe from the estuary mouth to Hamburg

Geplante Ausbau-Solltiefe der Elbe von der Mündung bis nach Hamburg

threat to the existence of individual fishing enterprises a protection clause was added to the agreement.

Improved protection against wave action for sluice gates

Agreement has also been reached with operators of sluices and flood barriers. Contracts have been made to safeguard the sluice-gates in future against the swell from the ships. The Federal Government will cover part of the costs for the measures.

Positive EU statement after scrutiny of all documents

After inspecting the planning permission documentation, in December 2011 the EU with its positive position gave a clear signal and made public that the consequences of the project have been balanced out. At the same time they support the planners' point of view that there is no alternative to the project. The EU's additional requirements, such as safeguarding the rights of third parties, the well-being of the general public (e.g. dyke safety) and the interests of nature and the environment are taken into account in the planning permission documentation. To protect the people, river banks and smaller shipping activities, the decision calls for a speed limit of graduated 15 to ten knots.

Temporary construction stop doesn't signify advance decision

Recognized environmental protection associations (NABU and BUND) then sought an injunction against the planning permission by the responsible authority for the navigation channel deepening of the lower and outer Elbe to accommodate containerships with 14.5-metre drafts.

In October 2012 the Federal Administration Court in Leipzig granted the injunction. This means that no deepening works can begin until the court has made its final ruling. The court injunction however has no bearing on the outcome of the main proceedings.

The final decision will in all probability be taken in 2013.

An article of Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Nord



Passing of a feeder and an ultra large container vessel

Begegnung eines Feederschiffes und eines Großcontainerschiffes



Die Elbe wird auch von Freizeitseglern gern genutzt

The Elbe is also used by leisure sailors

alternativlos sei. Die zusätzlich von der EU formulierten Auflagen wurden in den Planfeststellungsbeschluss eingearbeitet.

Mit seinen Anordnungen sorgt der Beschluss damit umfassend für die Wahrung der Rechte Dritter, für das Wohl der Allgemeinheit (z.B. Deichsicherheit) und die Belange der Natur. Zum Schutz von Ufern und Menschen sowie der Kleinschifffahrt sieht der Beschluss beispielsweise eine verbindliche Höchstgeschwindigkeit von abgestuft 15 bis zehn Knoten durchs Wasser vor.

Einstweiliger Baustopp bedeutet keine Vorentscheidung

Anerkannte Naturschutzvereinigungen (NABU und BUND) haben anschließend in einem Eilantrag dennoch gegen den Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord für die Fahrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5 Meter tiefgehende Containerschiffe geklagt. Im Oktober 2012 hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig dem Eilantrag stattgegeben. Damit darf bis zur abgeschlossenen Prüfung des Gerichts nicht mit Vertiefungsarbeiten begonnen werden. Der Gerichtsbeschluss bedeutet aber keine Vorentscheidung über den Ausgang des Hauptsacheverfahrens.

Nach eigenem Bekunden strebt das Bundesverwaltungsgericht an, noch in 2013 über die Klage zu entscheiden.

Ein Beitrag der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Nord



Damit Sie morgen nicht auf der Straße stehen...

Wer heute nicht über alternative Verkehrswege nachdenkt, steht morgen auf der Straße. Der Güterverkehr wird in den nächsten Jahren weiter stark wachsen. Sie suchen einen Weg aus dem Stau?

Die europäischen Küsten- und Binnenwasserstraßen bieten Ihnen mit freien Kapazitäten, hoher Zuverlässigkeit sowie einer überzeugenden ökonomischen und ökologischen Bilanz eine Alternative. Als neutraler Partner beraten wir Sie auf dem Weg zur Wasserstraße.

Schnell. Direkt. Unkompliziert.

spci
Multimodal
Transport Solutions

Nice to sea you

ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center
c/o Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

info@shortseashipping.de
www.shortseashipping.de
Tel.: +49(0)228-300 4893
Fax: +49(0)228-300 807 4893

Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

A colourful array of service providers

The Port powering employment – European industry's Gateway to the World



Schwindelnde Höhe: Ein Containerbrückenfahrer bei der Arbeit

Die bunte Vielfalt der Dienstleister

Der Hafen als Jobmotor und Tor zur Welt für die europäische Industrie

Die Hafen- und Logistikwirtschaft bietet eine Fülle von unterschiedlichen Arbeitsfeldern, in der eine Vielzahl von Menschen Beschäftigung findet. Bundesweit verdienen rund 261.000 Personen durch den Hamburger Hafen ihr Einkommen – 133.000 in Hamburg selbst, 22.000 in der Metropolregion, 106.000 in der restlichen Republik. Die gesamte Wertschöpfung des Hamburger Hafens beläuft sich Dank einer engen Zusammenarbeit von Terminals, Hafendienstleistern, Reedereien, Speditionen und Industrie auf 20,6 Milliarden Euro.

500 mittelständische Firmen im Hafengebiet

Die großen Terminals mit ihren gigantischen Containerbrücken sind das weithin sichtbare Aushängeschild des weltweiten Warenverkehrs. Die Hamburger Seehafenbetriebe stellen zusammen mit der öffentlichen Verwaltung und den rund 500 mittelständisch geprägten Einzelunternehmen aus den Bereichen Logistik und Finanzdienstleistung fast die Hälfte aller Beschäftigten im Hamburger Hafen. Industriebetriebe schaffen noch einmal 18.000 Arbeitsplätze.

Das Bepacken von Containern ist sehr arbeitsintensiv

Im unmittelbaren Umfeld der großen Containerterminals gibt es z.B. eine Vielzahl leistungsstarker Dienstleister, die die Stahlboxen versandfertig machen. In das Leistungsspektrum jener Unternehmen gehört die fachgemäße Beladung von Containern oder auch die Veredelung von Waren und Rohstoffen. Für den Hamburger Hafen haben diese Arbeiten eine große Bedeutung, da Waren, die im Großraum der Hansestadt bleiben und dort verarbeitet werden, für eine hohe Wertschöpfung sorgen. Ein Unternehmen, das sich auf das Be- und Entladen von Containern spezialisiert hat, ist die SACO Shipping GmbH. Das 1988 gegründete inhabergeführte Unternehmen ist als NVOCC (Non-vessel operating common carrier) oder auch umgangssprachlich „Reeder ohne Schiff“ tätig und bietet als Verfrachter regelmäßige Verlademöglichkeiten für Speditionen im Sammelcontainer (LCL) zu 180 direkten Zielhäfen und einkommend von 85 direkten Abgangshäfen. Unzählige Plätze im Transshipment ermöglichen eine weltweite Abdeckung. 230 Mitarbeiter in Hamburg und Bremen sowie ein internationales Netzwerk von Agenten sorgen für die reibungslose Abwicklung in den Häfen.

At a dizzy height: A container gantry crane operator at work

Port and logistics business offers a variety of different spheres of work giving employment to a host of people. Nationwide, around 261,000 people owe their livelihood to the Port of Hamburg – 133,000 in Hamburg itself, 22,000 in the metropolitan region, 106,000 in the rest of the country. Thanks to close cooperation between terminals, port service providers, shipping companies, forwarders and industry, the Port of Hamburg's added value amounts to 20.6 billion euros.



Container packing caters for a high added value in the port

Containerpacken sorgt für Wertschöpfung im Hafen

500 medium-sized firms operate in the port area

The vast terminals with their gigantic container gantry cranes, visible far off, reflect the ceaseless flow of worldwide goods traffic here. Along with the public sector, Hamburg-based seaport companies plus around 500 medium-sized and smaller firms from the logistics and financial services areas employ almost half the workforce in the Port of Hamburg, where industrial companies provide a further 18,000 jobs.

Stuffing containers is very labour intensive

In the immediate proximity of the large terminals, for example, are a number of powerful service providers that prepare the steel boxes for despatch. Professional stuffing of containers or the processing of goods and raw materials all form part of the range of services offered by such companies. Work of this kind is of immense importance for the Port of Hamburg, since in remaining within the Hanseatic City and surroundings and being processed there, the goods concerned ensure high added value. One company that has specialized in stuffing and unloading containers is SACO Shipping. Founded in 1988 and headed by the owner, this trades as a NVOCC (Non-vessel operating common carrier) or put simply, "Shipowner without a ship". As an NVOCC, it offers forwarders regular possibilities for loading goods in groupage (LCL) containers directly to 180 destination ports; and in the incoming direction from 85 departure ports. Innumerable transshipment slots facilitate worldwide coverage. 230 staff in Hamburg and Bremen as well as an international network of agents ensure smooth handling in the ports.

The workforce only in logistics:

	Total	Share
Germany	5,264,000	12.9 %
Hamburg	177,000	15.4 %
Metropolitan region	322,000	15.2 %



Das Containerpackzentrum von SACO Shipping in Hamburg

SACO Shipping's container packing center in Hamburg

HANSA HEAVY LIFT ist am Spotmarkt für Schwergüter unterwegs

Individuelle Lösungen sind auch in der Schwergutlogistik gefragt, in der von Hamburg aus zahlreiche Unternehmen sehr erfolgreich tätig sind. Die HANSA HEAVY LIFT GmbH beispielsweise, eine erst vor zwei Jahren gegründete Schwergutreederei, die hauptsächlich Projekt- und Schwergutladungen verschifft, betreibt eine eigene Flotte mit einer kombinierten Krankapazität von bis zu 1.400 Tonnen. Dabei ist die Reederei mit ihren ca. 100 Mitarbeitern an drei Standorten und mit neun Agenturen weltweit vornehmlich als „Tramper“ tätig, um auf Kundenwünsche flexibel reagieren zu können. Der Geschäftsfokus liegt auf der Verschiffung von großen und schweren Infrastrukturanlagen, Kraftwerkskomponenten, Equipment für die Öl- und Gas Industrie, Mining-Förderanlagen oder auch die Verschiffung von Windkraftanlagen. Durch die bordeigenen Krane kann die Flotte auch in Häfen ohne entsprechendes Umschlagequipment selbständig Be- und Entladungen durchführen.

Rickmers Linie betreibt regelmäßige Verkehre um die ganze Welt

Die Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG hingegen organisiert von der Hansestadt aus mit insgesamt 17 Schiffen drei regelmäßige Schwergutverbindungen von Europa nach Indien und zurück, zwischen Asien und Nordamerika sowie ostgehend rund um die Welt. Die Reederei beschäftigt 55 Angestellte in der Hauptzentrale in Neumühlen, 115 weitere in acht weltweiten Dependancen und hält zudem seit fünf Jahren an dem Multipurpose-Terminal der Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG) eine 25,1-prozentige Beteiligung. Dieser über 90 Jahre alte Traditionsbetrieb ist mit seinen 80 Mitarbeitern auf den Umschlag von Schwergütern spezialisiert und bietet auch seemäßige Verpackungen, das Stauen von Containern und die Lagerung von Waren aller Art, speziell Güter der Investitionsindustrie, als Serviceleistungen an. Die drei Liegeplätze verfügen über bis zu 13 Meter Wassertiefe. Auf dem dahinter liegenden 13 Hektar großen Terminal befinden sich insgesamt elf Hallen mit 55.000 Quadratmeter Lagerkapazität.



Verladung von Projektladung im Hafen

Loading of project cargo at the Port

Am O'Swaldkai arbeiten bis zu 1.000 Beschäftigte

Eines der personalstärksten Terminals des Hamburger Hafens stellt der O'Swaldkai dar. Auf dem 75 Hektar großen Gelände mit seinen rund 1,5 Kilometer Kailänge ist allein die HHLA mit drei Betrieben ansässig, der UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, dem HHLA Frucht- und Kühlzentrum und der damit eng zusammen arbeitenden Ulrich Stein Spedition. In Spitzenzeiten sind auf diesem Multipurpose-Terminal 1.000 Mitarbeiter rund um die Uhr mit der Abwicklung hochkomplexer Logistikdienstleistungen beschäftigt. Der Unikai ist auf die Verladung von rollender Ware, so genannte RoRo-Güter, spezialisiert. Die Umschlaganlagen sind weitgehend auf die Verladung von Kraftfahrzeugen ausgerichtet, zudem werden dort weitere RoRo-Ladung sowie Schwergut und Container umgeschlagen. Größter Kunde ist die Reederei Grimaldi Lines, die den Unikai regelmäßig mit ihren Schiffen anläuft. Für den Containerumschlag stehen dem Terminal drei Containerbrücken zur Verfügung. Schwerlasten bis 150 Tonnen werden zumeist über RoRo-Rampen auf Trailern an Bord gerollt. Noch größere Gewichte bewegen Schwimmkräne vom Wasser, die bis zu 220 Tonnen heben können.

Erwerbstätige nur in der Logistik:

	Insgesamt	Anteilig
Deutschland	5.264.000	12,9 %
Hamburg	177.000	15,4 %
Metropolregion HH	322.000	15,2 %



Copyright: Rickmers Linie

A Rickmers Line freighter in a great trade

HANSA HEAVY LIFT trades on the spot market for heavy cargoes

Individual solutions are also much in demand in heavy cargo logistics, in which many Hamburg-based companies operate very successfully. HANSA HEAVY LIFT, for example, a heavy-lift shipping company only founded two years ago that mainly ships project and heavy cargo consignments, operates its own fleet with a combined crane capacity of up to 1,400 tons. With approximately 100 staff at three locations and nine agencies worldwide, this shipping company in fact sails primarily as a trumper so that it can react flexibly to customer requirements. The business is focused on shipment of large and heavy infrastructural elements, power station components, equipment for the oil and gas industry, mining production plant and also shipment of windpower installations. The fleet's shipboard cranes also facilitate independent loading and discharge of cargoes in ports without the appropriated handling equipment.

Rickmers Line operates regular services all over the world

With altogether 17 ships and operating from the Hanseatic City, by contrast Rickmers Line organizes three regular heavy cargo connections from Europe to India and back, between Asia and North America as well as eastwards around the world. This shipping company employs 55 staff at its Neumühlen headquarters, plus 115 more in eight branches worldwide. In addition, for five years it has held a 25.1 percent stake in the Wallmann Multipurpose Terminal. For more than 90 years, this traditional company with 80 staff has been specialized in handling heavy cargoes, also offering container stuffing and stowage and the storage of goods of all kinds, especially capital



Copyright: Heitichen

Loading of a generator at the Wallmann Terminal

Generatorverladung am Wallmann Terminal

Ein Frachter der Rickmers Linie auf großer Fahrt



Copyright: HHLA

Fruchtstapler in Aktion

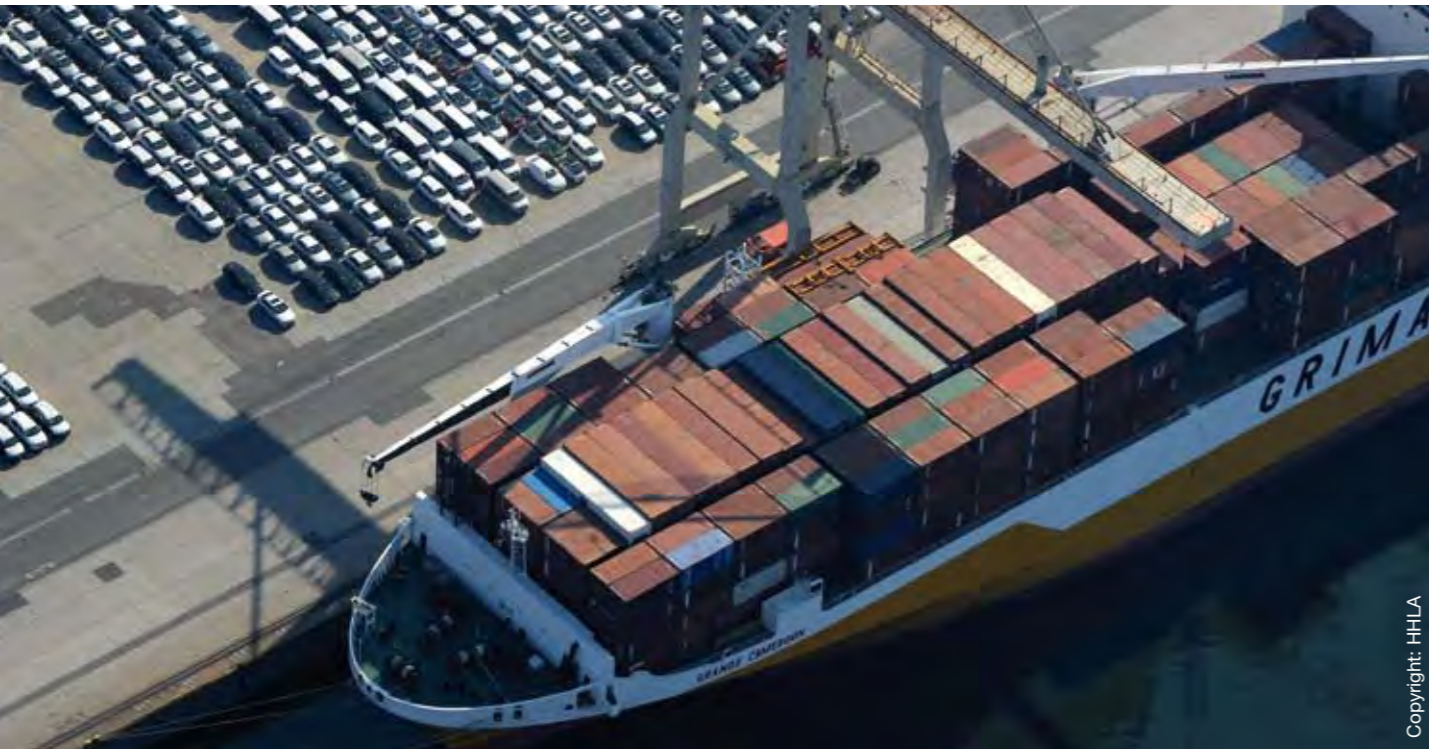
Fruit stacker in action

Häufig unterstützen leistungsstarke Dienstleister wie z.B. die Carl Tiedemann GmbH & Co. KG mit einem Großteil ihrer insgesamt 330 Beschäftigten die Unikai-Mitarbeiter auf dem Terminal. Zu weiteren Kernkompetenzen des Unternehmens zählen das Be- und Entladen von Containern mit Fahrzeugen, Zeitungsdruckpapier und Zellstoff sowie die gesamte speditionelle Abwicklung für die über den Unikai abgewickelten Neuwagenrelationen der deutschen Automobilindustrie. Vom O'Swaldkai aus erfolgt auch auf dem umweltfreundlichen Wasserweg per Binnenschiff die Umfuhr von Gütern z.B. zu den großen Containerterminals im Hamburger Hafen.

Ein weiteres Spezialsegment auf dem O'Swaldkai stellt die von der HHLA betriebene Fruchtlogistik dar. Hamburg ist der wichtigste Fruchtimporthafen Deutschlands, über den ein Großteil der Bananen für den deutschen Markt und weitere Früchte eingeführt werden. Die leistungsstarke, hochautomatisierte Klimahalle am O'Swaldkai gehört zu den modernsten Anlagen im Hafen. Nicht zuletzt deshalb unterhält der Lebensmittelkonzern EDEKA neben den Kaianlagen ein großes Frucht- und Logistikzentrum.

C. Steinweg ist ein alt eingesessener Multipurpose-Betrieb

Ein weiterer traditionsreicher Umschlagbetrieb ist die C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG. Seit mehr als 150 Jahren werden hier an nunmehr bis zu sechs Liegeplätzen mit einer Gesamtlänge von 1.350 Metern Waren jeglicher Art umgeschlagen. Der Umschlag von Projektladungen gehört zur Kernkompetenz des Unternehmens mit seinen 120 Mitarbeitern. Die großen Hafemobilkrane können bis zu 300 Tonnen Stückgewicht heben. Neben dem Umschlag von konventionellen Stückgütern wie z.B. Forstprodukten, Metallen, Fahrzeugen und containerisierten Waren werden speditio-



At O'Swaldkai rolling cargo and containers are handled

Am O'Swaldkai werden rollende Ladung und Container umgeschlagen



Ready for export

Startklar für den Export

goods, as other services. The three berths offer a draft of up to 13 metres. The terminal behind these covers 13 hectares and contains altogether eleven sheds with 55,000 square metres of storage.

Up to 1,000 people can work at O'Swaldkai at any time

Among the most heavily staffed terminals in the Port of Hamburg is O'Swaldkai. HHLA alone runs three operations on the 75-hectare site with quays extending for around 1.5 kilometres: UNIKAI Lagerei- and Speditionsgesellschaft, HHLA Frucht- und Kühlzentrum and Ulrich Stein that works in close cooperation with it. At peak times 1,000 workers are employed round-the-clock on providing highly complex logistics services at the multipurpose terminal. Unikai specializes in loading rolling or RoRo cargoes. Handling facilities there are largely designed for loading vehicles, and other RoRo cargo as well as heavy cargoes and containers are also handled. The leading client here is Grimaldi Lines, whose vessels call regularly at Unikai. Three container gantry cranes are available at the terminal for handling containers. Heavy loads of up to 150 tons are mostly rolled on board on trailers across RoRo ramps. Still greater weights are heaved aboard from the waterside by floating cranes with capable of lifting unit loads of up to 220 tons. As one powerful service provider, Carl Tiedemann frequently reinforces Unikai staff at the terminal with a large contingent of its 330-strong workforce. Further core expertise of the company involves loading and discharge of containers with vehicles, newsprint and cellulose, as well as all the forwarding required along the German automotive industry's ex-factory vehicle supply routes. Goods are also despatched from O'Swaldkai by barge along the environmentally friendly waterway route, e.g. to the largest container terminals in the Port of Hamburg.

HHLA's fruit logistics operation represents a further special segment at O'Swaldkai. Hamburg is Germany's leading fruit importing port, via which



Schwergutverladung am Terminal von C. Steinweg

Heavy cargo at C. Steinweg's terminal



Verladung eines Eisenbahnkrans

Loading of a rail crane



Lascher sichern die Ladung

Lasher securing the cargo

nelle Leistungen, Lagerhaltung, Distribution, Seeverpackung und Warenkontrolle angeboten, so dass sich C. Steinweg als logistischer Komplettanbieter positioniert hat. Das Unternehmen operiert auf einem 18 Hektar großen Gelände. Eine Erweiterung um weitere 40.000 Quadratmeter ist in Planung.

Buss Hansa Terminal Anlaufpunkt für weltweite Liniendienste

Das Buss Hansa Terminal ist ein flexibles Multipurpose-Terminal, das zentraler Anlaufpunkt für weltweit operierende Liniendienste sowie Umschlagplatz für alle Arten von Spotgeschäften ist. Das Terminal verfügt über insgesamt 840 Meter Kaimauer. In den 25.000 Quadratmeter großen Schuppen lagert ein Großteil des gesamten Bedarfes an deutschem Zeitungspapier. Die Buss Port Logistics GmbH, die Dienstleistungsgesellschaft innerhalb der Buss Group, hat sich hier besonders als Short Sea Hub für den Ostseeraum etabliert. Für Projektladungen stehen am Buss Hansa Terminal große Hafenmobilkrane bereit, die im Synchronverfahren bis zu 280 Tonnen Traglast kombinieren können. Dabei arbeitet der Umschlagbetrieb eng mit der Securitas Seeverpackungsgesellschaft zusammen, einer weiteren Tochter der Buss Group, die seit fast 50 Jahren auf Verpackungslösungen im Schwer- und Projektladungsbereich spezialisiert ist. Zudem hat Gerd Buss Stevedoring gerade die interne Brennstofflogistik für das Kohlekraftwerk des Energiekonzerns Vattenfall in Wedel übernommen. Die gesamte Buss Group beschäftigt über 500 Mitarbeiter.

Universalumschlag auf der Dradenau

Eine weitere universale Umschlaganlage betreibt der Logistikkonzern Rhenus Midgard auf der Dradenau, der hier 40 Arbeitnehmer beschäftigt.

HANSAPORT - Deutschlands größtes Massengutterterminal

Ein wichtiger Bestandteil eines jeden Hafens ist der Umschlag von trockenen und nassen Massengütern. Auch hier verfügt Hamburg über mehrere äußerst leistungsfähige Anlagen. Der HANSAPORT ist nicht nur das größte Massengutterterminal Deutschlands, sondern weltweit auch eine der modernsten Anlagen ihrer Art. 107 Mitarbeiter schlagen auf dem 68 Hektar großen Gelände jährlich 9 Millionen Tonnen Eisenerz und 5,5 Millionen Tonnen Kohle um. Dabei arbeiten die vier gigantischen Löschrücken mit ihren riesigen Greifern sowie die insgesamt zehn Kilometer langen Förderbänder zu den beiden Bahnverladestationen automatisch. 14 Züge können so täglich abgefertigt werden. Der gesamte Erzimport wird zu den Werken in Salzgitter und Eisenhüttenstadt transportiert. Die Großkunden aus dem Bereich der Energieversorgung werden per Bahn und Binnenschiff vom HANSAPORT aus mit Kohle beliefert.

Düngemittel und Salzexport am Kalikai

Der Kalikai ist das Fundament des Geschäfts des Lager- und Umschlagbetriebes K+S Transport GmbH. Sie gehört zur K+S Gruppe, dem führenden europäischen Hersteller von Kalidüngemitteln und Salzprodukten. Das Gelände bietet auf 95.000 Quadratmetern Platz für insgesamt 405.000 Tonnen Güter in zwölf Hallen und sechs Silozellen.



Dealing with project cargo requires the utmost precision

Der Umgang mit Projektladung ist Millimeterarbeit



Loading of a ship at Wallmann Terminal

Schiffsverladung am Wallmann Terminal

the bulk of all bananas for the German market plus other fruit are imported. The high-capacity temperature-controlled shed at O'Swaldkai is one of the most modern facilities in the port. Not least on account of this, the EDEKA food group runs a large fruit and logistics centre immediately next to the quayside facilities.

C. Steinweg is a long-established multi-purpose operator

Another long-established handling concern is C. Steinweg (Süd-West Terminal). For more than 150 years, goods of all kinds have been handled here along six berths totalling 1,350 metres in length. Handling project cargoes is part of the core expertise of the company with its 120 staff. The large mobile port cranes there can lift unit loads of up to 300 tons. Apart from handling conventional general cargoes such as forestry products, metals, vehicles and containerized goods, the firm also offers forwarding services, storage, distribution, seaworthy packing and goods checks, positioning C. Steinweg as a complete logistics provider. The company operates on a site covering 18 hectares, with expansion by an additional 40,000 square metres at the planning stage.

Buss Hansa Terminal: Port of call for worldwide liner services

Buss Hansa Terminal is a flexible multipurpose terminal, the central point of call for liner services operating worldwide, as well as a handling centre for individual trades of all kinds. The terminal offers altogether 840 metres of quay wall. Sheds covering 25,000 square metres are used to store the bulk of Germany's total newsprint requirement. Buss Port Logistics, the Buss Group service provider, has established itself here, especially as a short sea hub for the Baltic region. For project cargoes, Buss Hansa Terminal has large port mobile cranes available that when combined in synchronized operation are capable of handling loads of up to 280 tons. This handling facility co-



TCO Transcargo GmbH

Cargo Handling and Warehousing



**YOUR PARTNER FOR
STORAGE AND CARGO
HANDLING TECHNOLOGIES
IN HAMBURG!**

Operating two own multipurpose terminals in Hamburg port with an overall capacity of 100.000 square meters.

The favourite Partner for your logistics!

Our Value Added Services:

Container Trucking - Container Handling - Transport Logistics - Container Storage - Container Packing Station
Fast Lane for Trucks - Heavy Goods - Handling up to 50 tons - Storage of all kind of goods - Palletising - Sorting
Commission and Distribution Service - Confectioning Service - Repacking - Repair Service - Marking - Weighting
and Taring - Control of Quality and Quantity - Labeling - Inhouse Customs Clearance via IT Solution ATLAS
Bond Store „C“ and „D“ - Freeport Warehouse - Cargo Fixing ... and much more!

Thank you for your interest in our company. Please call us.

**TCO Transcargo GmbH – Terminal I – Auf der Hohen Schaar 3 – 21107 Hamburg
TCO Transcargo GmbH – Terminal II – Eversween 25 – 21107 Hamburg**

**Phone: +49 40 75 24 76 0 – Fax: +49 40 75 24 76 66
Email: info@tco-transcargo.de – <http://www.tco-transcargo.de>**



HABEMA's feedstuffs and grain terminal

Futter- und Getreidemittel-Terminal von HABEMA

Some careers in logistics

- Clerk for
 - Forwarding and logistics services
 - Courier, express and postal services
 - Air transport and shipping
 - Rail and road transport

Expert storekeeper

Expert in storage logistics

Storage manager

Sorter

Manager for materials administration

Import/export expert

Head of despatch

Scheduler

Forklift operator

Professional truck driver

Vehicle fleet manager

IT expert, software developer

Information manager

Buyer

Supply chain manager

Logistics planner

Logistics controller

Customer relations clerk (logistics)

Salesperson (logistics)

Container gantry crane operator

operates closely with Securitas Seeverpackungsgesellschaft, another Buss Group subsidiary that has specialized for almost 50 years in packing solutions for heavy and project cargoes. In addition, Gerd Buss Stevedoring has just taken over responsibility for the internal fuel logistics for the power generating group Vattenfall's coal-fired power station in Wedel. Buss Group as a whole employs over 500 staff.

Universal cargo handling on the Dradenau

An additional universal cargo-handling facility is operated by Rhenus Midgard logistics group on the Dradenau, employing 40 staff there.

HANSAPORT – Germany's largest bulk cargo terminal

Handling dry and liquid bulk cargoes constitutes an important activity for every port. Here again, Hamburg has several extremely efficient facilities. HANSAPORT is not simply Germany's largest bulk cargo terminal, but also one of the most state-of-the-art facilities of its kind worldwide. On this 68-hectare site, 107 staff annually handle up to 9 million tons of iron ore and 5.5 million tons of coal. The four gigantic unloaders with their jumbo grabs, as well as the conveyor belts stretching a total of ten kilometres, work to the two rail loading terminals completely automatically. As a result, up to 14 trains can be handled daily. All iron ore imports are transported to plants in Salzgitter and Eisenhüttenstadt. The five major clients in power generation are supplied from HANSAPORT to the same extent with coal by rail plus barge.

Fertilizer and salt exports at Kalikai

The fertilizer quay is the core activity of K+S Transport's storage and cargo handling business. This is owned by K+S Group, the leading European producer of potash fertilizers and salt products. Covering 95,000 square metres, the site offers space for altogether 405,000 tons of cargo in twelve sheds and six silo cells. The terminal specializes in handling dry bulk cargoes, and especially in exporting mineral fertilizers. Around 500 seagoing and barge per year are handled at the quay that extends approximately 500 metres. Two grabs are available for discharging. Around 4 million tons per year are handled here. For exports of bulk cargoes, the fertilizer quay or 'Kalikai' is the leader in the Port of Hamburg. Every year around 100,000 tons of bulk cargo is distributed from there by container truck to different terminals, being shipped onwards from these mainly to East Asia. From sources inland, the cargo reaches Hamburg mainly by rail, but also by barge. For this traffic, nine years ago K+S Transport joined the trading and cargo handling company Haldensleben in founding Börde-Container-Feeder, which via the Elbe Lateral Canal feeds container terminals in Hamburg with containers from Central Germany loaded with K+S products and others from third parties.

Suction cargoes at ADM and G.T.H.

The list of terminals handling large volumes of suction cargoes is completed by ADM Hamburg and G.T.H. Getreide Terminal Hamburg. In addition, a number of powerful cargo-handling facilities specialize in handling scrap me-



Das Oiltanking Tanklager

Oiltanking's storage tank farm

Berufe in der Logistik

- Kaufmann für
 - Spedition und Logistikdienstleistungen
 - Kurier-, Express- und Postdienstleistungen
 - Luftverkehr und Schifffahrt
 - Eisenbahn- und Straßenverkehr

Fachlagerist

Fachkraft für Lagerlogistik

Lagerleiter

Kommissionierer

Leiter Materialwirtschaft

Fachkraft für Import/Export

Versandleiter

Disponent

Staplerfahrer

Berufskraftfahrer

Fuhrparkleiter

Fachinformatiker, Anwendungsentwickler

Informationsmanager

Einkäufer

Supply Chain Manager

Logistikplaner

Logistik-Controller

Kundenbetreuer Logistik

Vertrieb Logistik

Containerbrückenfahrer

Das Terminal ist auf den Umschlag trockener Schüttgüter, insbesondere auf den Export von Mineräldüngern, spezialisiert. Etwa 500 See- und Binnenschiffe werden dort am rund 500 Meter langen Kai pro Jahr abgefertigt. Für das Löschen stehen zwei Greiferanlagen zur Verfügung. Rund 4 Millionen Tonnen werden so pro Jahr umgeschlagen. Beim Export von Massengut ist der Kalikai führend im Hamburger Hafen. Jährlich werden rund 100.000 Tonnen loser Ware in Containern vom Kalikai aus per Lkw an diverse Terminals verteilt und von dort hauptsächlich nach Fernost verschifft. Aus dem Binnenland kommt die Ladung überwiegend per Bahn, aber auch mit Binnenschiffen nach Hamburg. Dazu hat K+S Transport vor neun Jahren zusammen mit der Umschlag- und Handelsgesellschaft Haldensleben die Börde-Container-Feeder GmbH gegründet, die aus Mitteldeutschland Container mit K+S-Produkten und Waren Dritter über den Elbe-Seitenkanal direkt zu den Containerterminals nach Hamburg liefert.

Sauggüter bei ADM und G.T.H.

Die Liste der Terminals, die große Mengen Sauggüter umschlagen, vervollständigen die ADM Hamburg AG und die G.T.H. Getreide Terminal Hamburg GmbH & Co. KG. Zudem gibt es eine Reihe leistungsstarker Umschlaganlagen, die auf das Handling von Schrott spezialisiert sind: Die Rhenus AG & Co. KG und die Hamburger Industrieservice und Recycling GmbH sind jeweils in Hamburg-Harburg ansässig, die Buss Group unterhält den Ross Terminal in Hamburg-Steinwerder. Mit der Verarbeitung von jährlich rund 100.000 Tonnen kupferhaltiger Recyclingprodukte stellt die Aurubis AG einen weiteren großen Arbeitgeber in Hamburg dar.

Oiltanking und Vopak verfügen über riesige Tanklager

Flüssige Massengüter lagert u.a. die Oiltanking Deutschland GmbH & Co. KG ein, die zur Hamburger Marquardt und Bahls AG gehört. Auf ihrem Areal auf der Hohen Schaar bieten 90 Tanks insgesamt 870.000 Kubikmeter Lagerkapazität für Mineralölprodukte, Biokraftstoffe, Chemikalien, Gase und Petrolkoks. Vom Hamburger Hafen aus beliefert der Konzern seine 250 Tankstellen der Marke Oil!, die im deutschsprachigen Raum von seinem Tochterunternehmen Mabanaf GmbH & Co. KG betrieben werden. Der Weitertransport erfolgt vielfach über Binnenschiffe oder mit der Bahn. Bei Oiltanking sind 54 Mitarbeiter sowie im Konzern Marquardt und Bahls allein in der Hansestadt 450 Angestellte beschäftigt.

Der weltweit größte private Tanklagerbetreiber, die Rotterdamer Royal Vopak, unterhält beiderseits der Rethke das Vopak Dupeg Terminal Hamburg. Hier befinden sich 230 Tanks, in denen unterschiedliche Mineralölprodukte, Biokraftstoff, Flüssiggas, Schwefelsäure und andere Chemikalien lagern. Schiffe bis 210 Meter Länge können an fünf Tanklöschbrücken festmachen. Die 700.000 Kubikmeter Lagerkapazität dienen zur Versorgung der Betriebe innerhalb des Hamburger Hafens und des näheren europäischen Auslands. Auch die 125 Vopak-Mitarbeiter erbringen wertsteigernde Leistungen wie das Erhitzen, Blenden, Mischen oder Homogenisieren der Lagerware.

Ein weiteres Flüssiglager mit rund 40 Mitarbeitern betreibt die Hamburger Ölverwertungsgesellschaft der Eckelmann Gruppe, die ölhaltige Schiffs- und Industrieabfälle aufbereitet und verwertet.



Copyright: Vopak

Vopak tankfarm with 230 tank storages

tal: Rhenus and Hamburger Industrieservice & Recycling are both based in Hamburg-Harburg, while Buss Group runs Ross Terminal in Hamburg-Steinwerder. In processing around 100,000 tons per year of materials containing copper for recycling, Aurubis is a further major employer in Hamburg.

Oiltanking and Vopak own giant tank farms

Owned by Hamburg-based Marquardt und Bahls, Oiltanking Germany is one of the firms that provide storage for liquid bulk cargoes. At its Hohe Schaar site, 90 tanks offer a total 870,000 cubic metres of storage capacity for oil products, bio fuels, chemicals, gases and petroleum coke. From the Port of Hamburg, the group supplies its 250 filling stations with its "Oil!" brand that is distributed in the German-speaking world by its Mabanaft subsidiary. Much of the onward transport is by barge or by rail. Oiltanking has a workforce of 54, while in Hamburg alone Marquardt und Bahls Group employs 450 staff.

Rotterdam-based Royal Vopak, the world's largest private tank storage operator, runs the Vopak Dupeg Terminal Hamburg on both banks of the Rethel. The 230 tanks contain different oil products, bio fuel, liquid gas, sulphuric acid and other chemicals. Ships of up to 210 metres in length can berth at five tank discharge piers. The storage capacity of 700,000 cubic metres serves to supply firms within the Port of Hamburg and also in neighbouring European countries. Vopak's 125 staff also provide an extremely wide range of services such as heating, blending, mixing and homogenizing the materials stored.

Another liquid goods storage facility is operated by Hamburg-based Eckelmann Group that with a staff of around 40 recycles oil-bearing marine and industrial waste.



Copyright: Deibebe

Floating dock at Blohm+Voss shipyard

Schwimmdock vor der Blohm+Voss
Schiffswerft

Auf dem Vopak-Terminal befinden sich
230 Tanklager

34.700 Kraftfahrer sind im Hafen unterwegs

Neben den Reedereien, Umschlag- und Servicebetrieben sind die vielen Speditionen im Umkreis des Hamburger Hafens wahre Jobmotoren. 34.700 Kraftfahrer, das entspricht 30 Prozent aller in der Logistik in Hamburg Beschäftigten, bringen per Lkw Waren aus dem Hafengebiet zu ihren Zielorten. Zudem verfügt der große deutsche Bahnspediteur DB Schenker in der Hansestadt allein über einen Mitarbeiterstamm von 1.200 Fachkräften.

Nestlé-Ansiedlung in Schwerin wegen Nähe zu Hamburg

Der Hamburger Hafen ist auch über die Stadtgrenzen hinaus Beschäftigungsmotor der gesamten Metropolregion: Viele große Betriebe sichern sich über den günstigen Wasserweg ihren Rohstoffnachschub und siedeln sich deshalb verstärkt im Großraum der Hansestadt an. Die wesentlichen Vorteile hierbei sind geringere Transportkosten, die Vermeidung von Staus bei langen Überlandfahrten und somit ein sicherer und ökologischer Rohstoffnachschub sowie ein großer Absatzmarkt in der Metropolregion. Eines der jüngsten Beispiele ist die Nestlé Deutschland AG, die im Industriepark Schwerin bis Ende dieses Jahres für 220 Millionen Euro ein Werk errichtet, um dort Kaffee kapseln für Deutschland, Skandinavien und Osteuropa zu produzieren. Der Vorstandsvorsitzende Gerhard Berssenbrügge begründete dies bei der Vorstellung des Projekts, das 440 Arbeitsplätze schafft, folgendermaßen: „Von Beginn an wird die Produktion in Schwerin nicht nur auf den Binnenmarkt, sondern auch auf den Export ausgerichtet sein. Die besondere Lage von Schwerin in Richtung Nord- und Osteuropa ist hierbei ein klarer Standortvorteil, wie auch die Nähe zum Hamburger Hafen als größtem Umschlagplatz für Kaffeeimporte.“



Copyright: GDH

Fast 35.000 Trucker fahren täglich den
Hamburger Hafen an

Nearly 35,000 trucker approach every
day the Port of Hamburg



Copyright: Nestlé

How the new Nestlé plant in Schwerin will look

So soll das neue Nestlé-Werk in Schwerin aussehen

34,700 truck drivers circulate in the port

Along with shipping companies, cargo handling and service providers, numerous forwarders in and around the Port of Hamburg also power employment. Representing 30 percent of all those employed in logistics in Hamburg, 34,700 truckers shift cargoes out of the port to their destinations. In addition, DB Schenker, the country's largest rail forwarder, employs a trained permanent staff of 1,200 in the Hanseatic City alone.

Nestlé has opted for Schwerin due to its proximity to Hamburg

Beyond the city limits, moreover, the Port of Hamburg also powers employment in the entire metropolitan region. Many large concerns secure their supplies of raw materials by water along this commercially route, and are therefore settling on an increasing scale in the Hamburg conurbation. The essential advantages are lower transport costs and avoidance of traffic jams during long overland runs, both ensuring a secure and ecological raw material flow and securing a large sales market in the metropolitan region. One of the latest examples is Nestlé Germany, which by the end of this year will have erected a plant on the Schwerin Industrial Estate for 220 million euros to produce coffee capsules for Germany, Scandinavia and Eastern Europe. The project will create 440 jobs and when presenting it, Gerhard Berssenbrügge, CEO of Nestlé Germany, justified it by stating: "From the start, production in Schwerin will be directed not only at the domestic market, but at exporting. Schwerin's special location vis-à-vis Northern and Eastern Europe represents a distinct advantage, as also does the proximity to the Port of Hamburg as the largest centre for handling green coffee imports."



www.portofhamburg.com
Port of Partnership

- + Your General and Bulk Cargo Port Partner
- + Your Intermodal Port Partner, distributing by all modes
- + Your Logistics Hub Partner
- + A True Partner in Your Green Supply Chain
- + Your Hub Port Partner, handling ultra large containerships and feeding Europe



Port of Hamburg

53°33'N 9°58'E

A Clean Future

The offshore industry and LNG move into the Green Port

Saubere Zukunft

Der Einzug von Offshore-Industrie und LNG in den „Green Port“



Copyright: Glaubitt

Evening spirit on the River Elbe

The Green Port is a declared aim for those in charge of the Port of Hamburg. The Hamburg Port Authority (HPA) and port related industries have therefore initiated a string of sustained ecological improvements implementing a large number of measures in both the administrative and operational spheres. They are also preparing the ground for new technologies like Liquefied Natural Gas (LNG) as well as transshipment of offshore windpower plants in the region.

Abendstimmung auf der Elbe

Für die Verantwortlichen des Hamburger Hafens ist der „Green Port“ ein erklärtes Ziel. Deshalb haben die Hamburg Port Authority (HPA) und die Hamburger Hafenwirtschaft mit einer Vielzahl von Maßnahmen sowohl auf administrativer als auch auf operativer Ebene nachhaltige ökologische Verbesserungen initiiert und den Grundstein für neue Technologien wie Liquefied Natural Gas (LNG) oder den Umschlag von Offshore-Windkraftanlagen in der Region gelegt.



As if moved by magic: AGVs at HHLA Container Terminal Altenwerder

Wie von Zauberhand bewegt: AGVs am HHLA Container Terminal Altenwerder

HPA is deeply engaged in environmental protection

HPA is a founder member of ECOPorts, a network of 150 European ports promoting communication and the exchange of information on environmental questions. Similarly, the port administration is engaged in the ecological preservation of the city's vital artery in both the Elbe River Community - or Flussgemeinschaft Elbe - as well as the International Commission for the Protection of the Elbe. HPA also supports environmental initiatives by terminal operators and shipping lines, e.g. on the use of such alternative energies as windpower.

Many organizational measures adopted by HPA also have distinct ecological components. HPA's electronic traffic management system improves traffic flow, contributing to reduction in emission discharge in the port area. As early as 2011, HPA introduced a discount on port dues for vessels for ships meeting strict environmental standards. HPA's own fleet has been running on sulphur-free fuels for three years now. In addition, all of the port administration's mooring points as well as most public berths for barge, ferries and other service vessels are equipped with connections for shore power. For rail operators in the port, HPA has introduced concessionary tariffs to encourage the use of railcars with low-noise brakes and engines with filters capturing diesel exhaust particles. In a pilot project unique worldwide, geothermal railtrack points heating harnesses terrestrial heat to prevent the mechanism freezing without creating CO₂ emissions of any kind.

UNSERE ANGEBOTE ERREICHEN SIE ÜBERALL.

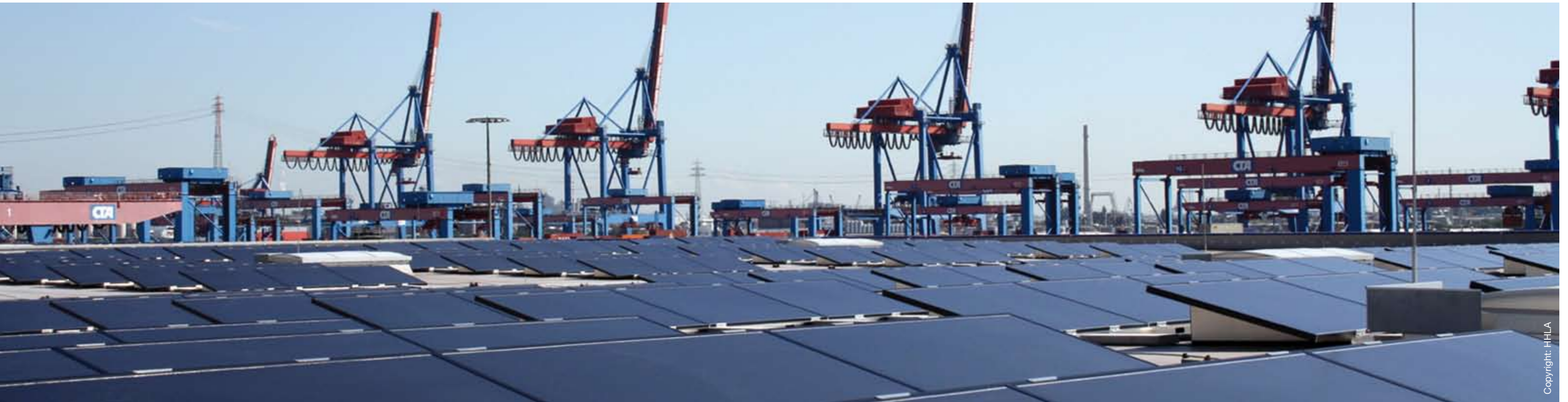


M
MARES SHIPPING
SPARE PARTS SERVICE since 1975

Aus über 200.000 Artikeln finden wir für Sie das benötigte Ersatzteil. Und liefern es innerhalb von 48 Stunden an fast jeden Ort der Welt. Wir sind spezialisiert auf Ersatzteile passend für:

MaK, Pielstick, MAN B&W, Bergen, Crepelle (Dieselmotoren),
Atlas Copco, Bitzer, Bock, Hatlapa, Sabroe, Sauer & Sohn, Sperre, Tamrotor (Kompressoren),
Allweiler, Bornemann, IMO, Kral, Netzsch-Mohno, Seepex, Thune Eureka (Pumpen),
Alfa Laval, B+V/HDW Turbulo, DVZ, RWO, Westfalia (Separatoren), **Boll & Kirch, Moatti** (Filter),
Alfa Laval/Nirex, Sondex (Frischwasser-Generatoren)

Qualität, die sich rechnet.



Copyright: HHLA

Solar installation at HHLA Container Terminal Altenwerder

In addition, companies and operators receive financial support from HPA for using extensive shed roofs in the port area for solar equipment. The port authority is setting a good example in this respect by erecting an office/recreational building on Niedernfelder Ufer to the latest standards for sustained building conforming to the most recent legislation on saving energy. A solar-thermal installation on the roof supplies hot water.

LNG terminal for the Port of Hamburg

The Port of Hamburg is also to acquire an LNG Terminal. The Hamburg Port Authority and Linde Group completed the required feasibility study in 2012. Now Linde Group and Bomin have founded a joint subsidiary, Bomin Linde LNG, which will be building a terminal for refuelling ships with LNG in the Port of Hamburg.

New technologies for reducing emissions

Operators already settled in the port are also attaching increasing importance to achieving a goods flow that saves resources, as well as energy-saving consumption, and are using new technologies to keep their emissions as low as possible.

HHLA will cut CO₂ by 30 percent

HHLA, for example, aims to cut specific CO₂ emissions per container handled by at least 30 percent by 2020. This to be achieved by replacement of diesel fuel by power derived from renewable energies. Totalling 24 vehicles, the largest electric car fleet in the ports of the Northern Range is already operating at HHLA Container Terminal Tollerort. The power for



Copyright: HHLA

Wind turbines are also located in the port

Auch Windräder gibt es im Hafen

Solaranlage am HHLA Container Terminal Altenwerder

HPA bei Umweltschutz intensiv engagiert

Die HPA ist Gründungsmitglied von ECOPorts, einem Netzwerk von 150 europäischen Häfen, das die Kommunikation und den Informationsaustausch in Umweltfragen fördert. Ebenso engagiert sich die Hafenverwaltung im Rahmen der Flussgemeinschaft Elbe sowie der Internationalen Kommission zum Schutz der Elbe für den ökologischen Erhalt der Lebensader der Stadt. Und sie unterstützt Initiativen der Terminalbetreiber und Reedereien auf dem Umweltsektor, z.B. bei der Nutzung alternativer Energien wie der Windkraft.

Auch viele organisatorische Maßnahmen der HPA haben deutliche ökologische Komponenten. Das elektronische Verkehrsleitsystem der HPA verbessert den Verkehrsfluss und trägt so dazu bei, den Emissionsausstoß im Hafengebiet zu verringern. Bereits 2011 hat die HPA einen Rabatt des Hafengeldes für Schiffe eingeführt, die hohe Umweltstandards erfüllen. Die HPA-eigene Schiffsflotte fährt bereits seit drei Jahren mit schwefelfreiem Treibstoff. Alle Anlegeplätze der Hafenverwaltung sowie die meisten öffentlichen Liegeplätze für Binnenschiffe, Fähren und andere Serviceschiffe sind zudem mit Landstromanschlüssen ausgerüstet. Bei den Hafenbahnen hat die HPA tarifliche Anreize dafür geschaffen, Wagen mit geräuschreduzierten Bremsen und Loks mit Dieselrußpartikelfiltern einzusetzen. Ein weltweit einzigartiges Pilotprojekt ist die geothermische Weichenheizung, die ohne jeglichen CO₂-Ausstoß mittels Erdwärme ein Einfrieren der Mechanik verhindert.

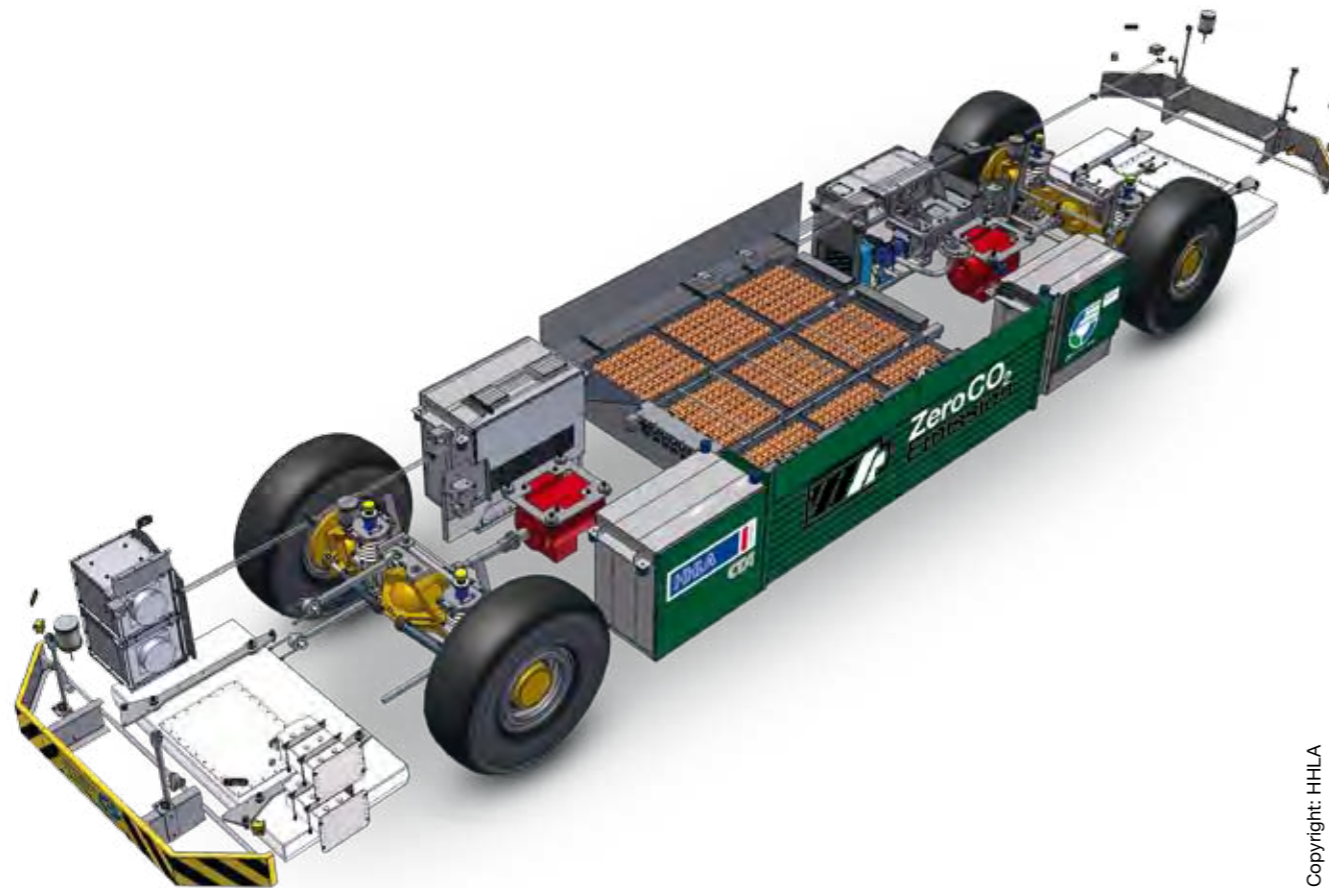
Unternehmen und Betreiber erhalten daneben eine finanzielle Unterstützung der HPA, wenn sie großflächige Hallendächer im Hafengebiet für Solaranlagen nutzen. Die Hafenbehörde geht dabei mit gutem Beispiel voran und hat am Niedernfelder Ufer ein Büro- und Sozialgebäude nach modernsten Standards für nachhaltiges Bauen und neuester Energieeinsparverordnung errichtet. Die Warmwasserversorgung erfolgt über eine solarthermische Anlage auf dem Dach.



Copyright: Zapf

Produktion regenerativer Energien im Hafen

Renewable energy production in the port



Copyright: HHLA

A battery-powered AGV of HHLA

Ein AGV der HHLA mit Batterieantrieb

the environmentally friendly electric propulsion is indirectly derived from its own production. Two large photo-voltaic units installed on HHLA buildings each produce around 600,000 kWh of CO₂-free power annually. At HHLA Container Terminal Altenwerder, moreover, battery-powered propulsion for unmanned container transporters (AGVs) is being tested for the first time. HHLA was awarded the prestigious Hanse Globe Sustainability Prize for these B-AGVs plus their own charging station.

A block heating plant has entered service at EUROGATE

In addition, EUROGATE took a block heating/power plant into service at its terminal site for supplying heat to its office block and sheds there. Any surplus is stored in the interim by the major energy supply group E.on Hanse in its heating network. This alone saves 2,800 tons of CO₂.

Clean power for vessels in the port

Since the quayside facilities lie very near the centre of the 1.8-million conurbation, noise and atmospheric emissions are to a large extent minimized, not least because just recently more stringent exhaust-gas ceilings have applied in the ports. Apart from using extremely low-sulphur distillates as fuel for their auxiliary diesels, ships have other alternatives for receiving power supplies during load and discharge times, also for powering the ship as it arrives in the port area.

Liquefied Natural Gas (LNG) is seen as a fuel for the future that is considerably cleaner than marine diesel fuel and yet during combustion has phy-



Copyright: HHLA

Die HHLA setzt auf Elektroautos

HHLA relies on electric cars

LNG-Terminal im Aufbau

Darüber hinaus bekommt der Hamburger Hafen ein LNG-Terminal. Im Jahr 2012 haben die Hamburg Port Authority und die Linde Group eine entsprechende Machbarkeitsstudie abgeschlossen. Nun haben die Linde Group und Bomin ein gemeinsames Tochterunternehmen gegründet, die Bomin Linde LNG GmbH & Co. KG, die ein Terminal zur Betankung von Schiffen mit LNG im Hamburger Hafen bauen wird.

Neue Technologien zur Emissionsreduktion

Auch die im Hafen bereits angesiedelten Betriebe legen zunehmend Wert auf einen ressourcenschonenden Warenfluss sowie geringen Energieverbrauch und nutzen neue Techniken, um ihren Emissionsausstoß möglichst gering zu halten.

HHLA will 30 Prozent CO₂ einsparen

Die HHLA beispielsweise strebt eine Senkung der spezifischen CO₂-Emissionen je umgeschlagenem Container um mindestens 30 Prozent bis zum Jahr 2020 an. Dies soll unter anderem durch die Substitution von Diesel durch Strom aus erneuerbaren Energien erreicht werden. Auf dem HHLA Container Terminal Tollerort fährt bereits mit insgesamt 24 Fahrzeugen die größte Elektroauto-Flotte der Nordhäfen. Der Strom für die umweltfreundlichen Elektroantriebe kommt indirekt aus eigener Produktion. Auf den HHLA-Gebäuden wurden zwei große Photovoltaikanlagen installiert, die jährlich rund 600.000 kWh CO₂-freien Strom produzieren. Und am HHLA Container Terminal Altenwerder wurde erstmals der Batterieantrieb für die fahrerlosen Containertransporter (AGV) erprobt. Für diese B-AGV mit eigener Ladestation erhielt die HHLA den renommierten Nachhaltigkeitspreis Hanse Globe.

Blockheizkraftwerk bei EUROGATE in Betrieb gegangen

Zudem hat EUROGATE auf seinem Terminalgelände ein Blockheizkraftwerk in Betrieb genommen, das die Hallen und Terminalgebäude mit Wärme versorgt. Überschüsse speichert der große Energieversorger E.on Hanse in seinem Wärmenetz zwischen. Allein dadurch werden jährlich 2.800 Tonnen CO₂ eingespart.

Sauberer Kraftstoff für Schiffe im Hafen

Da die Kaianlagen in der Nähe des Stadtzentrums der 1,8-Millionen-Metropole liegen, wurden Lärm- und Luftemissionen weitestgehend minimiert, nicht zuletzt, weil seit kurzem strengere Abgasgrenzwerte in den Häfen gelten. Neben Destillaten mit einem extrem geringen Schwefelanteil als Treibstoff für ihre Hilfsdiesels haben Schiffe auch andere Möglichkeiten, sich während der Be- und Entladezeit mit Strom zu versorgen und das Schiff bei der Fahrt im Hafengebiet voranzutreiben.

Liquefied Natural Gas (LNG) gilt als ein Treibstoff der Zukunft, der erheblich sauberer als alle Schiffsdiesels ist und beim Verbrennen dennoch ähnliche physikalische Eigenschaften wie herkömmlicher Dieseldieselkraftstoff hat. Im Gegensatz zu anderen Gasen ist bei LNG die Gefahr einer Explosion sehr



Copyright: HHLA

Batterieladestation für die B-AGVs

Battery charging station for B-AGVs



Mobile LNG refuelling in Brunsbüttel

 Mobile LNG-Betankung in Brunsbüttel

sical properties similar to those of normal marine diesel fuel. By contrast with other gases, with LNG the threat of an explosion is virtually eliminated. For storage, it is cooled to extremely low temperatures. At between -161° and -164° C., LNG turns liquid, occupying only 1/600th of the space occupied in its gaseous form.

LNG's great advantage lies in its environmental balance. Compared to marine diesel propulsion, LNG emits 90 percent less nitrogen and 20 percent less CO_2 , while sulphur and fine particle emissions become almost non-existent. Ships with this propulsion system are therefore ideal for such Emission Control Areas (ECAs) as the North Sea and the Baltic as well as the coast of North America. From 2015 only ships with fuel sulphur content of not more than 0.1 percent will be permitted to operate there. The classification society Det Norske Veritas (DNV) puts the proportion of ships affected at 40 percent of the world merchant fleet of currently around 50,000 ships.

As ship certifier Germanischer Lloyd (GL) has demonstrated in a survey, liquefied gas requires about three percent more bunker space than normal marine diesel fuel. Costs of bunkering with LNG are nevertheless currently much lower than with marine diesel. At least for feederships, ferries and coastal vessels operating regularly in the North Sea and the Baltic, GL regards LNG propulsion as absolutely competitive.

Build-up of a network of LNG bunkering stations

In Northern Europa a network of dedicated bunker stations is currently under construction specifically for this fuel of the future. The tanks concerned are so well insulated that LNG can be stored without any additional energy requirement in them pending delivery to the end user by being pumped into a ship's tanks. If required, LNG can also be cooled though an external coolant, e.g. with liquid nitrogen. In the Port of Hamburg a state-of-the-art facility of this kind is under construction by Bomin Linde LNG at the Oiltanking site in Blumensandhafen on Hohe Schaar. Also planned is the building of a refuelling station in the Elbe port in Brunsbüttel directly at the entrance to the Kiel Canal, this in cooperation with Gasnor, a Norwegian subsidiary of Shell.

Shore-based power facility to be completed by next year

Cruise ships also have the opportunity to avoid emissions by taking supplies of external power. This is especially important with ships of this type, since they consume more energy than anything else afloat. The largest cruise ships consume as much electric power as a city of 200,000 inhabitants. During lay times energy can be supplied through a shore connection. A shore power facility of this kind will be completed at the Hamburg Cruise Center Altona by 2014.

Another possibility is to store energy supplied by a small floating gas-fired power station. This barge is capable of supplying ships in port with power, irrespective of where these are berthed. Hamburg-based Eckelmann Group has founded a joint company that aims to complete building a barge of this type during 2014. Along with cruise shipping companies, Hamburg Süd as container shipping lines has signed declarations of intent to cover their requirements for electricity through the floating power station.



Germanischer Lloyd's view of refuelling in future

 So sieht der Germanische Lloyd den Tankvorgang der Zukunft


Die neue Vopak-Löschbrücke in Hamburg ist auch für LNG-Betankung geeignet

 Vopak's new tanker pier in Hamburg is also suitable for LNG refuelling

gering. Um es zu lagern, wird es extrem heruntergekühlt. Denn bei -161 bis -164 Grad Celsius wird LNG flüssig und hat nur noch ein 600stel der Ausdehnung gegenüber seinem gasförmigen Zustand.

Der große Vorteil von LNG liegt in seiner Umweltbilanz. Gegenüber einem Schiffsdieselantrieb emittiert LNG 90 Prozent weniger Stickoxide und 20 Prozent weniger CO_2 , Schwefel- und Feinstaubemissionen entfallen nahezu gänzlich. Damit sind derartig angetriebene Schiffe ideal für Emission-Control-Areas (ECA) wie die Nord- und Ostsee sowie die nordamerikanische Küste. Ab 2015 dürfen hier nur noch Schiffe verkehren, deren Schwefelanteil im Treibstoff 0,1 Prozent nicht übersteigt. Die Klassifizierungsgesellschaft Det Norske Veritas (DNV) schätzt den Anteil der davon betroffenen Schiffe auf 40 Prozent der Welthandelsflotte, die derzeit rund 50.000 Schiffe umfasst.

Das verflüssigte Gas benötigt etwa drei Prozent mehr Bunkerplatz als der herkömmliche Treibstoff Marinediesel, wie der Schiffszertifizierer Germanischer Lloyd (GL) in einer Studie nachwies. Die Bunkerkosten für LNG sind derzeit jedoch noch deutlich günstiger als für Schiffsdiesel. Zumindest für Feederships, Fähren und Küstenboote, die regelmäßig in Nord- und Ostsee verkehren, hält der GL die LNG-Antriebe für absolut konkurrenzfähig.

Netz von LNG-Bunkerstationen im Aufbau

In Nordeuropa ist deshalb gerade ein Netz von Bunkerstationen für diesen Treibstoff der Zukunft im Aufbau. Die Tanks sind dabei so gut isoliert, dass LNG ohne weitere Energiezufuhr in den Tanks gespeichert werden kann, bis es an die Endverbraucher abgegeben und in die Schiffstanks gepumpt wird. Zusätzlich kann bei Bedarf LNG durch Kältezufuhr von außen, z.B. mit flüssigen Stickstoff, gekühlt werden. Im Hamburger Hafen entsteht eine derartige hoch moderne Anlage auf dem Gelände der Firma Oiltanking am Blumensandhafen auf der Hohen Schaar durch die Bomin Linde LNG GmbH & Co. KG. Zudem ist in Brunsbüttel der Bau einer Tankstation am Elbehafen unmittelbar an der Einfahrt zum Nord-Ostsee-Kanal in Kooperation mit einer Shell-Tochter, der norwegischen Gasnor A/S, geplant.

Landstromanlage bis zum nächsten Jahr fertig

Für Kreuzfahrtschiffe besteht zudem die Möglichkeit, Emissionen durch die Versorgung mit externem Strom zu vermeiden, was bei dieser Schiffsgattung besonders wichtig ist, da sie den größten Stromverbrauch aller Wasserfahrzeuge hat. Die größten Kreuzfahrtschiffe benötigen soviel Strom wie eine Stadt mit 200.000 Einwohnern. Während der Liegezeiten kann die Energieversorgung über eine Zuleitung von Land aus erfolgen. Am Hamburg Cruise Center Altona wird eine derartige Landstromanlage bis zum Jahr 2014 gebaut.

Eine weitere Möglichkeit stellt die Energieeinspeisung von einem schwimmenden kleinen Gaskraftwerk aus dar. Diese Barge ist in der Lage, Schiffe unabhängig von ihrem jeweiligen Liegeplatz im Hafen mit Strom zu versorgen. Die Hamburger Eckelmann Gruppe hat hierzu ein Gemeinschaftsunternehmen gegründet, das den Bau einer solchen Barge bis zum Jahr 2014 umsetzen will. Neben diversen Kreuzfahrtreedereien hat auch die Containerreederei Hamburg Süd eine Absichtserklärung unterzeichnet, ihren Strombedarf über das schwimmende Kraftwerk zu decken.



Bald real: Ein LNG-Feeder läuft den Hafen an

 Soon a reality: An LNG feeder arrives in port



Copyright: Gläubitt

Clean air is also a topic in Hamburg

Saubere Luft ist auch in Hamburg ein Thema

German Bight: Ideal location for windparks

The Hamburg Metropolitan Region is also gaining importance for federal German energy policy. With its change of course on energy, the German Federal government has set itself ambitious new targets. Being finite resources and in view of still mounting global warming, the aim is for fossil energy sources should step by step disappear from households and industries in Germany. Experts are agreed that the expansion of windpower out at sea represents the most promising regenerative energy source. Compared to wind turbines sited on land, at a minimum of six months out on the water the useful period during which their rotors turn is roughly twice as long. For the Federal Republic, the German Bight with its water depth of around 40 metres offers ideal conditions for windparks of this type.

25.000 jobs in Hamburg thanks to renewable energy

At the beginning of 2013, the Hamburg-based Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH) authorized 29 windparks on the high seas with an output totalling over 10,000 megawatts. Eight parks are under construction and applications have been lodged for a further 89. In Germany over 372,000 trained staff currently work in the whole renewable energy market. By 2030 that could be over 600,000. Of the total, around 25,000 jobs are currently located in Hamburg Metropolitan Region, most of these in the wind energy field. Even by 2015, this figure could rise by 40 percent. The Germany Energy Agency (dena) estimates investments by 2030 at 75 billion euros.

Worldwide leaders have settled here

The Port of Hamburg is not only a load port for windpower plant elements destined for export. Thanks to its favourable location in relation to the offshore supply ports of Brunsbüttel, Cuxhaven, Rendsburg and Stade, world leaders in wind energy have set up bases in the Hanseatic City. Hamburg is therefore becoming one of the centres for implementing the political change of course on energy, with operations at the ports closer to the construction areas being directed from there.

Production facilities in Cuxhaven and Rendsburg

In Cuxhaven firms such as the AMBAU are producing large elements – including towers, foundation and transition pieces – for the offshore industry, which are loaded there on to supply ships at the directly adjacent berths 8 and 9. Last year RENDSBURG PORT, Germany's most cutting-edge heavy load port, was opened in Rendsburg-Osterrönfeld. Similarly, windpower components are loaded there for Max Bögl, the largest private-sector German construction company. Among the products currently being transhipped are also Enercon tower segments.

Port cooperation in Schleswig-Holstein

Around 1,500 components per year are already being shipped for the onshore and offshore windpower industry in Brunsbüttel. An extension of

Große Windenergiefirmen in Hamburg:

A2Sea Deutschland GmbH

Dong Energy Markets GmbH

EnBW AG

E.on Climate & Renewables GmbH

General Electric Company

Nordex SE

REpower System SE

RWE Innogy GmbH

Siemens SE

Vattenfall SE

Vestas Wind Systems A/S

Deutsche Bucht idealer Standort für Windparks

Die Metropolregion Hamburg gewinnt darüber hinaus auch in der bundesweiten Energiepolitik an Bedeutung. Mit ihrer Energiewende hat sich die Bundesregierung neue ehrgeizige Ziele gesteckt. Fossile Energieträger sollen angesichts der endlichen Ressourcen und der immer noch zunehmenden Erderwärmung nach und nach aus den deutschen Haushalten und Industrien verschwinden. Die Experten sind sich einig, dass der Ausbau der Windkraft auf hoher See die erfolgversprechendste regenerative Energiequelle birgt. Gegenüber an Land positionierten Windrädern beträgt der nutzbare Zeitraum, in dem sich die Rotoren auf dem Wasser drehen, mit gut sechs Monaten pro Jahr etwa das Doppelte. Für die Bundesrepublik bietet die Deutsche Bucht mit ihrer Wassertiefe von rund 40 Metern ideale Voraussetzungen für derartige Windparks.

25.000 Arbeitsplätze dank erneuerbarer Energie in Hamburg

Zum Jahresbeginn 2013 hat das Hamburger Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) 29 Windparks auf hoher See mit über 10.000 Megawatt Leistung genehmigt. Acht Parks sind im Bau, 89 weitere noch beantragt. In dem gesamten erneuerbaren Energiemarkt arbeiten in Deutschland derzeit über 372.000 Fachkräfte. Bis zum Jahr 2030 könnten es sogar über 600.000 sein. Davon sind derzeit in der Metropolregion Hamburg etwa 25.000 Arbeitsplätze angesiedelt, die meisten im Bereich Windenergie. Schon bis zum Jahr 2015 könnte diese Zahl um 40 Prozent steigen. Die In-

Major windpower firms in Hamburg:

A2Sea Deutschland GmbH

Dong Energy Markets GmbH

EnBW AG

E.on Climate & Renewables GmbH

General Electric Company

Nordex SE

REpower System SE

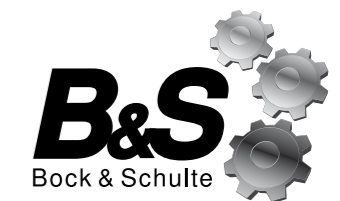
RWE Innogy GmbH

Siemens SE

Vattenfall SE

Vestas Wind Systems A/S

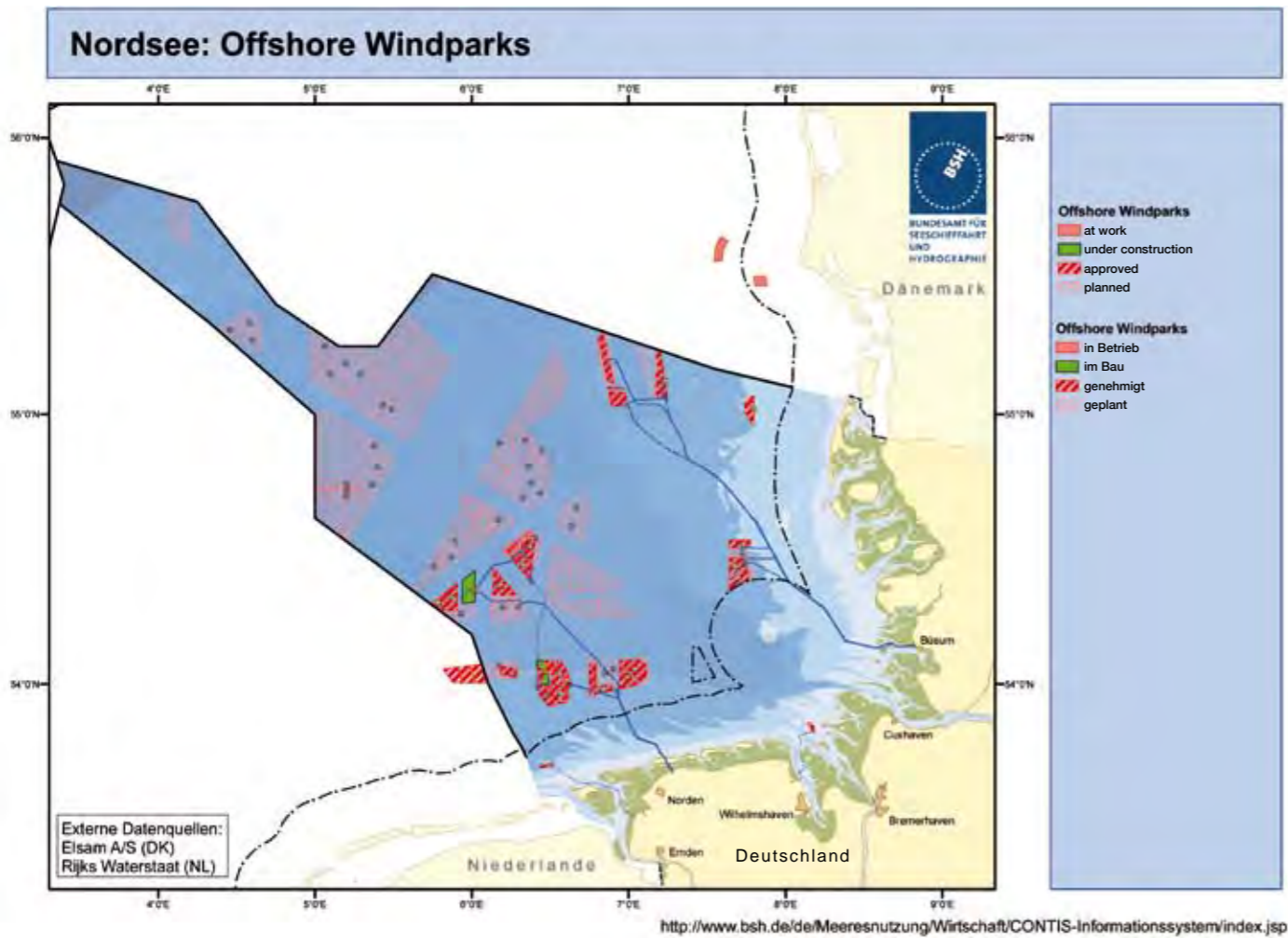
Lagerhaltung & Lohnbearbeitung von Rohstoffen



- Lagern
- Kommissionieren
- Ab-/Umfüllen
- Silo-LKW-Beladen
- Container Be- und Entladen
- Mahlen
- Mischen
- Sieben
- Verpacken

Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9
22113 HamburgTel. 0 40 - 78 04 74 -0
Fax 0 40 - 78 04 74 -11info@bock-schulte.de
www.bock-schulte.de



Overview of windparks in the German Bight

Übersicht der Windparks in der Deutschen Bucht

the port facilities by a multi-purpose pier is already planned here by the state of Schleswig-Holstein. To cater for the requirements of the entire maritime offshore logistics field, Brunsbüttel Ports has joined the Schleswig-Holstein ports of Büsum, Dagebüll, Husum, Helgoland, Rendsburg Port and Wyk auf Föhr, as well as the ports of Hörnum and List on the island of Sylt, in forming SH North Sea Offshore Port Alliance. Together, these form a network of production, logistics and service ports for offshore windparks, offering their operators a full range of maritime logistics over the entire working life of a facility out at sea.

Hamburg-based Buss Group recently started loading rotor blades in Stade. With its Orange Blue Terminal at Eemshaven in the Netherlands, Buss also operates a multi-purpose terminal specializing in offshore wind logistics. Owing to its heavy-load bearing surfaces and quay walls, a heavy-load platform and its ideal location a minimum distance away from 20 planned wind park projects, this is the ideal offshore base port in the Western part of the North Sea.

RENSBURG PORT in Osterrönfeld near Rendsburg is the only heavy-load port in Schleswig-Holstein. It is a central point for the transshipment of heavy cargoes of all types. These can be brought to the port via a direct link with the A7 autobahn. Immediately adjacent is an 80-hectare trading estate offering optimal conditions on the spot for manufacturers of windpower facilities as well as heavy machinery and plant and logistics companies.



Schwerlastplattform in Cuxhaven

Heavy load platform in Cuxhaven



Jackup-Plattform vor Brunsbüttel

Jack-up platform off Brunsbüttel

investitionen bis zum Jahr 2030 beziffert die Deutsche Energie-Agentur (dena) auf insgesamt 75 Milliarden Euro.

Weltweit führende Unternehmen haben sich angesiedelt

Über den Hamburger Hafen werden nicht nur Bauteile von Windkraftanlagen verladen, die für den Export bestimmt sind. In der Hansestadt haben sich aufgrund der günstigen Lage zu den Offshore-Versorgungshäfen Brunsbüttel, Cuxhaven, Rendsburg und Stade die weltweit führenden Unternehmen der Windenergie angesiedelt. Hamburg wird damit zu einer Zentrale der Energiewende, von der aus die operative Umsetzung in den näher an den Baufeldern gelegenen Häfen gesteuert wird.

Produktionsanlagen in Cuxhaven und Rendsburg

In Cuxhaven werden in Firmen wie der AMBAU GmbH serienmäßig Großkomponenten für die Offshoreindustrie (u.a. Türme, Gründungskörper, Übergangsstücke) produziert, die über die dort direkt angrenzenden Liegeplätze 8 und 9 auf die Zulieferschiffe verladen werden. In Rendsburg-Osterrönfeld eröffnete im letzten Jahr der modernste deutsche Schwerlasthafen, RENDSBURG PORT, der ebenfalls Komponenten für Windkraftanlagen des größten deutschen privaten Bauunternehmens Max Bögl verschifft. Derzeit werden u.a. bereits Turmsegmente von Enercon umgeschlagen.

Hafenkooperation in Schleswig-Holstein

Auch in Brunsbüttel werden bereits jährlich rund 1.500 Komponenten für die Onshore- und Offshore Windenergiebranche verschifft. Eine Erweiterung der Hafenanlagen um einen Multipurposepier durch das Land Schleswig-Holstein ist in Planung. Um den Anforderungen der gesamten maritimen Offshore-Logistik gerecht zu werden, hat die Brunsbüttel Ports GmbH mit den schleswig-holsteinischen Hafenstandorten Büsum, Dagebüll, Husum, Helgoland, Rendsburg Port, Wyk auf Föhr sowie den Sylter Häfen Hörnum und List die „Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH“ vereinbart. Sie bilden gemeinsam ein Netzwerk von Produktions-, Logistik- und Servicehäfen für Offshore-Windparks und offerieren den Windparkbetreibern ein umfassendes maritimes Logistikangebot über die gesamte Lebensdauer einer Anlage auf hoher See.

In Stade verlädt seit kurzem die Hamburger Buss-Gruppe Windflügel. Zudem betreibt Buss mit dem Orange Blue Terminal im holländischen Eemshaven ein Multipurpose-Terminal, das auf Offshore-Wind-Logistik spezialisiert ist. Wegen seiner hochtragfähigen Flächen und Kaimauern, einer Schwerlastplattform und der idealen Lage in kürzester Distanz zu 20 geplanten Windparks ist es der ideale Offshore-Basishafen in der westlichen Nordsee.

Der RENDSBURG PORT in Osterrönfeld bei Rendsburg ist der einzige Schwerlasthafen in Schleswig-Holstein. Er ist zentraler Standort für den Umschlag von Schwerlastgütern aller Art. Diese können über eine direkte Anbindung an die Autobahn A7 in den Hafen gebracht werden. Unmittelbar angrenzend befindet sich ein 80 Hektar umfassendes Gewerbegebiet, das optimale Standortbedingungen für Hersteller von Windenergieanlagen, schweren Maschinen und Anlagen sowie Logistikunternehmen bietet.

Port without frontiers

At a glance: From Freeport to European Customs Seaport

Hafen ohne Grenzen

Auf einen Blick: Vom Freihafen zum Seezollhafen



Copyright: HfM

View over the Köhlbrand on the universal Port of Hamburg

A new era has commenced in the Port of Hamburg since the beginning of this year: The Freeport zone has been abolished after 124 years. The 1.460 hectares of the former Freeport, one-fifth of the entire port area, has been a European Customs Seaport since 1 January 2013. Introduction of the new Customs landscape has, to the benefit of port business, simplified customs procedures and relieved pressure on the roads.

Blick über den Köhlbrand auf den Universalhafen Hamburg

Seit Beginn dieses Jahres hat im Hamburger Hafen eine neue Ära begonnen: Die Freizone wurde nach 124 Jahren aufgelöst. Demzufolge ist die 1.460 Hektar große Freihafenfläche, ein Fünftel des gesamten Hafengebiets, seit dem 1. Januar 2013 Seezollhafen. Durch die Einführung der neuen Zolllandschaft wurden auch zum Vorteil der Hafenwirtschaft die zollrechtlichen Abläufe vereinfacht und die Straßen entlastet.



Copyright: Grundt

Import goods control by a mobile customs unit

Importwarenkontrolle durch mobile Zolleinheit



Copyright: Heitichen

As it was before: Truck checks on entering the Freeport area

So war's früher: Lkw-Kontrolle an der Freihafengrenze

Why has the Freeport zone been abolished?

A significant advantage of the transformation of the Freeport area into a European Customs Seaport is the disappearance of elaborate Customs checks on empty vehicles and through traffic at the boundary of the duty-free zone when goods are being exported. Dissolution of the Freeport works helps dismantle traffic bottlenecks that have occurred at Customs border points. In addition, its disappearance is significant for the future development of the city and the port: The Free and Hanseatic City of Hamburg has regained full planning powers over the Freeport area and can further develop plots there without the consent of the Customs administration.

Only random checks now: Vehicle scrutiny by Customs

With the dissolution of the duty-free zone, the rules generally applicable in Customs Seaports in the EU now apply to the whole of the Port of Hamburg. This has involved changes in the Customs clearance required by official Customs supervision of goods traffic via the Port of Hamburg: Goods delivered over the quay wall, for example, are "to be presented", i.e. registered at a Customs office, immediately on arrival. Furthermore, non-EU goods may now only be stored under Customs supervision as part of temporary custody or at a bonded warehouse.



HAMBURG
FRANKFURT AIRPORT
BREMERHAVEN
GDYNIA



Porath Customs Agents

Wir finden für alles eine Lösung, überzeugen Sie sich selbst!
We find solutions for everything, see for yourself!

Porath Customs Agents bietet Ihnen professionelles Zollmanagement – seit mehr als 25 Jahren. Von Hamburg aus hat sich das Unternehmen zu einer der größten unabhängigen Zollagenturen in Deutschland entwickelt. Porath Customs Agents beschäftigt heute in Deutschland und Polen mehr als 40 Mitarbeiter: am Hauptsitz im Hamburger Seezollhafen, am Frankfurter Flughafen, in Bremerhaven sowie in Gdynia.

Zudem verfügt Porath Customs Agents über starke Partner in Belgien, den Niederlanden, Österreich, Italien, Portugal, der Schweiz und China.

Unsere Leistungen:

- Zollabfertigung
- Fiskalvertretung
- Zusatz-Services
- Zolllager Verwaltung
- Consulting
- IT-Schnittstellen
- Online-Kundenportal

**transport
logistic**

4.-7. Juni 2013, München
Halle B3, Stand 209/310



Porath Customs Agents has been offering professional customs management – for more than 25 years. From Hamburg, the company has developed into one of the largest independent customs agencies in Germany. Porath Customs Agents in Germany and Poland now employs more than 40 professionals at its headquarters in Hamburg Seezollhafen, at Frankfurt Airport, in Bremerhaven and in Gdynia.

In addition, Porath Customs Agents have excellent partners in Belgium, the Netherlands, Austria, Italy, Portugal, Switzerland and China.

Our services:

- Customs Clearance
- Fiscal Representation
- Additional Services
- Bonded Warehouse Administration
- Consulting
- IT Interfaces
- Online Customer Portal

Kontakt/Contact:

Porath Customs Agents GmbH
Am Windhuk Kai 5 | 20457 Hamburg | Germany
Tel. +49 40 / 8000 50-500
E-Mail: customer.service@porath.com

 www.facebook.com/customsagents
www.porath.com



Truck scrutiny by Customs

Lkw-Kontrolle durch den Zoll

What has dissolution of the Freeport actually achieved?

At first glance, dissolution of the Freeport ensures extra work for the terminals, but one development has made a decisive contribution, namely IT-based handling of Customs procedures. All the formalities essential for import of goods are handled electronically. ATLAS data batches can already be notified 30 days before arrival of the goods. Electronic handling also produces an infrastructural improvement in the port area. Lifting of checkpoints as well adjustment of traffic management will optimize traffic in the Port of Hamburg.

How does Customs clearance work now?

Even though notification of goods is now done electronically, personal inspections of imported goods by the Customs have not been completely discontinued. In cases of doubt, Customs staff will continue to inspect the goods. This can be done at the terminals, in stuffing/packing centres or on official premises, i.e., the Customs offices at Waltershof, Finkenwerder Strasse and Windhukkai. Mobile inspection units that can be driven to the terminals are available to officials for conducting these checks. Around 300 of a total of more than 1,000 staff of the Main Customs Office in the Port of Hamburg are engaged 24/7 on these. At the same time, the Customs provides support on handling Customs formalities for companies that only seldom handle goods imported from non-EU states.

Customs of Hamburg

Today around 40,000 Customs officials daily underpin society's ability to function, fostering Germany as a centre of economic activity and contributing to stabilization of our social systems. They protect the economy from distortions to competition, consumers from faulty or dangerous goods from abroad, and the populace from the consequences of organized, cross-border criminality.



Anmeldestation für Trucker am Terminal

Trucker reporting point at a terminal

Warum wurde der Freihafen aufgelöst?

Ein bedeutender Vorteil der Umwandlung der Freihafenfläche in einen Seezollhafen ist der Wegfall aufwendiger Zollkontrollen des Leer- und Durchgangsverkehrs an der Freizonengrenze. Den an den Zollübergängen entstandenen Verkehrsengpässen wurde mit der Auflösung des Freihafens entgegen gewirkt. Darüber hinaus ist die Freihafenauflösung für die zukünftige Entwicklung von Stadt und Hafen bedeutend: Die Freie und Hansestadt Hamburg erlangt wieder die volle Planungshoheit über das Freihafengebiet und kann die Flächen ohne Zustimmung der Zollverwaltung weiterentwickeln.

Was hat sich verändert?

Mit der Auflösung der Freizone gelten nun im gesamten Hamburger Hafengebiet die allgemeingültigen Regelungen für Seezollhäfen in der Europäischen Union. Für die zollamtliche Überwachung des Warenverkehrs über den Hamburger Hafen haben sich dadurch Veränderungen bei der Zollabfertigung ergeben: So sind Waren, die seeseitig angeliefert werden, unmittelbar nach Ankunft „zu stellen“, also bei einem Zollamt anzumelden. Zudem können Nichtgemeinschaftswaren nur noch unter zollamtlicher Überwachung im Rahmen der vorübergehenden Verwahrung oder einem Zolllager gelagert werden. Waren, die nicht für eine Beschau beim Zoll vorgesehen sind, können direkt das Containerterminal in Richtung Endbestimmung verlassen.

Was hat die Freihafenauflösung begünstigt?

Zur Auflösung des Freihafens, die auf den ersten Blick zu einem Mehraufwand auf den Terminals sorgt, hat eine Entwicklung entscheidend beigetragen: Die IT-basierte Abwicklung des Zollverfahrens. Alle notwendigen Formalitäten für die Wareneinfuhr werden auf elektronischem Wege abgewickelt. Die ATLAS-Datensätze können bereits 30 Tage vor dem Eintreffen der Ware übermittelt werden. Die elektronische Abwicklung bringt auch eine infrastrukturelle Verbesserung im Hafengebiet mit sich: Durch Aufhebung der Kontrollstellen und der anschließenden Anpassung der Verkehrsführung wird der Verkehr im Hamburger Hafen optimiert.

Wie läuft die Warenkontrolle heute ab?

Wenngleich die Anmeldung von Waren nun auf elektronischem Wege erfolgt, bleibt die persönliche Kontrolle eingeführter Güter durch den Zoll nicht komplett aus: Im Zweifelsfall führen Zollmitarbeiter weiterhin eine Beschauung der Ware durch. Dies kann vor Ort an den Terminals, in den Packbetrieben oder auch auf den Amtsplätzen der Zollämter Waltershof, Finkenwerder Straße und am Windhukkai erfolgen. Für jene Zollkontrollen stehen den Beamten Bürofahrzeuge zur Verfügung, mit denen die Terminals angefahren und die Prüfungen durchgeführt werden können. Rund 300 der insgesamt mehr als 1.000 Mitarbeiter des Hauptzollamts Hamburg-Hafen sind dafür rund um die Uhr im Einsatz. Während der Umstellungsphase leistete der Zoll Unterstützung im zollrechtlichen Abwicklungsprozess für betroffene Betriebe.

Der Zoll Hamburg

Heute sichern rund 40.000 Zöllnerinnen und Zöllner täglich die Leistungsfähigkeit des Gemeinwesens, fördern den Wirtschaftsstandort Deutschland und tragen zur Stabilisierung der Sozialsysteme bei. Sie schützen die Wirtschaft vor Wettbewerbsverzerrungen, die Verbraucher vor mangelhaften Waren aus dem Ausland und die Bevölkerung vor den Folgen grenzüberschreitender organisierter Kriminalität. Das Hauptzollamt Hamburg-Hafen der Bundesfinanzdirektion Nord hat seinen Sitz in der Wendenstraße. Zum Tätigkeitsbereich des Zolls gehören folgende Aufgaben:

- Steuer- und Abgabengerechtigkeit
- Schwarzarbeitsbekämpfung
- Verbraucherschutz
- Produktpiraterie
- Einsatz gegen Schmuggel und Kriminalität
- Terrorismusbekämpfung
- Außenwirtschaftsüberwachung
- Artenschutz



Copyright: Zoll

Customs on duty at HHLA's fruit terminal

Der Zoll im Einsatz auf dem Frucht-Terminal der HHLA

Optimized IT Software

DAKOSY AG has considerably upgraded its software in connection with the abolition of the Freeport zone. Even aside from Customs procedures, in future it will enable all parties involved in the flow of goods to enjoy complete transparency. It will at all times be possible to see where the goods are currently located and how far import formalities have progressed. Whatever was formerly transmitted on paper is now handled entirely electronically. Networking of terminals by the DAKOSY Import Message Platform with forwarders, truckers, shipping lines, rail companies, the authorities and the waterways police facilitates monitoring of the status of goods in real time and collection of a consignment on schedule at the issue points in terminals. This simplifies and speeds up processes at major cargo handling facilities.

Veterinary Office examines foodstuffs

For imports of foodstuffs and certain vegetable or animal products, a further check is required prior to their being assessed for duty payable. The Veterinary Office examines samples of these to establish whether the goods are still fresh and free of pests. The City of Hamburg's social services authorities have opened two branch offices in Altenwerder and on Reiherdamm, licenced by the EU head office for conducting these and establishing the suitability of goods for general circulation under the "Joint Veterinary Document for Import" (GVDE).

Hauptzollamt Hamburg-Hafen

Wendenstraße 21
20097 Hamburg
Telefon: 040 780850
Fax: 040 78085-222

poststelle@hzahh-hafen2.bfinv.de

Optimierte IT-Software

Im Zuge der Freizonenabschaffung hat die DAKOSY AG ihre Software deutlich verbessert. Sie ermöglicht künftig allen am Warenfluss Beteiligten eine komplette Transparenz auch abseits des Zollvorgangs. Es ist jederzeit ersichtlich, wo sich die Ware gerade befindet und wie weit die Einfuhrformalitäten vorangeschritten sind. Was früher in Papierform übermittelt wurde, erfolgt heute komplett elektronisch. Die Vernetzung der Terminals durch die DAKOSY Import Message Plattform mit den Spediteuren, Truckern, Reedern, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Behörden und der Wasserschutzpolizei ermöglicht es, den Status einer Ware in Echtzeit zu verfolgen und die Lieferung termingerecht an den Ausgabestellen der Terminals abzuholen. Dies erleichtert und beschleunigt die Abläufe an den großen Umschlaganlagen.

Veterinäramt überprüft Lebensmittel

Bei der Einfuhr von Lebensmitteln und bestimmten pflanzlichen oder tierischen Gütern ist vor der steuerlichen Erfassung eine weitere Kontrolle vorgeschrieben. Das Veterinäramt überprüft in Stichproben, ob die Waren noch frisch und frei von Schädlingen sind. Die Sozialbehörde der Stadt Hamburg hat für all diese Kontrollen zwei Außenstellen in Altenwerder und am Reiherdamm eingerichtet, die von der Zentralstelle der EU zugelassen wurden und die Verkehrsfähigkeit von Waren mit dem „Gemeinsamen Veterinärdokument für die Einfuhr“ (GVDE) feststellen.

Software und IT-Services für die Logistik

- >> **Port Community System** für den Hamburger Hafen
- >> **Zollabwicklung** (ATLAS, EMCS, ICS und Zoll-Europa)
- >> **Speditonsabwicklung** (integriert und international)

Mattentwiete 2
20457 Hamburg

Phone +49 40 37 003-0
Fax +49 40 37 003-370

info@dakosy.de
www.dakosy.de

DAKOSY
Datenkommunikationssystem AG



Copyright: NIMK

Import control at the Veterinary Office

Einfuhrkontrolle beim Veterinäramt

Practical impact of the dissolution of the Freeport: Initial view

The switch from the Freeport zone to the European Customs Seaport has proceeded without major problems. The most extensive changes resulted for storage operations within the former Freeport zone that are now assuming responsibility for compliance with Customs regulations; this means that only goods that have received final Customs clearance may leave a terminal.

Ministry of Economics supported companies

Many of the around 200 companies located within the former Freeport zone borders have taken advantage of the offer of the Hamburg Ministry of Economics to have their staff prepared for innovations in Customs processes with the aid of such service providers as Porath Customs Agents GmbH, Kewill GmbH or IMPORT PARTNER Internationale Zollspedition GmbH. The Hamburg Transport Industry Academy and the Hamburg Customs Academy also offer regular training courses in this special field. In addition, many companies in the port acquired AEO status in advance, which involved their being registered with the Customs as Authorized Economic Operators. Certification as an AEO is a seal of quality certifying that a company enjoys status with the Customs authorities as being especially trustworthy and reliable. The goal is to secure a seamless international supply chain from the producer to the final customer.

Customs of Hamburg

- The Main Customs Office in the Port of Hamburg under the Federal Revenue Office North – Bundesfinanzdirektion Nord – is based in Wendenstrasse. Its portfolio covers:
- Equality of treatment on taxation and Customs duties
 - Countering illegal employment
 - Consumer protection
 - Product piracy
 - Action against smuggling and criminality
 - Counter-terrorism
 - Supervision of foreign trade
 - Protection of species



Copyright: NIMK

Einfahrt zur Lebensmittelkontrolle

Entrance to Foodstuffs Checking Point



Copyright: NIMK

Untersuchung von Fleischproben

Inspection of meat samples

Freihafenauflösung in der Praxis: Ein erstes Fazit

Die Umstellung von der Freizone zum Seezollhafen ist ohne größere Probleme verlaufen. Die umfangreichsten Veränderungen ergaben sich für Lagerbetriebe innerhalb der ehemaligen Freizone, die nun die Verantwortung für die sachgemäße Zollabwicklung übernehmen: So dürfen lediglich Waren, die die endgültige zollrechtliche Bestimmung erhalten haben, das Terminal verlassen.

Wirtschaftsbehörde unterstützte Betriebe

Viele der rund 200 Unternehmen, die innerhalb der alten Freizonengrenzen liegen, haben von dem Angebot der Hamburger Wirtschaftsbehörde Gebrauch gemacht, ihre Mitarbeiter mit Hilfe von Dienstleistern wie Porath Customs Agents GmbH, Kewill GmbH oder IMPORT PARTNER Internationale Zollspedition GmbH auf die Neuerungen in der zollrechtlichen Abwicklung vorzubereiten. Regelmäßige Fortbildungen bieten in diesem Spezialbereich auch die Akademie Hamburger Verkehrswirtschaft und die Hamburger Zollakademie an. Zudem haben viele Hafenterminals im Vorwege den AEO-Status erworben, wodurch sie vom Zoll als Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter („Authorized Economic Operator“) registriert wurden. Die AEO-Zertifizierung ist ein Gütesiegel, das einem Unternehmen einen besonders vertrauenswürdigen und zuverlässigen Status bei den Zollbehörden bescheinigt. Ziel ist die Sicherung der durchgängigen internationalen Lieferkette vom Produzenten bis zum Endverbraucher.



Haben Sie Ihre IT schon auf Kurs gebracht?

- Sichere Zollabwicklung durch die Software ZABIS®-ATLAS
- Umfassende Beratung bei allen Zoll- und Logistikfragen
- Komfortable Hafenanbindung durch ZABIS®-PORT
- Globale Transportlösungen und effiziente Lagerverwaltung
- Individuelle Compliance-Lösungen



Kewill unterstützt Sie zuverlässig – mit intelligenten Zoll- und Logistiklösungen.

➤ www.kewill.com

A Profound Friendship

The Czech Republic is Hamburg's third most important trading partner in Central and Eastern Europe



Die „goldene Stadt“: Prag

Tiefe Verbundenheit

Tschechien ist der dritt wichtigste Handelspartner Hamburgs in Mittel- und Osteuropa

Zwischen der Tschechischen Republik sowie der Freien und Hansestadt Hamburg besteht eine tiefe Verbundenheit, nicht nur, weil seit dem Fall des Eisernen Vorhangs zwischen der Elbmetropole und der Hauptstadt Prag eine intensive Städtepartnerschaft existiert. Heute werden über 60 Prozent aller tschechischen Container, 2012 waren es rund 250.000 TEU, jedes Jahr über die Hamburger Terminals für den Im- und Export umgeschlagen. Darin sind Waren im Wert von insgesamt 25 Milliarden Euro. Nach den wesentlich größeren Staaten Russland und Polen ist Tschechien damit der drittgrößte Handelspartner Hamburgs in Mittel- und Osteuropa – und das mit deutlich steigender Tendenz.

Drehscheibe für die östlichen Nachbarstaaten

Ausgeführt werden via Hamburg vor allem Maschinen- und Anlagenteile, chemische Produkte und Fertigwaren, ins Land befördert größtenteils Textilien, Unterhaltungselektronik, Haushaltsgeräte, Autoteile und Lebensmittel. Doch die tschechischen Dienstleistungszentren verteilen nicht nur Waren für den inländischen Konsum, sondern auch ins benachbarte Ausland. Die Slowakei und Ungarn nutzen mittlerweile die Möglichkeit, über das Nachbarland Waren zu bewegen. Deshalb sagen Prognosen wie etwa des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) für den Warenverkehr nach Tschechien von Hamburg aus ein Steigerungspotenzial von über 1 Million TEU in den nächsten zwölf Jahren voraus.

Erste deutsche Universität wurde in Prag gegründet

Die guten Beziehungen zwischen Hamburg und der Tschechischen Republik gehen bis ins 14. Jahrhundert zurück. Schon damals war der Hamburger Hafen der wichtigste Umschlagstandort für Waren aus dem und in das Königreich Böhmen. Im Jahre 1348 hatte der böhmische König Karl IV., Enkel des Kaisers Heinrich VII. und Sohn der böhmischen Königstochter Elisabeth, in Prag die erste deutsche Universität gegründet und sieben Jahre später nach seiner Krönung zum Kaiser des Heiligen Römischen Reichs die „goldene Stadt“ zu seinem Residenzort gemacht. 1356 erließ er hier die Goldene Bulle, ein Schriftstück, das die Kaiserwahl regelte und den böhmischen Königen bis zum Untergang des alten Reichs im Jahre 1806 großen Einfluss in Deutschland zusicherte. Zwischenzeitlich führte 1618 der zweite Prager Fenstersturz, bei dem aufgebracht Bürger zwei kaiserliche Statthal-

„Golden City“: Prague

A profound friendship links the Czech Republic and the Free and Hanseatic City of Hamburg, not just on account of the active city partnership between the metropolis on the Elbe and the Czech capital Prague since the fall of the Iron Curtain. Over 60 percent of Czech containers, or around 250,000 TEU in 2012, are handled for import and export at Hamburg terminals every year. These contain goods with a total value of 25 billion euros. That makes the Czech Republic Hamburg's third largest trading partner in Central and Eastern Europe – and distinctly gaining ground as such – after Russia and Poland as considerably larger countries.

Hub for the neighbouring states to the East

The main exports via Hamburg consist of machinery and plant equipment, chemical products and finished goods, while textiles, electronic home entertainment equipment, household appliances, automotive parts and food form the bulk of cargoes bound for the country. Yet Czech centres of the service industries distribute goods, not just for domestic consumption, but also



Copyright: Fotolia

Elbe source in Giant Mountains

Elbquelle im Riesengebirge

to their European neighbours. Slovakia and Hungary for their part also now use the opportunity of moving goods via the Czech Republic. Accordingly, forecasts for goods traffic to the Czech Republic from Hamburg, such as those from the Bremen-based Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), predict the potential for an increase of over one million TEU over the next twelve years.

The first German University was founded in Prague

Good relations between Hamburg and the Czech Republic go back as far as the 14th century. Even then, the Port of Hamburg was already the most important entrepot for goods to and from the Kingdom of Bohemia. In 1348 King Charles IV of Bohemia, grandson of the Emperor Henry VII and son of Elisabeth, daughter of the Bohemian king, founded the first German university in Prague, seven years later making the "golden city" his residence after being crowned Emperor of the Holy Roman Empire. In 1356 it was here that he issued the Golden Bull, a document regulating the election of the Emperor and assuring the Kings of Bohemia of great influence in Germany until the downfall of the old empire in 1806. In the meantime, in 1618 the second Defenestration of Prague, when outraged citizens propelled two Regents and their secretary from a window in the chancellery in the Hradschin castle, marked the beginning of the Thirty Years' War.

Alliance of States with Slovakia

The country between the Bohemian Forest, the Erz and Giant Mountains first became independent after the end of the First World War in a union with Slovakia that was to last for 75 years. One special arrangement between Hamburg and the Czech Republic goes back to the Treaty of Versailles. From 1929, 30,000 square metres in the Moldau and Saale docks in the Hanseatic City were leased to the CSSR and the Czech Republic as its legal successor for 99 years, or until 2028. Before 1939, such cargoes as sugar, malt, coal and glass were handled on a large scale via Czechoslovakia's most important outlet to the sea. Today the area is largely disused.

The Czech Republic in figures

Founded:	28 October 1918
Separated from Slovakia:	1 January 1993
NATO member:	since 1999
EU member:	since May 2004

Area (square kilometres):	78,666
Inhabitants (millions):	10.5
Frontier with Germany (kilometres):	810
Currency: Krone - 1 Euro (mid-2012) =	25 CZK

Gross domestic product (GDP 2012) (billion euros):	152.9
GDP per capita (euros):	14,547
Unemployment rate (percent):	9.4
Investments by German firms since 1993 (in billion euros):	19.1

Elbverlauf durch die Tschechische Republik

Route of the River Elbe through the Czech Republic



Copyright: Fotolia

ter und einen Schreiber unsanft aus der Kanzlei im Hradschin beförderten, zum Beginn des 30-jährigen Krieges.

Staatenbund mit der Slowakei

Eigenständig wurde das Land zwischen Böhmerwald, Erzgebirge und Riesengebirge erst nach dem Ende des Ersten Weltkriegs im Staatenbund mit der Slowakei, der 75 Jahre bestehen sollte. Auf den Versailler Vertrag geht auch eine Besonderheit zwischen Hamburg und Tschechien zurück: Seit 1929 ist für 99 Jahre – also bis 2028 – mit dem Moldau- und Saalehafen ein 30.000 Quadratmeter großes Grundstück in der Hansestadt an Tschechien als Rechtsnachfolger der CSSR verpachtet. Über Tschechiens wichtigsten Zugang zum Meer wurden vor 1939 Waren wie Zucker, Malz, Kohle und Glas im großen Stil umgeschlagen. Heute indes liegt das Gelände weitgehend brach.

Radikaler Wirtschaftswandel nach Ende des Ostblocks

Seit dem Warschauer Pakt haben sich die Handelsbeziehungen Tschechiens radikal verändert. Wurden Ende der 80er Jahre noch fast zwei Drittel des tschechoslowakischen Außenhandels mit den Ländern des Rats für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) aus dem damaligen Ostblock abgewickelt und nur rund 30 Prozent mit den westlichen Industriestaaten, orientierte sich nach dem politischen und wirtschaftlichen Umbruch vom Herbst 1989 das Land hin zu den Ländern der Organisation für wirtschaftliche Kooperation und Zusammenarbeit in Europa (OECD). Heute werden fast 90 Prozent der Exporte und 80 Prozent der Importe mit den OECD-Ländern abgewickelt.

Deutschland wichtigster Handelspartner

Als wichtigste Partner der Tschechischen Republik werden nun neben den Visegrad-Nachbarn (Slowakei, Polen, Ungarn) die alten EU-Mitgliedsstaaten und insbesondere Deutschland sowie die übrigen NATO-Partner, hier vor allem die USA, angesehen.

Die Tschechische Republik in Zahlen	
Gründung:	28. Oktober 1918
Trennung von der Slowakei:	1. Januar 1993
NATO-Mitglied:	seit 1999
EU-Mitglied:	seit Mai 2004
<hr/>	
Fläche (in Quadratkilometer):	78.666
Einwohner (in Millionen):	10,5
Grenze zu Deutschland (in Kilometer):	810
Währung: Kronen - 1 Euro (Mitte 2012) =	25 CZK
<hr/>	
Bruttoinlandprodukt (BIP 2012) (in Milliarden Euro):	152,9
BIP pro Kopf (in Euro):	14.547
Arbeitslosenquote (in Prozent):	9,4
Investitionen deutscher Unternehmen seit 1993 (in Milliarden Euro):	19,1
<hr/>	
Länge des Autobahnnetzes (in Kilometer):	610
Erlaubte Höchstgeschwindigkeit (in km/h):	130
Länge des Schienennetzes (in Kilometer):	9.620
Länge der Wasserstraße (in Kilometer):	211 (Elbe), 80 (Moldau)



Copyright: HHM

Heavy cargo is loaded at the Elbe

Schwertgutverladung auf der Elbe

Die Tschechische Republik in Zahlen

Export nach Deutschland (in Milliarden Euro):	38,3
Import aus Deutschland (in Milliarden Euro):	27,6
Im- und Export über den Hamburger Hafen (in Milliarden Euro):	25

Containerexport 2012 insgesamt (in TEU):	ca. 400.000
davon über den Hamburger Hafen (in TEU):	250.000 (60 %)
davon per Bahn transportiert (in TEU):	200.000 (80 %)
Ausfuhren über den Hamburger Hafen insgesamt (in Tonnen):	ca. 3 Millionen
davon Massen- und Stückgüter (in Tonnen):	knapp 500.000

Bereits im Jahre 1990 eröffnete Hamburg in Prag über den Hafen Hamburg Marketing e.V. seine erste Auslandsrepräsentanz des Hafens in einem ehemaligen Ostblockstaat. Seit der Abspaltung von der Slowakei Anfang 1993 haben deutsche Unternehmen insgesamt 18 Milliarden Euro in Tschechien investiert. Das entspricht einem Viertel aller Auslandsengagements. Und das nicht nur in die fruchtbare Beckenlandschaft, in der der Hopfen für das berühmte tschechische Pilsener gedeiht. Der Anteil der in der Landwirtschaft arbeitenden Bevölkerung liegt bei gerade einmal fünf Prozent. Drei Viertel der über 10,5 Millionen Einwohner leben indes in Städten. Die meisten (1,3 Millionen) in der Hauptstadt Prag, die mit ihrem mittelalterlichen Stadtkern rund um den Altstädter Ring alle Kriege nahezu unbeschadet überstanden hat und heute Millionen von Besuchern jährlich anlockt.

In den Großstädten liegen somit die Konsumzentren, die aus dem Ausland bedient werden, allen voran aus Deutschland. Ein Viertel des tschechischen Außenhandels von rund 225 Milliarden Euro erfolgt mit der Bundesrepublik. Besonders Waren der Automobil- und Maschinenbauindustrie, zum Beispiel für die zum VW-Konzern gehörenden SKODA-Werke, werden über Deutschland und somit hauptsächlich über den Hamburger Hafen exportiert. Aber auch ausländische Elektro- und Kommunikationskonzerne haben Tschechien als Standort entdeckt.

Radical economic transformation after end of Eastern Bloc

Since the days of the Warsaw Pact there has been a radical change in the Czech Republic's trade relations. Whereas at the end of the 1980s almost two-thirds of Czechoslovakian trade was with the countries of the Eastern bloc's Council for Mutual Economic Assistance (COMECON) and only around 30 percent with Western industrial nations, following the political and economic upheaval of autumn 1989 the country turned to the countries of the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD). Today almost 90 percent of exports and 80 percent of imports are with OECD countries.

80 Prozent aller Container per Bahn exportiert

Ein Siemens-Generator am Haken

A Siemens generator at the hook

All diese Betriebe benötigen einerseits Rohstoffe und Grundbausteine zur Produktion, andererseits müssen sie ihre Waren auf den Weltmarkt bringen.

The Czech Republic in figures

Length of autobahn network (kilometres):	610
Speed limit (kph):	130
Length of rail network (kilometres):	9,620
Length of waterways (kilometres):	211 (Elbe), 80 (Moldau)

Exports to Germany (billion euros):	38.3
Imports from Germany (billion euros):	27.6
Imports and exports via the Port of Hamburg (billion euros):	25

Total container exports in 2012 (TEU):	ca. 400,000
of which via the Port of Hamburg (TEU):	250,000 (60 %)
of which transported by rail (TEU):	200,000 (80 %)
Total exports via the Port of Hamburg (tons):	ca. 3 million
of which bulk and general cargoes (tons):	almost 500,000

Germany as Main Trading Partner

With its Visegrad Group neighbours (Slovakia, Poland, Hungary), the early EU member states and especially Germany, as well as the other partners in NATO, here primarily the USA, are seen as the Czech Republic's foremost partners.

Through Port of Hamburg Marketing, Hamburg opened its first foreign representative office in a former Eastern Bloc state in Prague back in 1990. Since the departure of Slovakia at the beginning of 1993, German companies have invested a total of 18 billion euros in the Czech Republic. That represents one quarter of all foreign commitments. Nor has that investment been confined to the fertile lowlands where hops for the famous Czech Pilsener beer are grown. The proportion of the population working in agriculture just reaches five percent. Three quarters of the country's over 10.5 million inhabitants live in towns. The highest number (1.3 million) are in Prague, that with its medieval centre and the quarters around the walls of the old city survived all wars virtually undamaged, and today lures millions of visitors every year.

So it is in the big cities that the centres of consumption lie, being served from abroad, and first and foremost from Germany. A quarter of Czech foreign trade, totalling about 225 billion euros, is with the Federal Republic. Automotive and engineering products, for example those of VW Group's



Copyright: HHM

... auf den Weltmeeren Zuhause!

NVOCC Services worldwide

www.saco.de

++ mehr als 200 direkte Destinationen ++ über 400 im Transshipment ++
FCL/LCL u. LCL/LCL ++ Export/Import ++

Metrans: Direct shuttle service
from Hamburg

Metrans-Shuttle-Verbindung
direkt aus Hamburg



Copyright: HHLA

SKODA plant, are exported via Germany and therefore mainly via the Port of Hamburg. However, international electrical engineering and communications groups have also discovered the Czech Republic as a base.

Czech's exported goods overall (value of goods)

Vehicles and parts	17 %
Electronics	15.8 %
Machinery	12.7 %
Electrical engineering	8 %
Chemical products	6.3 %
Metal goods	5.2 %
Fuels and lubricants	3.8 %
Iron and steel	3.8 %
Food products	3.2 %
Textiles	2.6 %
Other	21.6 %

80 percent of all containers are exported by rail

All these companies require raw and basic materials to facilitate production, and on the other hand they need to bring their wares to the world market. Much of this is achieved by container, 80 percent of transport being by rail to Hamburg thanks to the excellence of the link. To the fore here is Metrans, a subsidiary of Hamburger Hafen- und Logistik AG. The company runs inland hub terminals in Zlin, Dunajska Streda (Slovakia), Ceska Trebova and Prague with 90 direct weekly train connections with ports in Germany. The hubs represent a tremendous advantage, since the firm's own facilities are a guarantee of compatible cargo handling technology and enable loading times to be selected individually. Yet it is not just by rail and by autobahns such as the E55 to Dresden that the Czech Republic is very well connected with Hamburg. Rivers and canals offer barge the potential for transporting cargoes in an environmentally friendly way to the Czech Republic, with tri-modal connections available in the ports of Ústí nad Labem, Decín, Lovosice, Melník, Prague, Kolín and Pardubice.

The Elbe as the greatest common factor

Leaving aside the frontier with Germany extending over 800 kilometres, the greatest element that Hamburg and the Czech Republic have in common is the Elbe – or "Labe" in Czech. This rises not far from Špindlrev Mlýn (Spindlermühle), a resort in Bohemia in the Giant Mountains not far from

Czech's imported goods overall (value of goods)

Electronics	18 %
Chemical products	11 %
Machinery	10.6 %
Fuels and lubricants	10.6 %
Vehicles and parts	7.7 %
Electrical engineering	7 %
Steel	5.1 %
Metal goods	3.9 %
Textiles	3.2 %
Other	22.9 %

Tschechiens Ausfuhrgüter insgesamt (nach Warenwert)

Fahrzeuge und Fahrzeugteile	17 %
Elektronik	15,8 %
Maschinen	12,7 %
Elektrotechnik	8 %
Chemische Erzeugnisse	6,3 %
Metallwaren	5,2 %
Brenn- und Schmierstoffe	3,8 %
Eisen und Stahl	3,8 %
Nahrungsmittel	3,2 %
Textilien	2,6 %
Sonstige	21,6 %

Tschechiens Einfuhrgüter insgesamt (nach Warenwert)

Elektronik	18 %
Chemische Erzeugnisse	11 %
Maschinen	10,6 %
Brenn- und Schmierstoffe	10,6 %
Fahrzeuge und Fahrzeugteile	7,7 %
Elektrotechnik	7 %
Stahl	5,1 %
Metallwaren	3,9 %
Textilien	3,2 %
Sonstige	22,9 %

gen. Vieles davon geschieht in Containern, die wiederum dank der hervorragenden Anbindung zu 80 Prozent per Bahn nach Hamburg transportiert werden. Federführend ist die Tochter der Hamburger Hafen- und Logistik AG, Metrans. Sie unterhält in Zlin, Dunajska Streda, Ceska Trebova und Prag Binnenland-Drehscheiben (Hubs) mit wöchentlich über 90 Zugverbindungen direkt zu den deutschen See-Terminals. Die Hubs stellen einen großen Vorteil dar, da durch die eigenen Anlagen eine kompatible Umschlagtechnik garantiert ist und die Verladezeiten selbst bestimmt werden können. Doch nicht nur über die Schiene und Autobahnen wie die E55 in Richtung Dresden ist Tschechien sehr gut mit Hamburg verbunden. Auch Flüsse und Kanäle bieten Binnenschiffen die Möglichkeit, Waren umweltfreundlich nach Tschechien zu transportieren. Trimodale Anbindungen gibt es in den Häfen Ústí nad Labem, Decín, Lovosice, Melník, Prag, Kolín und Pardubice.

Die Elbe als größter gemeinsamer Nenner

Das größte Bindeglied zwischen Hamburg und Tschechien ist, ungeachtet einer über 800 Kilometer langen gemeinsamen Grenze zu Deutschland, die Elbe – oder „Labe“, wie sie in Tschechien heißt. Sie entspringt nahe des böhmischen Ortes Spindlermühle im Riesengebirge unweit der polnischen Grenze. Lange war der 1094 Kilometer lange Strom, der sich auf einem Drittel seiner Gesamtlänge bis nach Deutschland schlängelt und von 24 Staustufen gebändigt wird, eine Haupthandelsroute – trotz des Niedergangs der mittelalterlichen Hanse. „Bomätscher“ hießen die Arbeiter, die die Schiffe seinerzeit flussaufwärts zogen („treidelten“). Flussabwärts war dies wesentlich leichter. Acht Tage braucht das Wasser von der Grenze bis nach Hamburg. Durch die Ende des 18. Jahrhunderts aufkommenden Dampfschiffe wurde es wesentlich einfacher, gegen den Strom zu fahren. Die Dampfkraft



Copyright: HHM

A barge train near Prague

Binnenschiff-Schubverband nahe Prag

the Polish frontier. For a long time, the river with a total length of 1094 kilometres, that winds towards Germany for one third of that and is tamed by 24 barrages, was a vital trade route – despite the decline of the Hanseatic League in the Middle Ages. The labourers who hauled the boats upstream were known in Saxony as Bomaetscher and the towpath they used as the Treidelweg. Passage downstream was considerably simpler, with the water taking eight days to flow from the frontier to Hamburg. With the steamboats first appearing at the end of the 18th century, it became considerably simpler to prevail against the river current. Steam power for propelling ships came into use almost 20 years before the introduction of the steam locomotive. From 1866, for many decades freight traffic on the Elbe was moved by chain steam shipping that ended only after World War II (in 1948). This involved ships being hauled upstream along chains lying in the middle of the riverbed, using steam engines instead of manpower or oxen.

Fluctuating water levels hamper shipping

The need for fresh maintenance and expansion works currently places serious limitations on heavier use of the waterway. On the Czech side, in Decín an additional structure designed to regulate the constantly fluctuating water levels in the Elbe is planned. On the German side, however, additional construction is urgently required as a minimum water depth of 1.60 metres should be guaranteed the whole year. In contrast to the Czech Republic, except near Geesthacht there is not a single barrage over the whole 500-kilometre stretch that could be used as a regulator on the German side. The German Ministry of Transport is accordingly giving consideration to building a dam on the Central Elbe at a point north of Magdeburg in order to offer an alternative to the Elbe Lateral Canal, which is impassable by large barge because the Scharnebeck Ship Lift is too small.

Not least on account of the forecast transport volumes that from Hamburg alone can barely be handled simply by rail, both the Federal Republic and the Czech Republic have a vital interest in preserving the River Elbe as a reliable transport route.

Top-selling companies in the Czech Republic:

Umsatzstarke Firmen in der Tschechischen Republik:

ŠKODA Auto a.s.

Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA)

Hyundai Motor Company

DENSO Corporation

Hon Hai Precision Industry Co. Ltd. (FOXCONN)

Panasonic Corporation

Siemens AG

Robert Bosch GmbH

ArcelorMittal AG

Moravia Steel a.s.

ABB Ltd.

ŽDB Group a.s.

Agrofert Holding a.s.



Copyright: HHM

Auch Lokomotiven werden auf dem Wasserweg exportiert

Even locomotives are exported on the waterway

zum Antrieb von Schiffen wurde dabei fast 20 Jahre vor der Einführung der Dampflokomotive wirtschaftlich genutzt. Jahrzehntlang erfolgte der Frachtverkehr auf der Elbe mit der Kettenschiffahrt (seit 1866), die erst nach dem Zweiten Weltkrieg endete (1948). Dabei wurden Schiffe mit auf dem Boden in der Flussmitte liegenden Ketten von Dampfmaschinen anstelle von Menschen oder Ochsen stromaufwärts gezogen.

Schwankende Pegelstände erschweren Schifffahrt

Derzeit ist eine Nutzung der Wasserstraße allerdings eingeschränkt, da Instandsetzungs- und Ausbaurbeiten notwendig sind. In Decín ist auf tschechischer Seite ein weiteres Bauwerk geplant, das die ständig schwankenden Pegelstände der Elbe regulieren soll. Aber auch auf deutscher Seite gibt es dringenden Ausbaubedarf, um eine Mindestwassertiefe von 1,60 Metern über das gesamte Jahr zu garantieren. Denn im Gegensatz zu Tschechien ist auf deutscher Seite außer bei Geesthacht auf über 500 Kilometern Flusslänge keine einzige Staustufe, die regulierend eingreifen könnte. Deshalb prüft das Bundesverkehrsministerium, die Mittelelbe nördlich von Magdeburg aufzustauen und so eine Alternative zum Elbeseitenkanal zu schaffen, der für Großbinnenschiffe nicht mehr passierbar ist, da das Schiffshebewerk Scharnebeck zu klein ist.

Nicht zuletzt angesichts der prognostizierten Transportmengen, die auf der Schiene allein von Hamburg aus kaum zu bewältigen sein dürften, haben sowohl die Bundesrepublik als auch Tschechien ein vitales Interesse daran, die Elbe als zuverlässigen Verkehrsweg zu erhalten.

MEHR ALS 20 JAHRE ERFAHRUNG

IM STRUKTURIERTEN VERTRIEB VON NOTLEIDENDEN MARKENARTIKELN



Export von **Warenüberhängen, Restanten und Retouren**
Textil, Haushalt, Elektronik, Lebensmittel, Baumaterialien

Export of **Stocklots, Surplus and Leftovers**
Clothing, Household Goods, Electronical Goods, Tools, Food



Warenhandels-Contor Uetersen GmbH • Katharinenstr. 27 • 25436 Uetersen • Tel. 041 22/47379 • office@whc-uetersen.de • www.whc-uetersen.de

Expertise: Logistics evolving into a science

Major training institutes in Hamburg and its metropolitan region



Immer mitten drin: ma-co-Ausbilder

Gewusst wie: Logistik wird zunehmend zur Wissenschaft

Die wichtigsten Bildungseinrichtungen der Metropolregion Hamburg

Der moderne Warenumsatz hat sich in den letzten beiden Jahrzehnten grundlegend gewandelt. Mit der Standardisierung von Ladungssystemen und der Zunahme besonders großer und schwerer Ladung ist die gesamte Logistik zu einer High-Tech-Branche aufgestiegen. Die an den Warenströmen beteiligten Unternehmen sind miteinander vernetzt, viele Umschlaganlagen computergesteuert, und auch die Bearbeitung der Frachtdokumente erfolgt IT-basiert. Die damit einhergehenden ständigen technischen Verbesserungen, aber auch neue Umweltauflagen und gesetzliche Regelungen – meist auf internationaler Basis – erfordern eine permanente Aus- und Weiterbildung aller Beteiligten. Die Stadt Hamburg ist auch in diesem Bereich gut gerüstet. Hier sind eine Vielzahl von Universitäten, Hochschulen, Instituten und privaten Einrichtungen ansässig, die Forschung und Wissenstransfer im maritimen, logistischen und kaufmännischen Bereich vorantreiben.

Viele anerkannte staatliche Hochschulen

Die Universität Hamburg ist mit über 40.000 Studierenden die größte Ausbildungseinrichtung Norddeutschlands und bietet rund 150 Studiengänge an. Zu den sechs Fakultäten zählen auch die Bereiche Wirtschaftswissenschaft, Naturwissenschaft und Informatik. Die einzelnen Institute arbeiten dabei eng mit anderen namhaften wissenschaftlichen Forschungsanstalten zusammen. Dies gilt auch für die Technische Universität Hamburg-Harburg, die 1978 gegründet wurde und zu einer der jüngsten Universitäten Deutschlands zählt. An ihr arbeiten rund 100 Professoren, die 42 Studiengänge lehren, darunter Fächer wie Logistik und Mobilität, Schiffbau und Meerestechnik, Energie- und Umwelttechnik sowie Wasser- und Umweltingenieur-

Always in the thick of it: ma-co trainer

Over the last two decades modern cargo handling has changed dramatically. With standardization in loading systems and the increasing volume of oversized and heavy, logistics has developed into a hi-tech field. Companies involved in the flows of goods are networked together, many handling facilities are computer controlled, and processing of freight documentation is also IT based. Continual technical improvements as well as new environmental regulations and legal requirements, mostly on an international level, call for constant, permanent vocational and in-service training for all those involved. The City of Hamburg is also well prepared for this. There are a wide variety of universities, polytechnics, institutes and private establishments supporting research and development, and knowledge transfer in maritime, logistics and commercial fields.



A vision from the Fraunhofer Institute:
Terminal on two levels

Eine Vision des Fraunhofer-Instituts:
Terminal in zwei Ebenen



3-D visualisation of a terminal model of
Fraunhofer Institute

3-D-Visualisierungen eines Modeltermi-
nals des Fraunhofer Instituts

Institutes of higher learning in the Hamburg conurbation

University of Hamburg

Technical University
Hamburg-Harburg

Ostfalia University
Campus Suderburg

Fresenius University

Northern Business School

Hamburger Fern-Hochschule

Hamburger Distance
Learning University

Hamburg School of Business
Administration

University of Applied Sciences

Course in engineering/economics
at several institutions

Kühne Logistics University

Numerous recognized public-sector universities

The University of Hamburg with its 40,000 students is the largest teaching institution in North Germany, offering 150 different study programs. The six faculties include economics, natural sciences and IT. The individual institutes work closely together with other well-known scientific research institutes. This is also true for the Technical University of Hamburg-Harburg, founded in 1978, which makes it one of the newest universities in Germany. Approximately 100 professors teach there, lecturing 42 study programs including subjects such as logistics and mobility, shipbuilding and marine technology, energy and environmental technology as well as water and environmental sciences. The Fraunhofer Center for Maritime Logistics and services (CML) is on campus at the TU Hamburg-Harburg. It develops and optimizes processes and systems along the supply chain and is the first Fraunhofer institution in Hamburg. CML opened in Hamburg in 2010 and was partly financed by the City of Hamburg. It also generates revenue from research and industrial contracts. CML carries out, among other things, market analyses and forecasts for the maritime industry creating concepts for future-oriented terminal building. Their own ship simulator and an interactive planning table which can display handling facilities in 3D are among the most modern facilities in the centre.

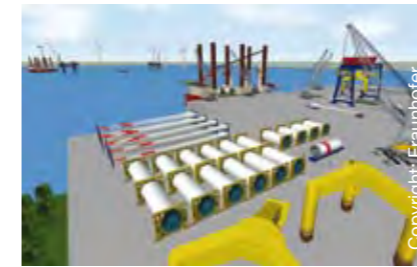
Management study courses at HSBA

One of the many private universities in the metropolitan region is HSBA - Hamburg School of Business Administration. It was founded in 2004 by the Hamburg Chamber of Commerce and is officially recognized. The school with more than 700 students is at present working together with over 220 companies in various business sectors. It offers three-year dual education courses leading to Bachelor qualifications in Business Administration, Media Management, Logistics Management and Maritime Management. Courses are developed in close cooperation with the companies and are partly or wholly taught in the English language. Masters qualifications in Global Management and Governance (M.Sc.), Business Administration and Honourable Leadership (MBA) and Shipping (MBA) can be studied while continuing to work. In October 2013 an in-service Bachelor course in Business Administration is being offered for the first time. A key influence for the HSBA is teaching practical content at high level, excellent study conditions oriented to the values of honourable business practice. High-value in-service training for specialists and managers complete the program.

KLU also offers logistics qualifications

The Kühne Logistics University (KLU) is another officially recognized English-language private high school supported by the non-profit making Kühne Foundation. Initiator Michael Kühne's first priority was to promote vocational and in-service training as well as research and science in the transport sector and logistics. The KLU consists of a Department of Logistics and a Department of Management & Economics. 14 designated professorial chairs have created research areas into logistics management and corporate leadership.

The Northern Business School (NBS) at its locations in Hamburg and Neumünster networks various study courses in the high-school field in North



Model für ein Offshore-Terminal des
Fraunhofer Institut

Fraunhofer computer simulations for an
offshore terminal



Der neue Sitz der KLU in der Hafencity

KLU's new head office in the Hafencity

Hochschulen im Großraum Hamburg:

Universität Hamburg

Technische Universität
Hamburg-Harburg

Ostfalia Hochschule
Campus Suderburg

Hochschule Fresenius

Northern Business School

Hamburger Fern-Hochschule

Hamburg School of
Business Administration

Hochschulübergreifender Studien-
gang Wirtschaftsingenieurwesen

Hochschule für
Angewandte Wissenschaften

Hochschulübergreifender Studien-
gang Wirtschaftsingenieurwesen

Kühne Logistics University

wesen. Das Fraunhofer-Center für maritime Logistik und Dienstleistungen (CML) befindet sich auf dem Campus der TU Hamburg-Harburg. Es entwickelt und optimiert Prozesse und Systeme entlang der Supply Chain und ist die erste Einrichtung der Fraunhofer Gesellschaft in Hamburg. Das CML wurde im Jahr 2010 in Hamburg eröffnet und wird von der Stadt Hamburg teilfinanziert. Zudem erzielt es Erträge aus Forschungsvorhaben und Industrienaufträgen. Das CML führt unter anderem Marktanalysen und Prognosen für die maritime Wirtschaft durch und erstellt Konzepte für den Terminalbau der Zukunft. Ein eigener Schiffssimulator und ein Touchscreen-Planungstisch, über den geplante Umschlaganlagen dreidimensional dargestellt werden können, zählen zur hochmodernen Ausstattung des Centers.

Management-Studiengänge an der HSBA

Eine der zahlreichen privaten Hochschulen in der Metropolregion ist die HSBA Hamburg School of Business Administration. Diese wurde 2004 von der Handelskammer Hamburg gegründet und ist staatlich anerkannt. Die Hochschule mit mehr als 700 Studierenden arbeitet derzeit mit über 220 Unternehmen aus verschiedenen Branchen zusammen. Angeboten werden dreijährige duale Bachelor-Studiengänge in den Bereichen „Business Administration“, „Media Management“, „Logistics Management“ und „Maritime Management“, die in enger Abstimmung mit den teilnehmenden Unternehmen entwickelt und teilweise oder vollständig in englischer Sprache gelehrt werden. Im Master-Bereich können die berufsbegleitenden Studiengänge Global Management and Governance (M.Sc.), Business Administration and Honourable Leadership (MBA) und Shipping (MBA) belegt werden. Im Oktober 2013 startet zudem erstmals der Bachelor-Studiengang „Business Administration“ in berufsbegleitender Form. Prägend für die HSBA sind die Vermittlung von praxisorientierten Inhalten auf hohem Niveau, ausgezeichnete Studienbedingungen und die Orientierung an den Werten des Ehrbaren Kaufmanns. Hochwertige Weiterbildung für Fach- und Führungskräfte sowie anwendungsorientierte Forschung und Beratung vervollständigen das Angebot.

KLU bietet auch Logistik-Abschlüsse an

Die Kühne Logistics University, Wissenschaftliche Hochschule für Logistik und Unternehmensführung (KLU) ist eine weitere staatlich anerkannte, englischsprachige private Hochschule, die von der gemeinnützigen Kühne-Stiftung getragen wird. Die von Michael Kühne initiierte Stiftung fördert in erster Priorität die Aus- und Weiterbildung sowie Forschung und Wissenschaft im Bereich der Verkehrswirtschaft und der Logistik. Die KLU besteht aus den Fakultäten „Department of Logistics“ und „Department of Management & Economics“. Mit 14 designierten Professuren bildet die Hochschule Forschungsgebiete der Logistik, des Managements sowie der Unternehmensführung ab.

Die Northern Business School (NBS) an ihren Standorten Hamburg und Neumünster vernetzt verschiedene Studienangebote im Hochschulbereich in Norddeutschland. Sie kooperiert mit der Hochschule Wismar, der Fachhochschule Flensburg und der bbw Hochschule in Berlin und ermöglicht Mitarbeitern und Auszubildenden von Unternehmen diverse Wirtschafts-, Ingenieur-, Rechts- und Informatikstudiengänge parallel zum Beruf.



Copyright: ma-co

ma-co rescue exercise with free-fall lifeboat

ma-co-Rettungsübung mit Freifallboot

Germany. They cooperate with the polytechnic in Wismar, the University of Flensburg and the bbw high school in Berlin making it possible for employees and trainees to take various science, engineering, law and IT courses in parallel to their work.

AHV trains apprentices

The Hamburg Academy of Transport Economics (AHV) founded in 1988 by the Hamburg Forwarders Association and the Grone Foundation also offers dual courses. Around 220 lectures give trainees as well as forwarding agents, experts in logistics and foreign trade the chance to gain qualifications in areas such as Customs, foreign trade law, and dangerous goods. Just recently the AHV has also started offering a Hamburg Bachelor of Logistics study course. The model behind it takes a very new three-pronged approach: within four years the students learn parallel to their business administration classes at the Hamburg distance learning university, in a three year dual program a vocational training course in-company with qualified trainers. In their final year most of the lectures are at weekends as the students have full-time jobs in their companies during the week.



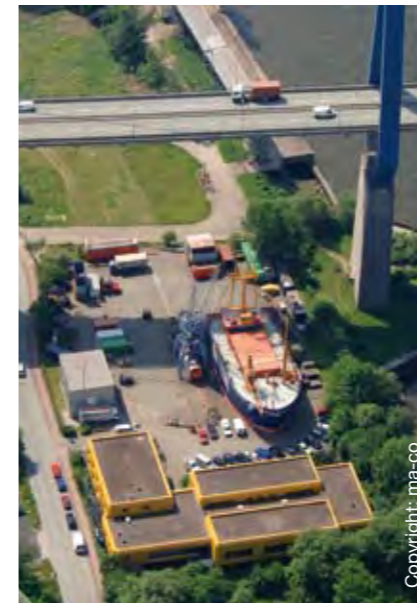
Copyright: NIMK

Prof. Carlos Jahn, head of Fraunhofer, at a touchscreen PC

Fraunhofer-Chef Prof. Carlos Jahn am Touchscreen-PC

ma-co gives port workers vocational training

The maritime competence centre, ma-co works together with AHV in the fields of dangerous goods and logistics services foremen. Ma-co resulted from the merger of the education centres in the ports of Bremen and Ham-



Copyright: ma-co

Das maritime kompetenzentrum liegt mitten im Hafen

The maritime kompetenzentrum is located in the middle of the port

AHV schult Azubis

Ein weiteres Angebot im Bereich der berufsbegleitenden Fortbildung ist die Akademie Hamburger Verkehrswirtschaft (AHV), die 1988 vom Verein Hamburger Spediteure und der Grone Stiftung gegründet wurde. In rund 220 Veranstaltungen können hier Auszubildende aber auch Speditionskaufleute, Logistiker und Außenhändler in Bereichen wie Zoll, Außenhandelsrecht oder Gefahrgut bis hin zur Meisterprüfung oder zum Verkehrsfachwirt qualifiziert werden. Seit kurzem bietet die AHV auch den Studiengang Hamburger Logistik-Bachelor an. Das dahinter stehende Modell verfolgt einen gänzlich neuen dreigliedrigen Ansatz: Im Zeitraum von vier Jahren absolvieren die Studenten neben einem Betriebswirtschaftsstudium an der Hamburger Fern-Hochschule eine dreijährige duale Lehre an der Berufsschule mit qualifizierter Ausbildung in einem Betrieb. Im letzten Studienjahr finden die Lehrveranstaltungen meist an Wochenenden statt, da die Studenten unter der Woche bereits fest in einem Betrieb beschäftigt sind.

ma-co bildet Hafendarbeiter aus

Im Bereich der Gefahrgutausbildung und dem geprüften Logistikmeister arbeitet das maritime kompetenzentrum (ma-co) mit der AHV zusammen. Das ma-co ist ein Zusammenschluss der Hafenschule Bremen, des Fortbildungszentrums Hafen Hamburg und des überbetrieblichen Bereichs der HHLA-Fachschule. Die seit fünf Jahren bestehende Bildungseinrichtung für hafenbezogene Berufe bietet mit annähernd 100 Trainern




Move Forward with Confidence

BUREAU VERITAS S.A.
Zweigniederlassung Hamburg
Marine Department

Veritaskai 1, 21079 Hamburg
Tel.: +49 40 23625-0
Fax: +49 40 23625-620
E-Mail: ger_ns@de.bureauveritas.com
www.bureauveritas.de
www.veristar.com

BUREAU VERITAS

**Marine | Industry | Inspection & Verification in service | Health, Safety & Environment
Construction | Certification | Government Services & International Trade**



Copyright: Glaubitt

Correct hull shape saves a lot of energy

burg, and HHLA's school of logistics and management. Dedicated to port-related professions, for the past five years the education centre with almost 100 trainers has provided modular courses where trainees' skills are targeted and promoted. They come from port and handling companies, distribution centres and container packing stations, forwarders and trucking companies, shipping lines, distribution departments and production facilities. The participants receive in-service training taking the various qualifications into consideration, so that they can gain targeted competence in application of the most modern technology away from their regular work in the company.

BSH supervises the North Sea and the Baltic

Alongside professional training, the institutions in Hamburg set great store on research. With its 840 employees located in Hamburg on the banks of the Elbe, in a laboratory at Sülldorf on the city outskirts and in Rostock, among the tasks of the Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH) are authorization of wind energy parks in the economic zones on both the Baltic Sea and German North Sea coasts, oceanographic and chemical tests, as well as surveying of both seas in order to publish sea-charts, predict tides and storm surges, also registration of seafarers and licencing of navigation and radio equipment. In addition, the BSH conducts surveillance over the maritime environment with ten automatic measuring stations and research ships which regularly take part in international studies on questions of climate change and the properties of the seas.

Die richtige Rumpfform spart viel Energie

modulare Kurse an, in denen die Fähigkeiten der Teilnehmer gezielt gefördert werden. Diese stammen unter anderem aus Hafen- und Umschlagbetrieben, Distributionszentren und Containerpackstationen, Speditionen und Fuhrbetrieben, Reedereien, Versandabteilungen und Produktionsbetrieben. Die Weiterbildung der Teilnehmer erfolgt unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Qualifikationen, so dass die Teilnehmer gezielt Kompetenzen in der Anwendung neuester Techniken abseits des laufenden Betriebs erwerben.

BSH überwacht Nord- und Ostsee

Neben der beruflichen Ausbildung wird bei Hamburger Instituten auch die Forschung groß geschrieben. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) ist mit seinen 840 Mitarbeitern am Hamburger Elbhang, dem Labor in Hamburg-Sülldorf und in Rostock unter anderem für die Genehmigung von Windparks in der ausschließlichen Wirtschaftszone der deutschen Nord- und Ostsee, die ozeanographische und chemische Untersuchung sowie die Vermessung dieser beiden Meere und die Herausgabe von Seekarten, die Vorhersage von Gezeiten und Sturmfluten, die Registrierung von Seeleuten und die Zulassung von Navigations- und Funkausrüstungen zuständig. Zudem überwacht das BSH mit zehn automatischen Messstationen die Meeresumwelt und setzt fünf Vermessungs- und Forschungsschiffe ein, die sich auch regelmäßig an internationalen Studien zu Fragen des Klimawandels und der Beschaffenheit der Meere beteiligen.



GL staff monitor ship construction at the shipyard

GL-Mitarbeiter begleiten den Schiffbau auf der Werft

Research institute much in demand

For 100 years the Hamburg Ship Model Basin (HSVA) has been a research institute much in demand by shipping companies and shipbuilders. As an international, independent company it offers model tests, calculations and consultation on ships and propulsion design in open water and in ice in addition to other maritime technologies.

Classification societies assist in developing new technologies

Several classification societies based in Hamburg carry out research and development. Among the major societies are Germanischer Lloyd (GL) and Det Norske Veritas (DNV), who are planning a joint future as DNV GL Group. In addition Bureau Veritas (BV) is located in Hamburg for Central Europe.

The classification societies are often colloquially compared to state road-worthiness test bodies for cars. To guarantee safety for people, goods and the environment at sea, the ships' safety and the quality standards set and regularly checked by the classification societies must be adhered to. The ships' class provides information on its seaworthiness and is the basis for ship and cargo insurances as well as buying and selling ships. Classification societies even check as a ship is being built to make sure design plans are adhered to and they carry out regular checks on existing fleets. Over and above this, advice to companies with a view to optimizing building of ships, engines and other equipment is also included in the portfolio of a classification society.



Fortbildungskurs an der GL-Academy

Vocational training course at the GL Academy

Gefragte Forschungseinrichtung für Reeder und Werften

Die Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt GmbH (HSVA) ist seit 100 Jahren eine gefragte Forschungseinrichtung für Reeder und Werften. Als internationale und unabhängige Gesellschaft bietet die HSVA Modellversuche, Berechnungen und Beratung für Schiffs- und Propulsorentwürfe im offenen Wasser und im Eis sowie für alle anderen maritimen Technologien an.

Klassifizierungsgesellschaften entwickeln neue Techniken

Mit Forschung und Entwicklung beschäftigen sich auch die in Hamburg ansässigen Klassifizierungsgesellschaften. Zu den bedeutenden Gesellschaften gehören der Germanische Lloyd (GL) und Det Norske Veritas (DNV), die eine gemeinsame Zukunft als DNV GL Group planen. Zudem hat Bureau Veritas (BV) seinen Zentraleuropa-Sitz in Hamburg.

Die Klassifizierungsgesellschaften werden gerne auch als Schiffs-TÜV bezeichnet. Um die Sicherheit auf See zu gewährleisten, müssen Schiffe Sicherheits- und Qualitätsstandards einhalten, die von Klassifikationsgesellschaften aufgestellt und regelmäßig überprüft werden. Die Klasse eines Schiffes gibt Auskunft über dessen Seetüchtigkeit und ist Basis bei Schiffs- und Ladungsversicherungen sowie beim Handel von Schiffen. Klassifikationsgesellschaften prüfen bereits beim Bau eines Schiffes die Einhaltung der Konstruktionspläne und unterziehen bestehende Flotten regelmäßiger Kontrollen. Zudem gehört oft die Beratung von Unternehmen in Bezug auf eine optimierte Bauweise, z.B. von Schiffen, Maschinen o.ä. in das Portfolio dieser Gesellschaften.

chemicals compliance consulting **UMCO**

Experts on:

- Chemical Regulatory Compliance
- Safety Health Environment and Dangerous Goods
- Emergency Response Telephone Service

for Ports, Forwarders, Chemical Import and Export Companies, Warehouses and Shipping Companies

UMCO Umwelt Consult GmbH
 Georg-Wilhelm-Strasse 183
 21107 Hamburg, Germany
 Phone +49-40-79 02 36 300
 umco@umco.de

30 years of expertise

Everything from one source
 Compliance for substances, plant and processes along the chemicals value added chain - worldwide

www.umco.de

Together we are strong

Port of Hamburg Marketing strongly committed to cooperation between ports along the Elbe



Immer gut besucht: Der Gateway Hamburg Messestand

Gemeinsam sind wir stark

Hafen Hamburg Marketing engagiert sich auch für die Kooperation der Häfen entlang der Elbe

Die Welt rückt täglich ein Stück näher zusammen. Weltweite Transportketten bestimmen den globalen Handel. Für die Wirtschaft bedeutet dies, dass die Märkte größer werden. Unternehmen und deren Kunden sind weltweit verbunden. Die komplexen wirtschaftlichen Warenströme aber auch Umweltauflagen und weltweite technische Neuerungen haben im Zuge des Austausches von Ideen den Gedanken einer engeren Zusammenarbeit wachsen lassen. Doch trotz aller Kommunikationstechniken ist der persönliche Kontakt nicht ersetzbar. Der Hamburger Hafen hat dieser Entwicklung Rechnung getragen, indem er eine Reihe von Kooperationen eingegangen ist, beispielsweise mit den Häfen der Ober- und Unterelbe.

Erfolgreiche Zusammenarbeit mehrerer Häfen

Ein Beispiel für die erfolgreiche Kooperation und Kommunikation ist das Hafenkonzept Unterelbe, das im August 2009 entstand und mittlerweile „Elbe SeaPorts“ heißt. Es setzt sich aus fünf Häfen an der Unterelbe zusammen: Brunsbüttel, Cuxhaven, Glückstadt, Hamburg und Stade.

Eine Ergänzung dazu bildet die Kooperation zwischen Unternehmen der Unter- und Oberelbe, die im September 2009 zwischen der Brunsbüttel Ports GmbH und den Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH vereinbart wurde. Damit sind Binnenhäfen von Roßlau über Sachsen bis Tschechien mit den Regionen an der Elbmündung verbunden. Diese Kooperation ist Er-

Always draws plenty of visitors:
Gateway Hamburg trade fair stand

Every day the world is drawing a little closer together. Worldwide transport chains promote trade on a global scale. For business, that means that markets are becoming larger. Companies and their customers are linked worldwide. Complex commercial goods flows, but also environmental restrictions and worldwide technical innovations, have in the wake of the exchange of ideas encouraged growth of the idea of closer cooperation. Yet despite all communications technologies, personal contact remains irreplaceable. The Port of Hamburg has catered for this trend by entering into a number of alliances, for example with ports on the Upper and Lower Elbe.



New terminal at the Kiel Canal:
RENDESBURG PORTS

Neues Umschlagterminal am Nord-Ostsee-Kanal: RENDESBURG PORTS

Successful cooperation between several ports

One example of successful cooperation is the Lower Elbe Port Scheme launched in August 2009 and meanwhile known as Elbe SeaPorts. This comprises five ports on the Lower Elbe: Brunsbüttel, Cuxhaven, Glückstadt, Hamburg and Stade.

A further port alliance was formed in addition between companies on the Lower and the Upper Elbe. This was agreed between Brunsbüttel Ports GmbH and the Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (or inland ports in Saxony). Inland ports from Rosslau via Saxony and as far as the Czech Republic are accordingly linked with the regions down on the Elbe estuary. This alliance is the outcome of intensive networking by members of Port of Hamburg Marketing and has been supported and followed with interest by the association.

HHM members can participate in showcasing at trade fairs

Such cooperation brings a large number of advantages for the ports on the Elbe. Above all they can utilize the synergies collected through Port of Hamburg Marketing (HHM). For instance, the marketing association organizes trade fair presences all over the world. Ports from the alliance as well as HHM's numerous other members may participate in these, for example at 'transport logistic' in Munich, Intermodal South America in São Paulo, Transrussia in Moscow, Breakbulk Europe in Antwerp, CILF in Shenzhen or logitrans in Istanbul. HHM members enjoy the opportunity of using a joint stand for which HHM undertakes transport, erection and all organization. Moreover, trade fair presentation under the Port of Hamburg brand, familiar all over the world, of such members as the ports of Stade, Cuxhaven and Brunsbüttel, for example, carries the advantage that finding them on the map is far easier when they are linked with the internationally well-known Port of Hamburg.



Rotorblättermontage in Brunsbüttel

Rotor blades being loaded
at Brunsbüttel



Massengutumschlag im Hafen Dresden

Bulk cargo handling at the Port of
Dresden

gebnis einer intensiven Netzwerktätigkeit von Mitgliedern des Hafen Hamburg Marketing e.V. und wurde durch den Verein unterstützt und begleitet.

HHM-Mitglieder können an Messeauftritten teilnehmen

Für die Häfen an der Elbe ergibt sich durch die Zusammenarbeit eine ganze Reihe von Vorteilen. Vor allem können sie Synergien nutzen, die durch Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) gebündelt werden. So organisiert der Marketingverein weltweite Messeauftritte, an denen die einzelnen Häfen der Kooperation und die zahlreichen anderen HHM-Mitglieder teilnehmen können, etwa auf der transport logistic in München, der Intermodal South America in São Paulo, der Transrussia in Moskau, der Breakbulk Europe in Antwerpen, der CILF in Shenzhen oder der logitrans in Istanbul. HHM-Mitglieder haben die Möglichkeit, einen Gemeinschaftsstand zu nutzen, für den HHM den Transport und Aufbau sowie die gesamte Organisation übernimmt. Zum anderen bringt die Messepräsentation unter der weltweit bekannten Marke Hafen Hamburg Mitgliedsunternehmen, wie z.B. den Häfen Stade, Cuxhaven oder Brunsbüttel, den Vorteil, dass die geografische Einordnung unter der Marke des international bekannten Hafens Hamburg erheblich einfacher ist.

Plattform zwischen Industrie und Handel

HHM versteht sich dabei aber nicht nur als Bindeglied für die Mitglieder sondern auch als Plattform zwischen Industrie und Handel einerseits sowie Logistik und Verkehrswirtschaft andererseits. Ziel ist die Stärkung der Wettbewerbsposition der rund 290 Mitglieder, die sich neben den Kooperationshäfen unter anderem aus Umschlagterminals, Speditionen, Reedereien, Lager- und Logistikdienstleistern, Verpackungsunternehmen, Vereinen und Verbänden zusammensetzen.

Zwölf Repräsentanzen auf der ganzen Welt

HHM ist in den Kernmärkten mit zwölf Repräsentanzen in Berlin, Dresden, München, Wien, Prag, Budapest, Warschau, St. Petersburg, Mumbai, Seoul, Hongkong und Shanghai vor Ort, in denen der Verein die Wirtschaftsdaten analysiert und auch eigene Veranstaltungen ausrichtet. Dabei gilt es nicht nur, neue Kunden für die Hansestadt und deren Partnerhäfen zu gewinnen, sondern auch Aufklärungsarbeit in Politik und Verbänden zu leisten. Über den HHM-Repräsentanten in Berlin wird dabei ein direkter Draht zu den Abgeordneten des deutschen Bundestages und den großen Verbänden hergestellt. Um über aktuelle Themen der Hafen- und Verkehrspolitik zu informieren und die Wichtigkeit funktionierender Logistikketten für die gesamte deutsche Wirtschaft zu untermauern, organisieren die HHM-Mitarbeiter Vorträge, Veranstaltungen und Einzelgespräche mit entsprechenden Entscheidungsträgern.

Internationale Kooperationsprojekte der EU

Darüber hinaus ist HHM an einer ganzen Reihe von Projekten unterschiedlicher Partner beteiligt. Neben Analysen und Gutachten zu logistischen und verkehrspolitischen Themen in Verbundprojekten engagiert sich



Copyright: HHM

The Port of Dresden also handles a large volume of project cargo

Im Dresdner Hafen wird auch viel Projektladung umgeschlagen

A platform between trade and industry

HHM is a link between members and a platform between trade and industry, on the one hand, and logistics and the transport sector, on the other. The aim is to strengthen the competitive position of around 290 members that apart from the alliance ports, consist of cargo handling terminals, forwarders, shipping companies, storage and logistics service providers, packers, societies and trade associations.

Twelve representative offices all over the world

HHM is present on the spot in its core markets with twelve representative offices in Berlin, Dresden, Munich, Vienna, Prague, Budapest, Warsaw, St. Petersburg, Mumbai, Seoul, Hong Kong and Shanghai. Through these, the association analyses the economic situation, also hosting its own events. The aim is not simply to gain new customers for the Hanseatic City and its partner ports, but also to spread the word in political circles and trade associations. A direct link is maintained via HHM's Berlin representative with the members of the German Lower House and the major trade associations. To provide briefing on current topics in port and transport policy and to stress the importance of functioning logistics chains for the entire German economy, HHM organizes lectures, events and individual interviews with the relevant decision-makers.

International European Union projects

In addition, HHM is involved in a whole series of projects of different partners. Apart from producing analyses and expert papers on logistics and transport policy topics, HHM is also involved in international publicly subsidized European Union projects. Among these, for example, are the current projects TIGER Demo, Amber Coast Logistics oder Cruise Gateway, which address the transfer of traffic to rail, the development of logistics centres in eastern Europe and the marketing of the North Sea region as a cruise destination.

Member Ports of Elbe Seaports

Mitglieder der Elbe Seaports

- Brunsbüttel
- Cuxhaven
- Glückstadt
- Hamburg
- Stade

Cooperation of Ports of the Lower and Upper Elbe Alliance

Häfen der Kooperation der Ober- und Untereibe

Glückstadt

Brunsbüttel

Dresden

Riesa

Torgau

Dessau-Roßlau

Děčín

Lovosice

HHM auch in öffentlich geförderten internationalen Kooperationsprojekten der Europäischen Union. Hierunter fallen beispielsweise die aktuellen Projekte TIGER Demo, Amber Coast Logistics oder Cruise Gateway, in denen es um Verkehrsverlagerungen auf die Schiene, die Entwicklung von Logistikzentren in Osteuropa und die Vermarktung der Nordsee als Kreuzfahrtdestination geht.

Marktforschung bildet die Grundlage des HHM

Das Team aus der HHM-Marktforschung liefert die inhaltlichen Grundlagen für die Aktivitäten der Marketingorganisation. Jeder Vortrag, jede Veröffentlichung, jede Diskussionsrunde beinhaltet Zahlen und Auswertungen, die ihren Ursprung in der Marktforschungsabteilung haben. Monatliche Analysen und Statistiken der Seegüterumschläge, der Entwicklung der Liniendienste in den einzelnen Fahrtgebieten und der Hinterlandverkehre des Hamburger Hafens in die europäischen Märkte zählen zu den Leistungsangeboten, die auch HHM-Mitgliedsunternehmen nutzen können. Diese erscheinen unter anderem monatlich im SeegüterrePORT und in den Quartalsberichten. Auf Basis dieser Daten, die durch Befragungen, Erhebungen oder Sekundärquellen erfasst werden, erscheint unter anderem auch die Publikation „Port of Hamburg Liner Services“, die alle Liniverbindungen via Hamburg per Seeschiff aufzeigt und als „Liner Services Datenbank“ mit regelmäßig aktualisierten Abfahrten auch online über den Internetauftritt www.hafen-hamburg.de aufrufbar ist. Auch Grafiken und weitere Daten und Fakten aus der Marktforschungsarbeit machen das Hafenportal für die täglich rund 2.500 Besucher





BRUNSBÜTTEL PORTS
more than moving

**Multi-Purpose Port
Elbehafen Brunsbüttel**

Transport • Handling • Storage • Logistics

Brunsbüttel Ports GmbH
Elbehafen, 25541 Brunsbüttel

Fon: +49 4852 884-0
info-bp@schrammgroup.com

Fax: +49 4852 884-26
www.schrammgroup.com

company of
SCHRAMM
group



Copyright: HHM

HHM's team at a glance

Das Team des HHM auf einen Blick

Market research forms the basis for all HHM's activities

HHM's market research team supplies the hard facts behind the marketing organization's activities. Every lecture, every publication and every round-table discussion is backed up to the hilt with figures and assessments supplied by the market research department. Monthly analyses and statistics on seaborne cargo throughput, the development of liner services on the separate trade routes, and the Port of Hamburg's hinterland services to/from European markets, are just some of the material provided, which HHM member companies are also free to use. Among the publications where these appear are the monthly „SeegüterrePORT“ and HHM Quarterly Reports. Also based on these data derived from questionnaires, surveys and secondary sources, is the publication "Port of Hamburg Liner Services", listing all liner connections via Hamburg by oceangoing ship. In the form of the Liner Services Database with regularly updated departures details, this is available online at the website www.portofhamburg.com. In addition, for around 2,500 callers per day at the largest German universal port's homepage, diagrams and further data and facts derived from the market research department make the Port of Hamburg website an invaluable information platform. Along with German and English, this can also be accessed in Chinese, Russian, Hungarian, Czech and Polish.

Extensive databases

In addition, HHM Market Research is responsible for maintaining extensive databases. Individual market regions are also specifically researched, for example in summer last year in the context of the survey "Transport potentials China-Northern Europe". Not only are the extremely dynamically changing markets in the individual regions analyzed, but also infrastructural measures, industrial production bases and economic development zones, as well as the most important export companies. These market surveys are

der Homepage des größten deutschen Universalhafens zu einer wertvollen Informationsplattform, die neben Deutsch und Englisch auch in Chinesisch, Russisch, Ungarisch, Tschechisch und Polnisch aufrufbar ist.

Umfangreiche Datenbank

Darüber hinaus übernimmt die HHM-Marktforschung die Pflege von umfangreichen Datenbanken. Gezielt werden auch einzelne Marktregionen untersucht, so im Sommer vergangenen Jahres im Rahmen der Studie „Transportpotenziale China-Nordeuropa“. Analysiert wurden dabei nicht nur die sich extrem dynamisch verändernden Märkte in den einzelnen Regionen, sondern auch Infrastrukturmaßnahmen, Industrieproduktionsstandorte und Wirtschaftsentwicklungszonen sowie nicht zuletzt die bedeutendsten Exportunternehmen. Ergänzt werden diese Marktstudien durch Analysen der Marktsituation und verkehrswirtschaftlichen Informationen einzelner Länder.

Weitere Marketingleistungen nutzbar

Neben den Daten der Marktforschung können die HHM-Mitglieder auch zahlreiche Marketingleistungen nutzen. Dazu gehören unter anderem die Erstellung von Publikationen und Internetauftritten aber auch Firmenveranstaltungen und Pressearbeit. Die Beantwortung von Presseanfragen aus aller Welt gehört bei HHM zum Routinegeschäft. In zahlreichen internationalen Fachmedien schaltet der Verein regelmäßig Werbeanzeigen als Standortwerbung für die Leistungsvielfalt der Hamburger Hafenwirtschaft.

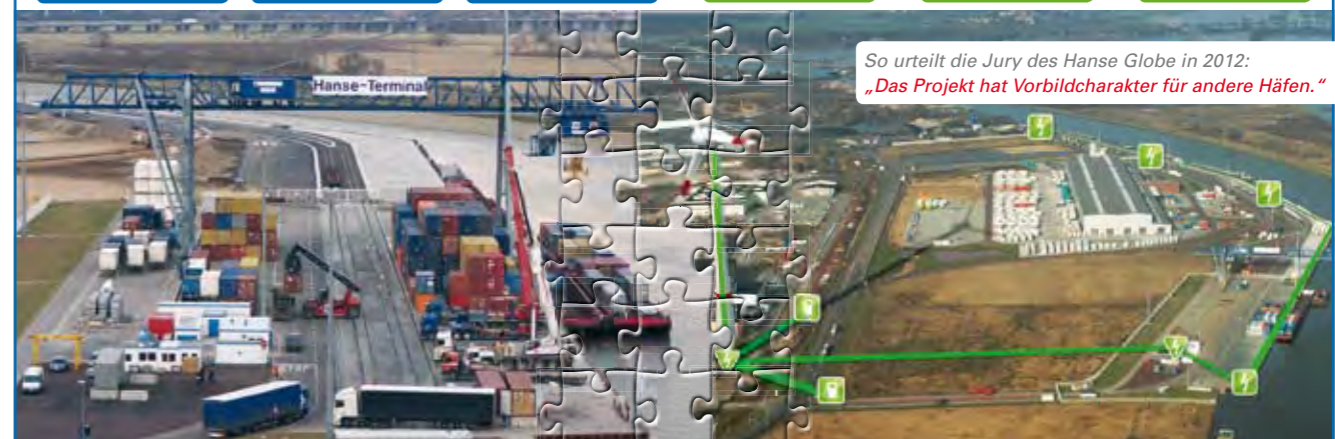
TRANSPORTWERK

Magdeburger  Hafen GmbH

GREENPORT

Ab 2013 wasserstandsunabhängig durch die Niedrigwasserschleuse und den modernen Anschluss an das Kanalsystem.

Unterstreichen Sie nachhaltig Ihr Image! Nutzen Sie unseren Greenport!



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



Copyright: DBR

Transport of rotor blades on the Elbe

Transport von Rotorblättern auf der Elbe

supplemented by analyses of the market situation and data on the transport business in individual countries.

Additional useful marketing services

Along with data from the market research, HHM members can also utilize numerous marketing services. Among these are the production of brochures and internet sites, but also company events and press work. For HHM, answering press enquiries from all over the world is part of its routine business. The association regularly places advertisements in numerous international trade media in the form of advertising for the great variety of services offered by businesses in the Port of Hamburg.

In addition, every year HHM issues various publications and brochures on special topics with a combined circulation of over 100,000 copies. These illustrate the strong performance and the variety of the universal port. The range is completed by the PORTnews, a newsletter with 1,600 subscribers, published every two weeks, and the internal PORTblog online-communication platform with 650 users, designed for the members of the association.

Programs for international delegations

As part of its promotion of the location HHM also contributes to the planning of programs for international delegations from business, trade associations, universities and institutions. Visits to cargo handling terminals and companies in the Port of Hamburg and ports in the region are organized in consultation with local and other authorities as well as member firms.

Focus on members' interests

The focus in all HHM's activities is on its members' interests. Frank Schnabel, HHM member and as Managing Director of Brunsbüttel Ports, one of the initiators of Elbe Seaports, is convinced by the services: "Port of Hamburg Marketing not only offers a superb marketing platform for members in and around the Hamburg Metropolitan Region, but also links up firms with an affinity with the port in a very practical sense. Through HHM and under the motto 'Upper Elbe meets Lower Elbe', the essential cooperation between ports on the Upper Elbe with the Port of Brunsbüttel has been rendered a success. For Brunsbüttel Ports, HHM is a unique and indispensable platform acting in the interest of all the region's port related industries."



Delegationsbesuch aus China

Visit of a delegation from China

Zudem bringt HHM jedes Jahr diverse Publikationen und Sonderbrochüren zu Spezialthemen mit insgesamt über 100.000 Exemplaren heraus, in denen die Leistungsstärke und -vielfalt des Universalhafens präsentiert wird. Der 14-tägige Newsletter PORTnews mit 1.600 Abonnenten und die interne PORTblog Online-Kommunikationsplattform für die Vereinsmitglieder mit 650 Nutzern runden das Angebot ab.

Besuchsprogramme für internationale Delegationen

Im Rahmen der Standortwerbung beteiligt sich HHM auch an der Programmplanung von internationalen Delegationen aus Wirtschaft, Verbänden, Universitäten und Institutionen. Informationsfahrten zu Umschlagterminals und Betrieben des Hamburger Hafens und Häfen der Region werden dabei in Abstimmung mit Behörden und Mitgliedsunternehmen organisiert.

Interessen der Mitglieder im Vordergrund

Bei allen Aktivitäten des HHM stehen die Interessen der Mitglieder im Mittelpunkt. Frank Schnabel, HHM-Mitglied und als Geschäftsführer von Brunsbüttel Ports einer der Initiatoren von Elbe Seaports, ist von den Leistungen überzeugt: „Hafen Hamburg Marketing bietet nicht nur eine hervorragende Marketingplattform für die Mitgliedsfirmen rund um die Metropolregion Hamburg, sondern verbindet auch im ganz praktischen Sinne hafenauffine Unternehmen. Über HHM konnte die wichtige Zusammenarbeit der Oberelbehäfen mit dem Hafen Brunsbüttel unter dem Motto 'Oberelbe trifft Unterelbe' zum Erfolg geführt werden. HHM ist für Brunsbüttel Ports eine einzigartige und unverzichtbare Plattform im Interesse aller Hafenunternehmen der Region.“

Latest trade fairs 2013: Aktuelle Messen 2013:

14. - 16. May Breakbulk Europe, Antwerpen,

<http://breakbulkevents.com>

4. - 7. June transport logistic, München, www.transportlogistic.de

Further trade fairs 2013 Weitere Messen 2013

24. - 26. September Breakbulk Americas, New Orleans,

<http://breakbulkevents.com>

8. - 10. October Intermodal Europe, Hamburg,

<http://www.intermodal-events.com/>

8. - 10. October Transport and Logistics, Minsk, <http://www.tc.by/exhibitions/transport2013>

14. - 16. October CILF Shenzhen, Shenzhen, <http://www.scmfair.com/en/index1.asp>

20. - 22. November Intermodal India, Mumbai, <http://intermodalindia.com>

21. - 23. November logitrans, Istanbul,

www.logitrans.com.tr/english/index.htm

26. - 28. November

TransPoland, Warschau,

<http://transport.lentewenc.com>

Komplexe Aufgaben
erfordern **effiziente**
Lösungen!

- Kasko- und Haftpflichtversicherungen (P&I)
Transport- und Verkehrshaftungsversicherungen
- Risk-Management-Lösungen für
Hafen- und Logistikunternehmen

Trogbrücke über die Elbe bei Rothensee
am Wasserstraßenkreuz Magdeburg

PANTAENIUS
Unternehmensversicherungen











Hamburg · Düsseldorf · München

Ihr Ansprechpartner: Lars Töppner · Tel. +49 40 37091 123 · Mobil +49 163 266 33 36 · LToepfner@pantaenius.com

www.pantaenius.eu

Terminals & Berths

Terminals & Liegeplätze

	Terminal Operator Terminalbetreiber	Contact Kontakt	Name/Location Name/Lage	Cargo type Umschlaggut	Berths Liegeplätze	Length of Quay Kailänge	max. Depth max. Tiefe	Terminal Area Terminalgelände	Equipment Kaiausrüstung	Handling Capacity Umschlagkapazität	Specialties Besonderheiten
	ADM Hamburg Aktiengesellschaft Silo Hamburg Nippoldstrasse 121 D-21107 Hamburg web: www.adm.com	phone: +49-(0)40-75 19 4-80 fax: +49-(0)40-75 19 4-877 email: adm-silo-hh-abw@adm.com	Neuhof ADM Außen Neuhof ADM Köhlbrand Neuhof ADM Innen	bulk cargo, dry bulk cargo, grain, oilseeds, animal feed, vegetable oils	4	175 m / 110 m	12.3 m / 9.7 m		3 elevator systems of which: 1 mechanical discharge tower „Porta Link“ 1,000 tons/hr, 2 pneumatic elevators, 350 tons/ hr each, 1 loader 1,200 tons/hr	approx. 3.0 million tons p.a.	silo facility with 180,000 tons storage capacity, tank farm for sweet oils 86,000 tons, rail connection, truck dispatch
	ADM Hamburg Aktiengesellschaft Werk Nobilee & Thörl Seehafenstrasse 24 D-21079 Hamburg web: www.adm.com	phone: +49-(0)40-766 93-263/244 fax: +49-(0)40-766 93-111 email: nobilee-info@adm.com	Seehafen 3	vegetable oils and fats	1	190 m	8.3 m				
	Agrar Terminal Peter Rothe GmbH & Co. KG Reiherdamm 5 D-20457 Hamburg web: www.getreide-ag.de	phone: +49-(0)40-74 11 55 0 fax: +49-(0)40-74 11 55 99 email: agrar-terminal@getreide-ag.de	Kuhwerder Hafen	dry bulk cargo	1	160 m	8.3 to 10 m	storage capacity: 50,000 t	1 suction system	300 tons/hr	drying, cleaning
	ArcelorMittal Hamburg GmbH Dradenastr. 33 D-21129 Hamburg web: www.arcelormittalhamburg.de	phone: +49-(0)40-74 08-0 fax: +49-(0)40-74 01-432 email: marc.schoelermann@arcelormittal.com	Dradenuhafen	steel, ore, scrap metal		346 m for ocean going vessels 140 m for barges	max. 13.7 m	230,000 sqm	1 luffing crane 12,5 tons, 1 gantry crane 25 tons, 1 mobile grabber		company terminal, rail con- nection
	Aurora Mühle Hamburg GmbH Trettaustraße 49 D-21107 Hamburg web: www.aurora-mehl.de	phone: +49-(0)40-75 109 116 fax: +49-(0)40-75 109 723 email: claudia.wilhelms@vkmuehlen.de	südlicher Reiherstieg, Wilhelmsburg	dry bulk cargo	1 floating pontoon	10 m floating pontoon	5.0 m		1 suction pipe	70 tons of grain/hr	grain discharge only
	Aurubis AG Hovestraße 50 D-20539 Hamburg web: www.aurubis.com	phone: +49-(0)40-78 83-0 fax: +49-(0)40-78 83-2255 email: info@aurubis.com	Müggelburger Kanal	dry bulk cargo, general cargo, liquid cargo loading only	4	500 m	2.6 m	890,000 sqm	1 loading crane of 12.5 tons capacity, 2 general cargo cranes 6.5 tons, 1 slewing crane 4 tons	general cargo 200,000 tons, dry bulk cargo 1,250,000 tons	warehouses, calibrated weighing equipment, rail connection
	BLG AutoTerminal Hamburg GmbH & Co. KG Kattwykweg 7 D-21107 Hamburg web: www.blg.de	phone: +49-(0)40-752 79 70 fax: +49-(0)40-752 79 72 28 email: U.wiese@blg.de	Kattwyk	cars	2	330 m	8.0 m	335,000 sqm	RoRo facility		rail connection, car holding areas, technical equipment for de-waxing, varnishing and detailed work on cars
	Bominflot Tanklager GmbH Am Jachthafen 5 D-21129 Hamburg web: www.bominflot.de	phone: +49-(0)40-740 00 70 fax: +49-(0)40-740 00 732 email: tanklager-hamburg@bominflot.de	Köhlfleethafen	liquid cargo	2 jetties for seagoing vessels and barges/ coasters	max. ship length 240 m	13.8 m	60,000 sqm	loading and discharging arms for ships		tankfarm with a capacity of 110,000 cbm, rail tank car filling and discharging station, tank truck filling station
	Buss Hansa Terminal GmbH & Co. KG Am Travehafen / Schuppen 81 D-20457 Hamburg web: www.buss-ports.de	phone: +49-(0)40-751 93-0 fax: +49-(0)40-751 93-3100 email: info@buss-ports.de	Oderhafen	containers, project cargo and conventional cargo, RoRo and container packing	4	840 m	11.6 m	195,000 sqm Terminal Area 22,235 sqm sheds	1 container gantry, 4 mobile cranes with a lifting capacity up to 285 tons in combination, 7 reach stackers, 10 tug- master, numerous trailers, 1 fork-lift with 32 tons capacity suitable for RoRo, various fork-lifts with a capacity of up to 25 tons, 2 fixed ramps for vessels with bow/stern and quarter ramp, 1 weighbridge for trucks, 2 hooper for direct transshipment ship to truck/rail	350,000 TEU p.a.	container repairs, container depot, rail connection to freight rail terminal Hamburg-Süd
	Buss Ross Terminal GmbH & Co. KG Am Travehafen / Schuppen 80-82 D-20457 Hamburg web: www.buss-ports.de	phone: +49-(0)40-751 93-0 fax: +49-(0)40-751 93-3100 email: info@buss-ports.de	Rosshafen	bulk and mass cargo especially scrap, disposal products, excavated earth, sulphates	1	350 m	9.6 m	50,000 sqm	up to 2 mobile cranes with a capacity of each 104 tons, 1 mobile excavator with max. capacity of 10 tons, various grabs, 1 weighbridge		

Terminals & Berths

Terminals & Liegeplätze

	Terminal Operator Terminalbetreiber	Contact Kontakt	Name/Location Name/Lage	Cargo type Umschlaggut	Berths Liegeplätze	Length of Quay Kailänge	max. Depth max. Tiefe	Terminal Area Terminalgelände	Equipment Kaiausrüstung	Handling Capacity Umschlagkapazität	Specialties Besonderheiten
	C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG Am Kamerunkai 5 D-20457 Hamburg web: www.csteinweg.de	phone: +49-(0)40-789 500 fax: +49-(0)40-789 50 193 email: info@csteinweg.de	Shed 59 - 65, SWT	containers, break bulk cargo, project cargo, heavy lift cargo, multi purpose, RoRo, paper and pulp, coffee and cocoa, ferrous and non ferrous metals	6	1,350 m	13.1 m	Covered warehouse space: 100,000 sqm Operating space: 145,000 sqm Total: 245,000 sqm	6 cranes (mobile and on rail for up to 300 tons loads)	250,000 TEU plus 2 million tons of break bulk cargo	full road and rail access, certified warehouses for LME, LIFFE, ICE
	Eurogate Container Terminal Hamburg GmbH Kurt-Eckelmann-Str. 1 D-21129 Hamburg web: www.eurogate.eu	phone: +49-(0)40-74 05-0 email: ct-hamburg@eurogate.eu	Waltershofer Hafen / Predöhlkai	containers	6	2,080 m	16.1 m	1,400,000 sqm	22 container cranes	4.0 million TEU p.a.	EUROGATE Group: container handling, cargomodal logistics, intermodal transport, container repairs, container depot EUROKOMB: largest rail terminal for intermodal traffic in Germany
	Euryza GmbH Oberwerder Damm 11-21 D-20539 Hamburg web: www.euryza.de	phone: +49-(0)40-78 10 60 fax: +49-(0)40-78 72 45 email: t.wilhelm@euryza.de	Reismühle Euryza	rice as dry bulk cargo	1	182 m	2.5 m	16,600 sqm	grain elevator system	approx. 70,000 TEU p.a.	rice processing plant, silo storage, packaging lines, warehouse
	G.T.H. Getreide Terminal Hamburg GmbH & Co. KG Eversween 11 D-21107 Hamburg web: www.getreide-terminal.de	phone: +49-(0)40-75 1 06-0 fax: +49-(0)40-75 1 06-133 email: zentrale@getreide-terminal.de	Reiherstieg / Rethel-Ströh	grain, oilseeds, green coffee	1	270 m	12.4 m		2 loading systems with a capacity of up to 22,000 tons per day as well as several discharge systems for ocean-going ships, coasters. Inland waterway vessels and lighters	11 silo farms and 2 halls with storage capacity of approx. 255,000 tons	high-capacity plant for cleaning, drying and cooling, quality inspection of goods, pest elimination and customs clearance
	Grasbrook Lubricants Center (operator: Shell Deutschland Oil GmbH) Worthdamm 32 D-20457 Hamburg	phone: +49-(0)40-781 08-0 fax: +49-(0)40-781 08-403	Shell - Grasbrook, jetty 2	mineral oil products	1	jetty 2 = 140 m max. LOA = 100 m	jetty 2 = 6.5 m		4 loading arms	ship size max 5,700 SDWT (jetty 2)	
	Grasbrook Lubricants Center (operator: Shell Deutschland Oil GmbH) Worthdamm 50 D-20457 Hamburg	phone: +49-(0)40-789 49-0 fax: +49-(0)40-789 49-385	Shell - Grasbrook, jetty 1 + 3	mineral oil products	2	jetty 1 = max. 125 m jetty 3 = 85 m	jetty 1 = max 3 m jetty 3 = max 3.1 m		7 loading arms	barges only	
	HaBeMa Futtermittel GmbH & Co. KG Produktions- und Umschlagsges. Pollhornweg 25 D-21107 Hamburg web: www.habema.com	phone: +49-(0)40-75 27 05-0 fax: +49-(0)40-75 27 05-33	Reiherstieg-Süd	dry bulk cargo, bulk cargo, grain, animal feed	2	330 m	12.0 m	90,000 sqm warehouse space for approx. 180,000 tons of cargo	gantry crane, slewing crane, ship loader	discharge capacity up to 10,000 tons/day, loading capacity up to 15,000 tons/day	rail connection to freight rail terminal Hohe Schaar, grain and animal feed loading for standard sea containers
	Haltermann GmbH Werk Hamburg Schlengendeich 17 D-21107 Hamburg web: www.haltermann.com	phone: +49-(0)40-333 18-0 fax: +49-(0)40-333 18-182 email: r.egge@haltermann.com	Sluisgrove-Hafen	bulk mineral oil products, vegetable oils	1 berth for ocean-going vessels		7.9 m				
	Hamburg Cruise Center / Terminal Altona HCC Hanseatic Cruise Centers GmbH Dessauer Straße 10 D-20457 Hamburg web: www.hanse.cc Operation/Terminal address: Van-der-Smissen-Straße D-22767 Hamburg web: www.hamburgcruisecenter.de	Marketing/Public Relations: Hamburg Cruise Center e.V. phone: +49-(0)40-300 51-393 email: palatz@hamburg-tourism.de Operations: HCC Hanseatic Cruise Centers GmbH phone: +49-(0)40-720 02-100 email: operations@hanse.cc	Hamburg Cruise Center Altona - Edgar-Engelhardt-Kai	Passenger Terminal	1 (max. ships length = 300 m)	360 m	10.6 m	1,500 sqm	Passenger Boarding Bridge Grey-water-disposal possible		Cruise Terminal











Terminals & Berths

Terminals & Liegeplätze

	Terminal Operator Terminalbetreiber	Contact Kontakt	Name/Location Name/Lage	Cargo type Umschlaggut	Berths Liegeplätze	Length of Quay Kailänge	max. Depth max. Tiefe	Terminal Area Terminalgelände	Equipment Kaiausrüstung	Handling Capacity Umschlagkapazität	Specialties Besonderheiten
	Hamburg Cruise Center / Terminal HafenCity HCC Hanseatic Cruise Centers GmbH Dessauer Straße 10 D-20457 Hamburg web: www.hanse.cc Operation/Terminal address: Großer Grasbrook 19 / D-20457 Hamburg web: www.hamburgcruisecenter.de	Marketing/Public Relations: Hamburg Cruise Center e.V. phone: +49-(0)40-300 51-393 email: palatz@hamburg-tourism.de Operations: HCC Hanseatic Cruise Centers GmbH phone: +49-(0)40-720 02-100 email: operations@hanse.cc	Hamburg Cruise Center HafenCity-Chicagokai	Passenger Terminal	2	460 m	12.0 m	Terminal 1: 1,200 sqm Terminal 2: 1,200 sqm			Cruise Terminal
	Hamburg Port Authority - Oberhafenamt Neuer Wandrahm 4 D-20457 Hamburg web: www.hamburg-port-authority.de	phone: +49-(0)40-428 47 2579 email: jens.meussling@hpa.hamburg.de	Überseebrücke	Passenger Terminal	1	300 m	9.5 m	1,500 sqm			
	HANSAPORT Hafenbetriebsgesellschaft mbH Am Sandauhafen 20 D-21129 Hamburg web: www.hansaport.de	phone: +49-(0)40-740 03-1 fax: +49-(0)40-740 03-222 email: info@hansaport.de	Sandauhafen, Salzgit- terkai, Peinekai	dry bulk cargo, coal, ore	4	760 m for large vessels and 240 m for small vessels	15.1 m	350,000 sqm open storage area	4 grab cranes (each with 38 tons lifting capacity)		rail connection with 15 tracks for block trains
	H.D. Cotterell GmbH & Co. KG Ellerholzdamm 38 D-20457 Hamburg web: www.cotterell.de	phone: +49-(0)40-317 87 50 fax: +49-(0)40-317 87 526 email: info@cotterell.de	Ellerholzdamm	soft commodities, cocoa	1	237 m	4.5 m	34,000 sqm		200,000 tons	25,000 sqm covered warehouses, LIFFE accepted warehouse
	HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH Bei St. Annen 1 D-20457 Hamburg Operation: Dessauer Str. 10, Schuppen 43-46 D-20457 Hamburg web: www.hhla.de	phone: +49-(0)40-30 88-73 52 email: hoeckrich@hhla.de	O'Swaldkai	bananas and other fruit from overseas	3	530 m	11.1 m	175,000 sqm	1 container crane, 3 mobile quay cranes (2/18 tons + 1/40 tons lifting capacity)		86 reefer connections, more than 30,000 pallet slots in cold storage
	HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH Bei St. Annen 1 D-20457 Hamburg Operation: Am Ballinkai 1 / D-21129 Hamburg web: www.hhla.de	phone: +49-(0)40-533 09-0 email: neumann-a@hhla.de	Altenwerder	containers	4	1,400 m	16.7 m	1,000,000 sqm	15 container cranes		about 2,200 reefer connections, rail connection
	HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH Bei St. Annen 1 D-20457 Hamburg Operation: Container Terminal Burchardkai D-21129 Hamburg web: www.hhla.de	phone: +49-(0)40-3088-0 email: ctb@hhla.de	Waltershof	containers	10	2,850 m	15.2 m	1,400,000 sqm	25 container cranes		1,600 reefer connections, rail connection, container freight terminal
	HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG HHLA Container Terminal Tollerort GmbH Bei St. Annen 1 D-20457 Hamburg Operation: Am Vulkanhafen 30 D-20457 Hamburg web: www.hhla.de	phone: +49-(0)40-740 01-0 email: ctt-info@hhla.de	Neuhof	containers	4	1,240 m	15.2 m	600,000 sqm	12 container cranes		320 reefer connections, rail connection
	H.J.M. (H. Jürgen Müller GmbH) 1. Hafenstrasse 12-14 D-21079 Hamburg web: www.hjm-hamburg.de	phone: +49-(0)40-76 75 23 17 +49-(0)40-72 58 69-0 fax: +49-(0)40-76 75 23 12 +49-(0)40-72 58 69-29 email: info@hjm-hamburg.de	Seehafen 1	bulk cargo, general cargo	2	250 m	6.7 m plus height of tide	20,000 sqm open space + 3 enclosed silos (a total of 32,000 cbm capacity for bulk and general cargo)	3 track-bound cranes, 1 mobile crane, 4 silo hoppers		

Terminals & Berths

Terminals & Liegeplätze

	Terminal Operator Terminalbetreiber	Contact Kontakt	Name/Location Name/Lage	Cargo type Umschlaggut	Berths Liegeplätze	Length of Quay Kailänge	max. Depth max. Tiefe	Terminal Area Terminalgelände	Equipment Kaiausrüstung	Handling Capacity Umschlagkapazität	Specialties Besonderheiten
	ISR Itzehoeer Schrott + Recycling GmbH & Co. KG Wilhelm-Weber-Straße 3 D-21079 Hamburg www.isr-itzehoe.de	phone: +49-(0)40-77 14 41 fax: +49-(0)40-77 40 94 email: info@isr-itzehoe.de	Harburg	bulk cargo, dry bulk cargo, general cargo	2	225 m	9.6 m	18,000 sqm of reinforced, enclosed open space	1 crane product-specific grabbers for a range of bulk/ general cargo	max. 500 tons/hr	container packing station
	K+S Transport GmbH Terminal Kalikai Blumensand 27 D-21107 Hamburg web: www.k-plus-s.com	phone: +49-(0)40-752 75-0 fax: +49-(0)40-752 75-122 email: kstransport@k-plus-s.com	Kalikai	fertilizer		500 m	11.3 m	95,000 sqm	2 grab cranes (12/20 m), 3 ship loaders	loading capacity per ship up to approx. 20,000 tons per day, up to 200 containers, 27 tons, bagged or loose, per day	405,000 cbm storage capaci- ty in 12 sheds and 6 silos
	Louis Hagel (GmbH & Co. KG) Eversween 19 D-21107 Hamburg web: www.louis-hagel.com	phone: +49-(0)40-75 16 51 fax: +49-(0)40-75 33 44 0 email: info@louis-hagel.com	südlicher Reiherstieg	bulk cargo, dry bulk cargo, general cargo	2	300 m	11.0 m	6,500 sqm co- vered storage	1 crane, 1 dry-bulk loader		rail connection, two calibrated scales
	OAM Baustoffe GmbH Kirchenpauerkai 29 D-20457 Hamburg web: www.oam.eu	phone: +49-(0)40-81 97 87-0 fax: +49-(0)40-81 97 87-20 email: info@oam.eu	Afrika-Terminal	bulk cargo, building materials: gravel, sand, stone chips	4	600 m	approx. 10.5 m	approx. 40,000 sqm	inland waterway vessel, bar- ges, Panamax	approx. 2.0 million tons	quay facility with parallel rail siding, warehouse capacity
	Oiltanking Deutschland GmbH & Co. KG Tanklager Hamburg Blumensand 38 D-21107 Hamburg web: www.oiltanking.com	phone: +49-(0)40-75 60 34-0 fax: +49-(0)40-75 60 34-89 email: reza.adami@oiltanking.com	Jetty Blumensand, Jetty Kattwyk	crude oil, gas oil, diesel, gasoline, biofuels, naphta	2 for ocean going vessels, 3 for barges, bunker		12.8 m			7 million tons p.a.	871,845 cbm storage capacity
	Peute Baustoff GmbH Peutestraße 79 D-20539 Hamburg web: www.peute.de	phone: +49-(0)40-78 91 60-0 fax: +49-(0)40-78 91 60-19 email: info@peute.de	Norderelbe-km 615.5	dry bulk cargo	1	150 m	3.2 m	70,000 sqm	1 conveyor system	1,000 tons/hr	
	Raffinerie Harburg (operator: Shell Deutschland Oil GmbH) Raffineriezentrum Hamburg-Harburg Hohe-Schaar-Straße 34 D-21107 Hamburg	phone: +49-(0)40-75 65-0 fax: +49-(0)40-75 65-2202	Kattwykhafen Shell	crude oil, mineral oil products	Kattwyk Shell Ost (east), Kattwyk Shell West (west)	east = 270 m west = 260 m	13.0 m		loading facility with flexible hoses	max. 150,000 SDWT	tanker harbour
	Raffinerie Harburg (operator: Shell Deutschland Oil GmbH) Raffineriezentrum Hamburg-Harburg Hohe-Schaar-Straße 34 D-21107 Hamburg	phone: +49-(0)40-75 65-0 fax: +49-(0)40-75 65-2202	Seehafen 4	mineral oil products, base oil, lubricating oil, wax, bitumen, destillates	Bridge 2 Bridge 4 Bridge 5	120 m 120 m 100 m	7.3 m 7.5 m 6.1 m		2 loading cranes (loading arms, 1x8-inch and 1x6-inch, 1 flexible tube (cargo hose, 6-inch), 4 loading cranes (loa- ding arms, 4x6-inch), 2 flexible tubes (cargo hoses, 2x6-inch)	max. 8,000 SDWT/ max. loading rate 300 cbm/hr, max. 8,500 SDWT/max. loading rate 200 cbm/hr, max. 8,000 SDWT/max. loading rate 150 cbm/hr	tanker harbour
	Rhenus Midgard Hamburg GmbH 2. Hafenstr. 4 D-21079 Hamburg web: www.rhenus.com	phone: +49-(0)40-76 60 03-0 fax: +49-(0)40-76 60 03-59 email: info.hamburg@de.rhenus.com	Seehafen 2	bulk cargo, general cargo, building materials, scrap metal, animal feed	3	500 m	10.8 m	155,000 sqm (incl. 12,000 sqm covered storage space)	2 slewing cranes (45 and 60 tons), mobile exavator, payloader	2.5 million tons p.a.	rail, road and inland waterway connection
	Rhenus Midgard Hamburg GmbH Antwerpenstraße 1a D-21129 Hamburg web: www.rhenus.com	phone: +49-(0)40-302 366-919 fax: +49-(0)40-302 366-917 email: info.hamburg@de.rhenus.com	Dradenau Vorhafen	general cargo, project cargo, heavy lifts, containers, vehicles (RoRo)	3	350 m	11.5 m	155,000 sqm (incl. 50,000 sqm covered storage space)	1 mobile crane (104 tons), reach stackers, forklifts up to 28 tons	1.0 million tons p.a.	rail, road and inland waterway connection

Terminals & Berths

Terminals & Liegeplätze

	Terminal Operator Terminalbetreiber	Contact Kontakt	Name/Location Name/Lage	Cargo type Umschlaggut	Berths Liegeplätze	Length of Quay Kailänge	max. Depth max. Tiefe	Terminal Area Terminalgelände	Equipment Kaiausrüstung	Handling Capacity Umschlagkapazität	Specialties Besonderheiten
	Silo P. Kruse Betriebs-GmbH & Co. KG Blumensand 31-33 D-21107 Hamburg web: www.silo-p-kruse.de	phone: +49-(0)40-752 06-0 fax: +49-(0)40-752 06-206 email: info@silo-p-kruse.de	Rethe-Kruse + Kali-Kai	grain, animal feed, oilseeds	2 (bulk-carriers up to 275 m), 1 berth for unloading inland waterway vessels		12.5 m	approx. 25,000 sqm	2 pneumatic systems, 1 grab crane	approx. 1,000 tons/hr	drying plant, pest control, 200 silo cells (between 100 - 7,000 tons) with a total storage capacity of 80,000 tons, product washing
	TCO Transcargo GmbH Eversween 25 D-21107 Hamburg web: www.tco-transcargo.de	phone: +49-(0)40-75 24 76-0 fax: +49-(0)40-75 24 76-61 email: info@tco-transcargo.de	Rethehafen	bulk/oil	2	50 m	11.5 m	40,000 sqm	1 mobile crane		
	Trimet Aluminium AG Aluminiumstraße D-21129 Hamburg web: www.trimet.de	phone: +49-(0)40-29 150-650 email: dirk.dullin@trimet.de	Köhlfleet	dry bulk cargo, petroleum, coke, aluminium	1	55 m		1,980 sqm	double-arm suction discharge system	2 x 150 tons/hr for alumina grade 950 kg/cbm	area located on the waterside of the dyke
	UNIKAI Lagerei- und Speditionsges. mbH Dessauer Str. 10, / Schuppen 48 D-20457 Hamburg web: www.unikai.de	phone: +49-(0)40-720 02-100 fax: +49-(0)40-720 02-120 email: info@unikai.de	O'Swaldkai	RoRo cargo, breakbulk, containers, forest products	2	800 m	11.5 m	800,000 sqm	2 container gantry, 1 harbour mobile crane (up to 104 tons)		rail connection
	Vollers Hamburg GmbH Rossweg 20 D-20457 Hamburg web: www.vollers.com	phone: +49-(0)40-788 74-00 fax: +49-(0)40-788 74-710 email: hamburg@vollers.com	Rosshafen Terminal, Windhukkai, Spreehafen	green coffee, cocoa, nuts, seeds, dried fruit, leguminous plants, dry bulk cargo, non-food goods, project cargo, commercial goods of all kinds, project work, Container Freight Terminal	1	200 m	7.9 m	80,000 sqm warehouse space in the freeport of Hamburg, Container Depot	mobile cranes	approx. 40,000 TEU p.a.	baking seeds, nuts, container packing station, dry bulk cargo handling, silo storage, bulk container handling, project cargo transactions, handling of non-food projects, storage of full and empty containers
	Vopak Dupeg Terminal Hamburg GmbH Alter Rethedamm 2 D-21107 Hamburg web: www.vopak.com	phone: +49-(0)40-75 19 6-0 fax: +49-(0)40-75 19 6-332 email: Wessel.Schevernels@vopak.com	Neuhof	gas oil, fuel oil, biofuels, specialty chemicals, sulphuric acid, base oil	5 jetties	250 m	12.5 m	175 tanks (capacity: 690,000 sqm)		8.0 million tons p.a.	all modes of transport, incl. pipeline
	Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG) Pollhornweg 31-39 D-21107 Hamburg web: www.wallmann-hamburg.de	phone: +49-(0)40-752 07-0 fax: +49-(0)40-752 07-203 email: mail@wallmann-hamburg.de	Wallmann-Terminal	multi-purpose, general cargo, heavy lift cargo, containers	3	640 m	13.0 m	130,000 sqm (incl. 55,000 sqm warehouse space)	quay cranes (up to 45 tons), 2 mobile cranes (up to 140 tons), 1 mobile crane (up to 208 tons), 2 cranes combined up to 313 tons		rail connection, covered storage spaces



HANSAPORT



HHLA Container Terminal Burchardkai



O'Swaldkai



Vopak Dupeg Terminal Hamburg



Rhenus Midgard



ADM Hamburg Ölmühle



Associated Ports in the Elbe Region of the Port of Hamburg

	Port Operator Hafenbetreiber	Terminal Terminal	Cargo Umschlaggut	Quay Kai	Terminal/Equipment/Capacity Terminal/Ausrüstung/Kapazität	Specialties Besonderheiten
	AKEN Hafenbetrieb Aken GmbH Bismarckplatz 6a D-06385 Aken (Elbe) phone: +49-(0)34909-8950 fax: +49-(0)34909-89514 email: info@hafen-aken.de web: www.hafen-aken.de	Aken		total quay length: 2,100 m 26 berths	total area: 310,000 sqm	trimodal terminals 50,000 sqm heavy lift storage area, warehouse space
		container terminal	containers		container crane up to 45 tons	railway loading ramp
		heavy lift & project cargo terminal	heavy lift cargo, project cargo		heavy lift crane up to 270 tons	dangerous goods area
		bulk cargo terminal	bulk cargo, general cargo		2 reach stacker, mobile crane, forklift, 2 gantry cranes, vehicle and rail, scale, rail capacity 8,000 m	silo storage, warehouse for bulk goods, container services, container packing
	BERLIN BEHALA Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH Westhafenstraße 1 D-13353 Berlin phone: +49-(0)30-390 95-243 fax: +49-(0)30-390 95-176 email: vertrieb@behala.de web: www.behala.de	Westhafen	containers, heavy lift cargo, bulk cargo, intermodal transport units, project cargo, roro cargo, general cargo	4 berths, 1 roro berth, quay length: 3,395 m, max. depth: 2.5 m	357,000 sqm, gantry cranes, heavy lift crane, container gantry crane, forklifts, reach stacker	yard management, trimodal terminal, container packing, warehousing, railway transports, heavy cargo shuttle
		Südhafen	bulk cargo, forest products, general cargo	1 berth, quay length: 1,765 m, max. depth: 2.5 m	178,000 sqm, gantry cranes, forklifts	yard management, warehousing, railway transports
	BRAUNSCHWEIG Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig GmbH Hafenstraße 14 D-38112 Braunschweig phone: +49-(0)531-210340 fax: +49-(0)531-2103450 email: hbg@braunschweig-hafen.de web: www.braunschweig-hafen.de	multi-purpose terminal	bulk, general cargo, conventional cargo, oil products	15 berths quay length: 1,600 m	7 cranes up to 35 tons lifting capacity, 2 pump stations for oil and liquid fertilizer	railway connection, silo storage
		container terminal	containers	3 berths quay length: 300 m	38,000 sqm, 2 cranes, reach stacker, forklifts	container packing
	BRUNSBÜTTEL Brunsbüttel Ports GmbH Elbehafen D-25541 Brunsbüttel phone: +49-(0)4852-884-0 fax: +49-(0)4852-884-26 email: info-bp@schrammgroup.de web: www.schrammgroup.de	Elbehafen	bulk, containers, general cargo, project cargo, liquid cargo	length: 1,095 m max. depth: 14.4 m	483,900 sqm, 4 cranes up to 120 tons lifting capacity, 1 x 500 cbm/h= gas, 2 x 5,000 cbm/h=oil	intermodal terminal, 27,900 sqm, covered warehouses, railway connection, combined traffic terminal, located at the, lower river Elbe and the Kiel Canal
		Ölhafen	crude oil, crude oil products	5 jetties max. depth: 10.4 m	loading tubes, crude oil: 1,000 cbm/h, crude oil products: 800 cbm/h	
		Ostermoor	crude oil, chemicals, bulk	4 jetties, 1 gantry, max. depth: 10.4 m		
	CUXHAVEN Cuxport GmbH Neufelder Schanze 4 D-27472 Cuxhaven phone: +49-(0)4721-748-0 fax: +49-(0)4721-748-122 email: r.schneider@cuxport.de web: www.cuxport.de	Europakai	roro, rolltrailers, trailers, auto-mobile logistics, breakbulk, project cargo, containers, onshore and off-shore windmill equipment	5 berths, one add. berth of 85,000 sqm in planning, quay length 810 m (add. berth 240 m), max. depth 15.8 m	240,000 sqm paved for heavy duty operation, add. one heavy lift platform approx. 1,600 sqm (90 tons per sqm), 1 mobile harbour crane, Liebherr LHM 400, one Panamax container crane, acces to portal crane 500 tons	3 roro ramps up to 350 tons plus one quarter ramp, reefer connections, rail and inland waterways connection, complete automobile logistics solutions, part of the Offshore Basis Cuxhaven
		Humberkai				
		Steubenhöft				
	CUXHAVEN Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (operator of port infrastructure) Am Schleusenpriel 2 D-27472 Cuxhaven phone: +49-(0)4721-500-0 fax: +49-(0)4721-500-100	Hansakai	bulk cargo, frozen foods	quay length: 200 m	loading bridge for bulk	Preparation of port infrastructure in Cuxhaven and Stade-Bützfleth
		Niedersachsenkai	(esp. fish)	quay length: 180 m	Storage space for 5,000 tons of frozen goods	
		Lentzkai	frozen foods (esp. fish)	quay length: 250 m	Storage space: 70,000 cubic meter for frozen goods	

Partnerhäfen in der Elberegion des Hamburger Hafens

	Port Operator Hafenbetreiber	Terminal Terminal	Cargo Umschlaggut	Quay Kai	Terminal/Equipment/Capacity Terminal/Ausrüstung/Kapazität	Specialties Besonderheiten
	email: poststelle@nports.de web: www.cuxhaven.niedersachsen-ports.de	Neuer Lentzkai	bulk cargo	quay length: 150 m	21,000 sqm sore area for bulk cargo	
		Helgoländer Kai	tank store for alcohol	quay length: 180 m	tank capacity: 1,800 cbm	
		Offshore-Basishafen	equipment for offshore wind installations	quay length: 900 m	terminal area 22 ha	
	DECIN, LOVOSICE Česko-saské přístavy s.r.o. Loubská 704/9 CZ-40501 Děčín 1 phone: +42-(0)-412-589-122 fax: +42-(0)-412-512-656 email: info@csp-labe.cz web: www.csp-labe.cz	Děčín	forest products, bulk cargo, containers, project cargo	17 berths quay length: 1600 m	121,000 sqm, gantry crane up to 80 tons, 5 cranes up to 12.5 tons	5,500 sqm covered area
		Lovosice	project cargo, forest products, chemical products, containers	3 berths quay length: 170 m	150,000 sqm, 1 heavy lift crane up to 185 tons, 1 crane up to 10 tons	
	DRESDEN, RIESA, TORGAU Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH Magdeburger Str. 58 D-01067 Dresden phone: +49-(0)351-4982-201 fax: +49-(0)351-4982-202 email: info@binnenhafen-sachsen.de web: www.binnenhafen-sachsen.de	Dresden	heavy lift cargo, project cargo, roro cargo, containers, bulk cargo, general cargo	20 berths, 1 roro berth quay length: 2,050 m	420,000 sqm, roro ramp, 2 heavy lift cranes up to 85 tons (tandem), 3 cranes up to 12.5 tons, containerterminal	22,000 sqm covered area (assembly hall 960 sqm)
		Riesa	containers, bulk cargo, heavy lift cargo	20 berths quay length: 1,760 m	500,000 sqm, containerterminal, reach stackers, 2 heavy lift cranes up to 50 tons (tandem), 2 cranes up to 12.5 tons	30,000 sqm covered area, container services (repairing, cleaning)
		Torgau	forest products, bulk cargo	6 berths, quay length: 540 m	110,000 sqm, 1 crane up to 35 tons, 2 cranes up to 12.5 tons	
	GLÜCKSTADT Glückstadt Port GmbH & Co. KG Außenhafen Süd D-25348 Glückstadt phone: +49-(0)4124-91230 fax: +49-(0)4124-912323 email: info-gp@schrammgroup.de web: www.schrammgroup.de	Außenhafen Glückstadt	bulk and general cargo	length: 470 m max. depth: 6.0 m	29,000 sqm loading cranes up to 45 tons	20,000 sqm storage area, 4,100 sqm covered warehouses
	HALDENLEBEN UHH Umschlags u. Handelsgesellschaft Haldensleben mbH Dessauer Str. 39 D-39340 Haldensleben phone: +49-(0)3904-6683-3 fax: +49-(0)3904-6683-45 email: info@uhh-haldensleben.de web: www.uhh-haldensleben.de	Kanalhafen	bulk, general cargo	quay length: 350 m	35,000 sqm, 2 cranes, forklifts wheel-loader, pump station for liquid fertilizer	yard management, open-air storage facility, covered warehouse, vehicle scale
		Stadthafen	bulk, general cargo, conventional cargo	quay length: 500 m	40,000 sqm, heavy-lift crane up to 45 tons, forklifts, wheel loader, beltconveyor system for barge loading	trimodal terminal, yard management, container packing, vehicle scale, open-air storage facility, warehousing
		container-terminal	containers	quay length: 200 m	20,000 sqm, 2 reach stacker up to 45 tons	trimodal terminal, yard management, container packing, container services, container feeder service by barge
	HANNOVER Hafen Hannover GmbH Hansastr. 38 D-30419 Hannover phone: +49-(0)511-168-42695 fax: +49-(0)511-168-45082 email: info@hannover-hafen.de web: www.hannover.de/haefen_hannover	Nordhafen	VW logistics, power plant supply, waste recycling, automotive parts supply, containers	quay length: 2,335 m	port area: 63 ha, 6 cranes, 2 reach stackers	customs, dangerous cargo
		Linden	oil storage and trade, recycling industry, steel logistics, city logistics, containers	quay length: 2,065 m	port area: 70 ha, 4 cranes and 2 reach stackers	rail terminal
		Brink	recycling industry, aluminium smelting and reprocessing steel	quay length: 350 m	port area: 24 ha, cranes 2	

Associated Ports in the Elbe Region of the Port of Hamburg

	Port Operator Hafenbetreiber	Terminal Terminal	Cargo Umschlaggut	Quay Kai	Terminal/Equipment/Capacity Terminal/Ausrüstung/Kapazität	Specialties Besonderheiten
		Misburg	cement industry, oil industry, recycling, railcar maintenance	quay length: 280 m	port area: 20 ha, 2 cranes	
	KIEL SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG Schwedenkai 1 D-24103 Kiel phone: +49-(0)431-98 22-0 fax: +49-(0)431-98 22-300 email: marketing@portofkiel.com web: www.portofkiel.com	Nordhafen	roro cargo, conventional cargo, oil products	quay length: 800 m max. draft: 9.5 m	15,550 sqm	silos storage (77,000 tons), rail connection
		Scheerhafen	bulk	1 berth, quay length: 300 m, max. draft: 10.5 m	8,000 sqm	
		Ostseekai	cruise and ferry terminal	2 berth, quay length: 640 m, max. draft: 10 m	45,000 sqm, capacity for more than, 6,000 passengers	2 luggage halls
		Satorikai		1 berth, quay length: 250 m max. draft: 10 m		
		Schwedenkai	cruise and ferry terminal for passengers and roro cargo, intermodal transport	3 berths, thereof 2 roro berths, quay length: 720 m, max. draft: 9 m	64,000 sqm, capacity for 3,000 passengers	railway connection, intermodal terminal
		Ostufertiefen	ropax ferries, roro cargo, containers, conventional cargo, intermodal transport	6 roro berths, quay length: 1,700 m, max. draft: 11.5 m	Total area (incl. expansion area) 426,000 sqm open storage area, 2 cranes up to 140 tons lifting capacity	26,5000 sqm covered warehouse, silo storage (120,000 tons), railway connection and intermodal terminal
		Norwegenkai	cruise and ferry terminal for passengers and roro cargo	2 roro berths, quay length: 400 m, max. draft: 10 m	45,000 sqm, capacity for 2,500 passengers	railway connection
	LÜBECK Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH Zum Hafenplatz 1 D-23570 Lübeck-Travemünde phone: +49-(0)4502-807-0 fax: +49-(0)4502-807-9999 email: info@lhg.com web: www.lhg.com	Skandinavienkai	trailers, trucks, cars, railcars, containers, dangerous goods, intermodal units, heavy lift cargo	9 roro berths (3 with double ramp, 1 for railway ferries) quay length: 2,200 m, max. depth: 9.5 m	650,000 sqm, gantry cranes, reach stacker, tugmasters, forklifts, cargo capacity: 17.32 million tons, passenger capacity: 412,000 (in 2012)	yard management, intermodal terminal
		Nordlandkai	forestry products, trucks, trailers, railcars, containers, heavy lift cargo, intermodal transport units, cars	5 roro berths, (1 with double ramp), quay length: 1,550 m max. depth: 9.5 m	446,000 sqm, heavy lift crane (1,000 tons), reach stackers, tugmasters, forklifts, capacity: 2.47 million tons (in 2012)	yard management, fast dispatch center, 220,000 sqm covered area, online warehousing
		Schlutup	forest products, trucks, trailers, railcars, containers, intermodal transport, units, project cargo, cars	2 roro berths quay length: 230 m, max. depth: 8.5 m	260,000 sqm, reach stackers forklifts, tugmasters, capacity: 1.6 million tons (in 2012)	66,000 sqm covered area, online warehousing, container packing
		Seelandkai	containers, roro cargo, cars, railcars, heavy lift cargo	3 berths, quay length: 600 m, max. depth: 9.0 m	185,000 sqm, gantry cranes, van carriers, reach stacker, forklifts, tugmasters, capacity: 2,24 million tons (in 2012)	yard management, container operation with gantry cranes
	LÜNEBURG Hafen Lüneburg GmbH Walter-Bötcher-Str. 15 D-21337 Lüneburg phone: +49-(0)4131-2082-0 fax: +49-(0)4131-2082-10 email: rainer.mueller@stadt.lueneburg.de web: www.lueneburg.de	Hafen Lüneburg	bulk cargo, general cargo, building materials, project cargo	7 berths quay length: 1,000 m max depth: 2.8 m	17,000 sqm, crane up to 10 tons lifting capacity, mobile cranes up to 100 tons lifting capacity (on demand)	railway connection on quay, 5,000 sqm storage area, 14,000 sqm covered warehouses

Partnerhäfen in der Elbere region des Hamburger Hafens

	Port Operator Hafenbetreiber	Terminal Terminal	Cargo Umschlaggut	Quay Kai	Terminal/Equipment/Capacity Terminal/Ausrüstung/Kapazität	Specialties Besonderheiten
	MAGDEBURG TRANSPORTWERK Magdeburger Hafen GmbH Saalestraße 20 D-39126 Magdeburg phone: +49-(0)391-5939-0 fax: +49-(0)391-5939230 email: logistik@magdeburg-hafen.de web: www.magdeburg-hafen-gvz.eu	Hanse-Terminal	containers, swap bodies, construction parts, scrap, fertilizers, hazardous materials	1,500 m quay length as from 2013: 4.0 m depth on 365 days, infrastructure for roro-ramp, heavy lift stacking area (500 tons)	27,000 sqm, gantry crane, forklifts, reach stacker	railway connection at quay, direct connection to highway A2/A14, multi-modal terminal, container packing, storage
		Terminal Trennungsdamm	all kind of bulk cargoes	2,818 m quay length as from 2013: 4.0 m depth on 365 days	614,000 sqm, 4 portal cranes, forklifts	railway connection at quay, open storage
		Terminal Industriehafen	break bulk, steel products, agricultural products	570 m quay length, 4.0 m depth on 365 days in preparation	263,000 sqm, portal crane, forklifts, truck scales	railway connection at quay, sugar terminal, warehousing, container packing
		Terminal Zweigkanal	chemicals, special cargoes (BimschG Certificates)	257 m quay length as from 2013: 4.0 m depth on 365 days	27,000 sqm, forklifts, truck scales	BimschG certified storage area, warehousing
		Terminal Petroleumhafen	petro products	1,202 m quay length, tank farm, grain elevator	118,000 sqm, loading tubes	railway connection at quay, tank farm
			MĚLNÍK Port Mělník Celní ul. CZ-276 01 Mělník phone: +42-(0)315-643 204 fax: +42-(0)315-643507 email: info@czechports.cz web: www.czechports.cz	Mělník	break bulk, steel products, agricultural products, containers, project cargo, construction parts, heavy lift cargo	quay length: 300 m
	Mindener Hafen GmbH Simons carré 2 D-32423 Minden phone: +49-(0)571-8288-50 fax: +49-(0)571-8288-524 email: info@mindener-hafen.de web: www.mindener-hafen.de	Container Terminal Karlstraße	containers	quay length: 220 m	32,600 sqm, reach stackers	3,200 sqm warehouse, railway connection
	RENDSBURG RENDSBURG PORT GmbH Am Kamp 7 D-24783 Osterrönfeld phone: +49-(0)4331 43 73 981 fax: +49-(0)4331 43 73 984 email: info@rendsburg-port.de web: www.rendsburgport.de	Rendsburg	heavy lift, general cargo, project cargo, containers	length: 300 m max depth: 9.5 m	terminal area 40,000 sqm (add. 110,000 sqm port related industrial settlement area), 2 cranes up to 150 tons lifting capacity, max. lift of 250 tons in tandem mode possible	located within the Kiel Canal
	ROßLAU Industriehafen Roßlau GmbH Industriehafen 3 D-06862 Dessau-Roßlau phone: +49-(0)34901-66013 fax: +49-(0)34901-82680 email: hafenhafen@binnenhafen-sachsen.de web: www.binnenhafen-sachsen.de	Roßlau	forest products, bulk cargo, general cargo, heavy lift cargo, containers	9 berths quay length: 1,000 m	360,000 sqm, 1 crane up to 70 tons	
	STADE Hafentriebsgesellschaft mbH & Co. KG Am Seehafen 2 D-21683 Stade-Bützfleth phone: +49-(0)4146-9099-0 fax: +49-(0)4146-9099-500 email: service@hafen-buetzfleth.de web: www.hafen-buetzfleth.de	Nord-West-Kai	bulk cargo, general cargo, project cargo	1 berth quay length: 200 m max. depth: 9.5 m	20,000 sqm, crane 12.5 tons (approx. 300 t/h), forklifts, wheel loaders, compact loaders	

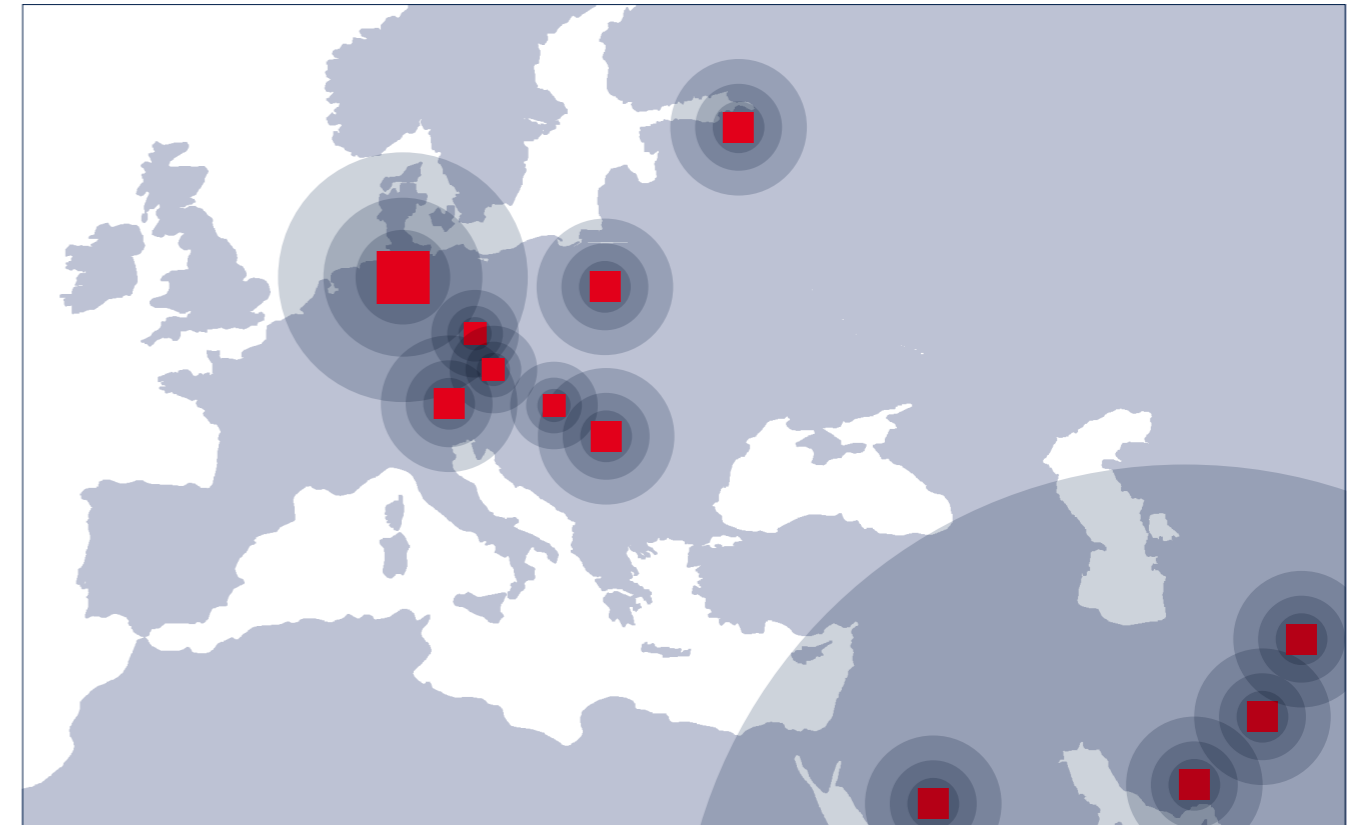


Associated Ports in the Elbe Region of the Port of Hamburg

	Port Operator Hafenbetreiber	Terminal Terminal	Cargo Umschlaggut	Quay Kai	Terminal/Equipment/Capacity Terminal/Ausrüstung/Kapazität	Specialties Besonderheiten
	STADE Buss Terminal Stade GmbH & Co. KG Am Seehafen 4 D-21683 Stade-Bützfleth phone: +49-(0)4146-9085-30 fax: +49-(0)4146-9085-57 email: info@buss-ports.de web: www.buss-ports.de	Nordhafen	containers, roro cargo, heavy lift cargo, general cargo, bulk cargo	1 berth 1 roro berth quay length: 210 m max. depth: 8.5 m	35,000 sqm open storage area prepared for multipurpose operations, mobile harbour crane with lifting capacity up to 104 tons, spreader, hooks, grabs, reach stacker, forklifts, wheel loader	storage area for IMO containers
	UELZEN UHU Uelzener Hafenbetriebs- und Umschlags-GmbH Bremer Straße 14 D-29525 Uelzen phone: +49-(0)581-2415 fax: +49-(0)581-17472 email: info@hafen-uelzen.de	Hafen-Uelzen	bulk cargo (coal, grain, feedstuff, building material, fertilizer), lumber, project cargo	4 berths quay length: 400 m max. depth: 2.8 m (4.0 m at berth)	25,000 sqm 2 mobile excavators, various conveyer belts, wheel loader capacity: 400,000 tons	railway connection on quay
	Ústí nad Labem ČESKÉ PŘÍSTAVY, a.s. Port Ústí nad Labem, T-Port, Ltd. / Přístavní 432/8 CZ-400 07 Ústí nad Labem phone: +420-475 503 677 fax: +420-475 503 420 email: info@czechports.cz web: www.czechports.cz	Ústí nad Labem	bulk cargo, heavy goods, general cargo, containers	5 berths 730 m	port area: 32 ha heavy crane 36 tons, gantry crane, overhead cranes, forklifts, capacity: 250,000 tons	railway connection, warehouse for bulk goods
	WITTENBERGE ElbePort Wittenberge GmbH Zur Hafenspitze 1 D-19322 Wittenberge phone: +49(0)-3877-5634 977 fax: +49(0)-3877-5677 368 email: info@elbeport.de web: www.elbeport.de	Elbeport	containers, general cargo, bulk cargo, liquid cargo	2 berth, quay length: 230 m max. depth: 3.5 m	10,000 sqm open storage area prepared for multipurpose operations, mobile crane with lifting capacity up to 12 tons, hooks, grabs, reach stacker	rail capacity 3,000 m

Your Port of Hamburg Contacts

Ihre Hafens Hamburg Kontaktpartner



Contacts HHM Kontakte HHM

Executive Board

Chairmen / (Vorsitzende)
Claudia Roller
phone: +49 40 37709-101
email: roller@hafen-hamburg.de

Axel Mattern
phone: +49 40 37709-130
email: mattern@hafen-hamburg.de

**Assistant of the Board/
Members Management**
Assistentin des Vorstands/
Mitgliedermanagement
Julia Delfs
phone: +49 40 37709-118
email: delfs@hafen-hamburg.de

Reception / Empfang
Katharina Weidemann
phone: +49 40 37709-100
email: weidemann@hafen-hamburg.de

Finance & Controlling

Head of division / Bereichsleitung
Kerstin Pfietzmann
phone: +49 40 37709-140
email: pfietzmann@hafen-hamburg.de

Project Development

Head of division / Leitung
Sebastian Doderer
phone: +49 40 37709-113
email: doderer@hafen-hamburg.de

Project manager / Projektmanager
Stefan Breitenbach
phone: +49 40 37709-121
email: breitenbach@hafen-hamburg.de

Adina Cailliaux
phone: +49 40 37709-172
email: cailliaux@hafen-hamburg.de

Marina Rimpo
phone: +49 40 37709-111
email: rimpo@hafen-hamburg.de

Communication & Information

Head of division / Bereichsleitung
Bengt van Beuningen
phone: +49 40 37709-110
email: vanbeuningen@hafen-hamburg.de

Press / Public Relation
Sandra Kunze
phone: +49 40 37709-122
email: kunze@hafen-hamburg.de

Sabine Zilski
phone: +49 40 37709-112
email: zilski@hafen-hamburg.de

Events / Events
Katja Höltkemeier
phone: +49 40 37709-115
email: hoeltkemeier@hafen-hamburg.de

Exhibitions / Messen
Mathias Schulz
phone: +49 40 37709-114
email: schulz@hafen-hamburg.de

On and Offline Media
Heike Korte-Zweigler
phone: +49 40 37709-123
email: korte-zweigler@hafen-hamburg.de

Jochen Wischhusen
phone: +49 40 37709-119
email: wischhusen@hafen-hamburg.de

Market Research / Marktforschung
Jens Schlegel
phone: +49 40 37709-116
email: schlegel@hafen-hamburg.de

Christian Ulken
phone: +49 40 37709-117
email: ulken@hafen-hamburg.de

Market Support and Representative Offices Marktbetreuung und Repräsentanzen/

Port of Hamburg Marketing (REGD. ASSN.)
Hafen Hamburg Marketing e.V.
Pickhuben 6,
20457 Hamburg
phone: +49 40 37709-0
Fax: +49 40 37709-199
email: info@hafen-hamburg.de
www: www.hafen-hamburg.de

Market support Northern and Western Germany
Marktbetreuung Deutschland Nord / West
phone: +49 40 37709-135
email: hahn@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Volker Hahn

Market support Eastern Germany
Marktbetreuung Deutschland Ost
phone: +49 351 6538-131
email: dresden@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Stefan Kunze

Market support South Germany and Switzerland
Marktbetreuung Deutschland Süd und Schweiz

phone: +49 89 186097
email: munich@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Jürgen Behrens

Representative Office Berlin
Repräsentanz Berlin
phone: +49 30 203084001
email: finck@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Henning Finck

Representative Office Austria
Repräsentanz Österreich
phone: +43 1 7125484
email: vienna@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Alexander Till

Representative Office Hungary
Repräsentanz Ungarn
phone: +36 1 2662039
email: budapest@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Krisztina Beáta Kovács

Representative Office Poland
Repräsentanz Polen
phone: +48 22 6546007
email: warsaw@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Maciej Brzozowski

Representative Office Russia
Repräsentanz Russland
phone: +7 812 3327-140
email: spb@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Natalia Kapkajewa

Representative Office Czech Republic
Repräsentanz Tschechische Republik
phone: +420 224 891300
email: prague@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Dipl. Ing. Bohumil Prusa

Representative Office India
Repräsentanz Indien
phone: +91 22 66652134
email: deubet@indo-german.com
Chief Representative: Peter Deubet

Representative Office Hong Kong, South China, Vietnam
Repräsentanz Hong Kong, Südchina, Vietnam
phone: +852 2522 5268
email: thiesen@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Anne Thiesen

Representative Office Korea
Repräsentanz Korea
phone: +82 31 385 1522
email: hafenhbg@hanmail.net
Chief Representative: Nam Yeon Lee

Representative Office P.R. China
Repräsentanz P.R. China
phone: +86-21-5386 0857
email: hamburg@sh.china.ahk.de
Chief Representative: Lars Anke

Advertisers' Index

Inserenten- verzeichnis

BAE Maritime Security Services GmbH	25
Bock & Schulte GmbH	93
Brunsbüttel Ports GmbH	131
Bureau Veritas S.A.	121
Buss Group GmbH & Co. KG	17
CARL TIEDEMANN Group	41
C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG	152
Dakosy Datenkommunikationssystem AG	103
FIDES IT Consultants GmbH	11
Hafen Hamburg Marketing e.V.	81
Hamburg Cruise Center e.V.	15
HANSAPORT	
Hafenbetriebsgesellschaft mbH	29
HHLA Hamburger Hafen- und Logistik AG	U2
Import Partner Internationale	
Zollspedition GmbH	61
Kewill GmbH	105
Konecranes Deutschland GmbH	13
Magdeburger Hafen GmbH	133
Mares Shipping GmbH	85
Mindener Hafen GmbH	55
Norddeutsches Medienkontor NMK GmbH	U6
PANTAENIUS	
Unternehmensversicherungen GmbH	135
Porath Customs Agents GmbH	99
Rickmers Linie GmbH & Cie. KG	U3
Saco Shipping GmbH	111, U4
ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center	65
Speditionen-Assekuranz	
Versicherungsmakler GmbH	37
TCO Transcargo GmbH	75
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG	43
UMCO Umwelt Consult GmbH	125
Wallmann & Co. (GmbH & Co.KG)	23
Warenhandelskontor Uetersen GmbH	115
WTM Engineers GmbH	53



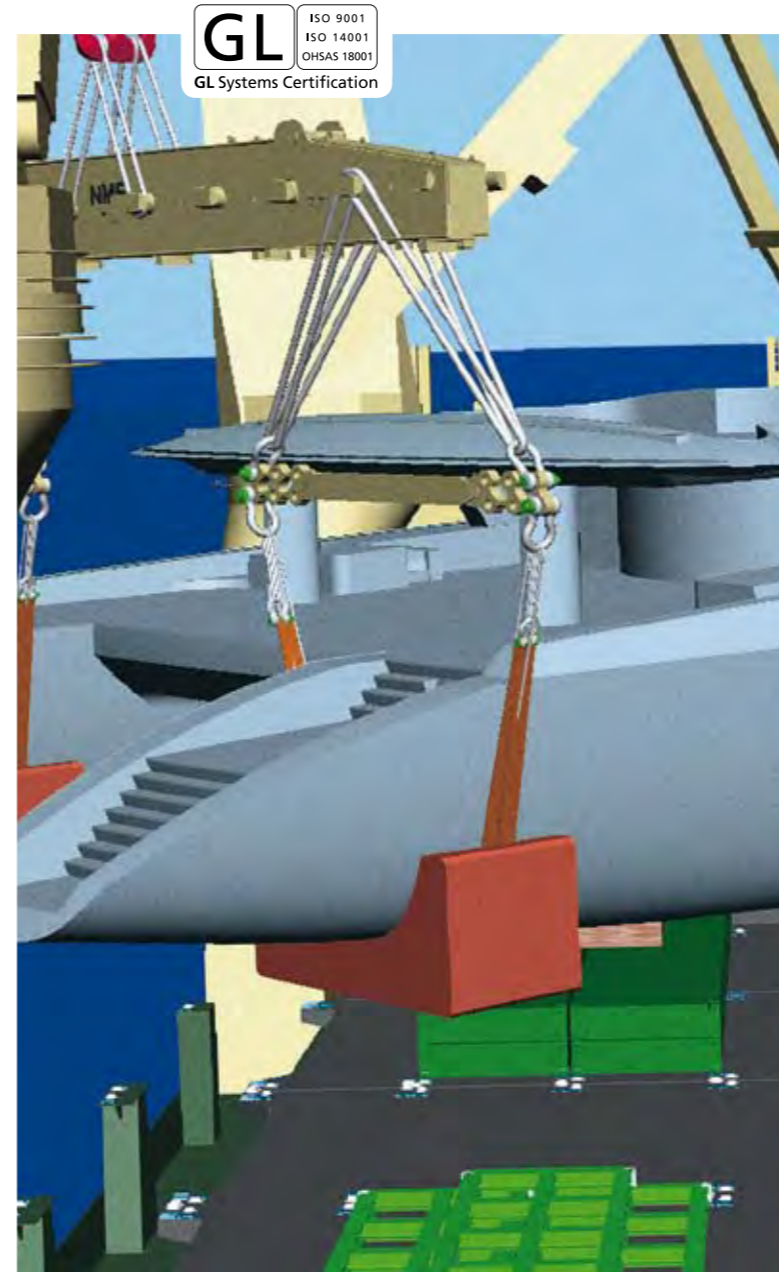
**C. Steinweg
(Süd-West Terminal)
GmbH & Co. KG**

- ▶ Multipurpose terminal operations
- ▶ Heavy lift capacities up to 280 t
- ▶ 100,000 m² covered warehouse space
- ▶ Storage compliant with LIFFE, LME, ICE
- ▶ Fully ISPS-certified
- ▶ Project management



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: info@csteinweg.de
www.csteinweg.de



Project & Heavy Lift Liner Services

Weight watchers

With RICOSYS, our unique 3-D virtual cargo management system, your valuable cargo is always on the safe side. The simulation of cargo lifting, handling and bedding on our vessels optimizes the cargo flow and reduces any risk of damage. www.rickmers-linie.com

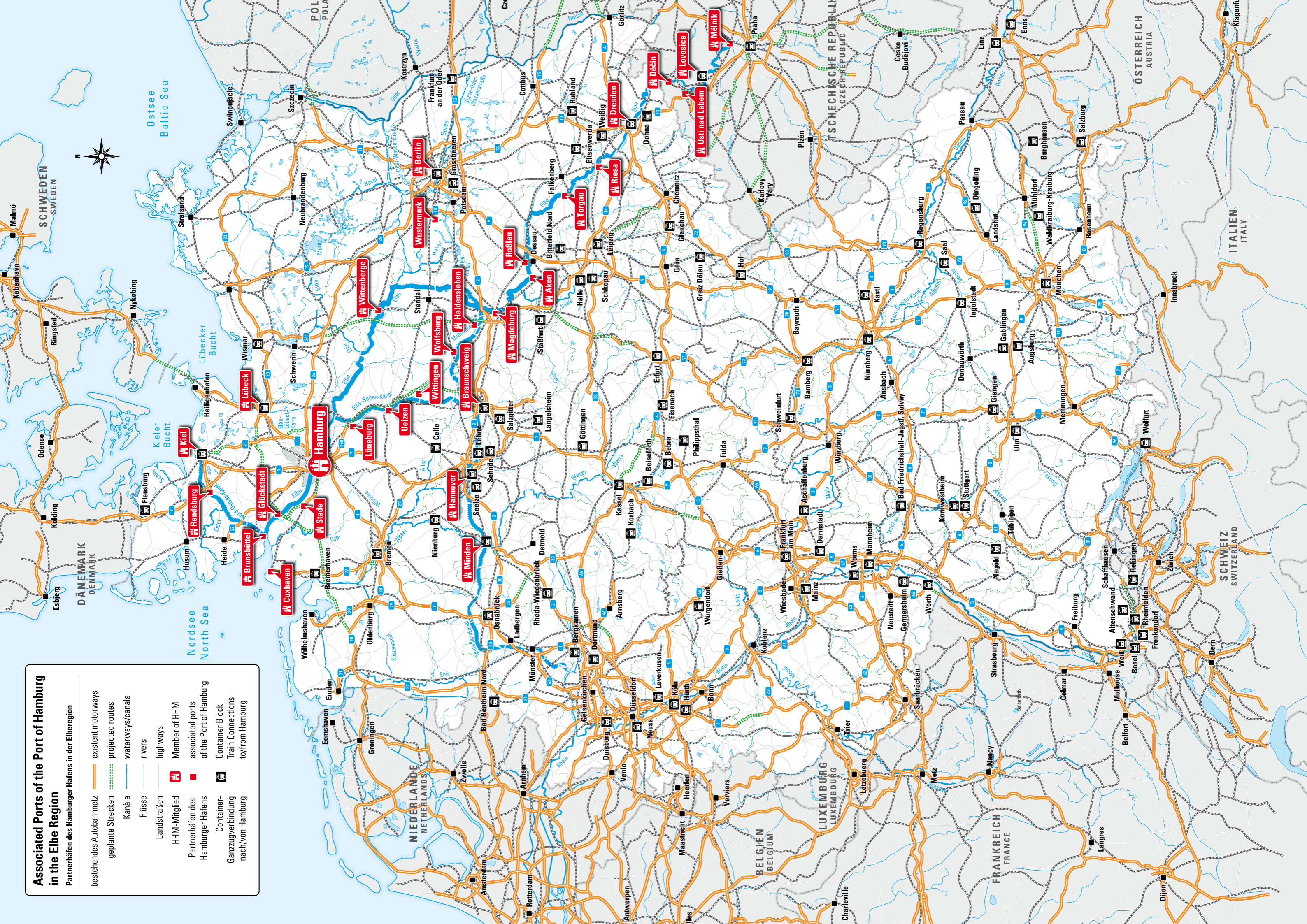


RICKMERS-LINIE
The best way to move your cargo

Associated Ports of the Port of Hamburg in the Elbe Region

Partnerhäfen des Hamburger Hafens in der Elberegion

-  bestehendes Autobahnnetz
-  geplante Strecken
-  Kanäle
-  Flüsse
-  Landstraßen
-  HHM-Mitglied
-  Partnerhäfen des Hamburger Hafens
-  Container-Block
-  Ganzzugsverbindung nach/von Hamburg
-  existent motorways
-  projected routes
-  waterways/canals
-  rivers
-  highways
-  Member of HHM
-  associated ports of the Port of Hamburg
-  Container Block
-  Train Connections to/from Hamburg





... Zusammenarbeit die funktioniert!

25

JAHRE

www.saco.de

**NVOCC
Services
worldwide**

++ über 180 direkte Destinationen ++ über 400 im Transshipment ++
++ FCL/FCL u. LCL/LCL ++ Export/Import ++