

BREAK BUULK

PORT OF HAMBURG MAGAZINE

FÜR DIE BREAKBULK-LINIENREEDEREIEN IST DER HAMBURGER HAFEN EINE FESTE GRÖSSE IM ROUTENPLAN. SIE ARBEITEN HÄUFIG SEIT VIELEN JAHREN MIT DEN UNTERSCHIEDLICHEN TERMINALS ZUSAMMEN. SO HABEN SICH QUALITATIV HOCHWERTIGE GESCHÄFTS-BEZIEHUNGEN ENTWICKELT.





Liebe Leserinnen und Leser,

es ist immer wieder faszinierend zu beobachten, wenn Lokomotiven oder andere tonnenschwere Projektladung an einem der Multipurpose-Terminals im Hamburger Hafen aufs Seeschiff verladen werden. Denn trotz der riesigen Ausmaße der Güter, sind diese oft sehr empfindlich. Zugleich bedarf es häufig Millimeterarbeit, damit die Güter aufs Schiff kommen und auch während der Überfahrt sicher verstaut sind. Die darauf spezialisierten Terminals im Hamburger Hafen sind mit ihrer Expertise bei Verladern daher sehr beliebt.

Es geht dabei nicht nur um den Umschlag. Viele der auf den Terminals ansässigen Unternehmen bieten darüber hinaus einen professionellen Verpackungsservice an. Auch das Lagern, Kommissionieren und Palettieren der Ware gehören zu den Dienstleistungen der Spezialisten. Bei Bedarf werden die Güter montiert oder demontiert.

So gingen im vergangenen Jahr über 1,2 Millionen Tonnen Breakbulk über die Kaikanten im Hamburger Hafen. Als größter Universalhafen Deutschlands besitzt er gleich mehrere Stückgut-Terminals. Für die Breakbulk-Linienreedereien ist der Hamburger Hafen eine feste Größe im Routenplan. Sie arbeiten häufig seit vielen Jahren mit den unterschiedlichen Terminals zusammen. So haben sich qualitativ hochwertige Geschäftsbeziehungen entwickelt.

Ein Vorteil für die meisten Multipurpose-Terminals im Hamburger Hafen ist dabei die trimodale Anbindung. So erreichen Projektladungen über die Straße, die Schiene oder den Wasserweg den Hafen. Auch hier sind es darauf spezialisierte Firmen, die mit Herzblut dabei sind, die sperrigen und schweren Güter zu transportieren. Teilweise werden dafür extra neue Fahrzeuge gebaut, um das Ziel zu erreichen. Problematisch bleibt besonders für die Unternehmen in diesem Bereich oft das Genehmigungsverfahren. Hierfür müssen sie häufig mehrere Wochen einplanen. Gleichzeitig besteht insbesondere bei der Modernisierung der Infrastruktur dringender Handlungsbedarf. Nur mit intakten Straßen und Schienen sowie gut ausgebauten Wasserwegen kann auch das sperrigste Gut den Hafen erreichen.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen!

*Ihr Ingo Egloff und Axel Mattern
Vorstände Hafen Hamburg Marketing e.V.*

Inhaltsverzeichnis



03 EDITORIAL

BREAKBULK

- 06 LIEBHERR KRANE GEHEN ÜBER DEN HAMBURGER HAFEN**
Der Baumaschinenhersteller hat ein Vertriebs- und Servicecenter im Hamburger Hafen
- 08 SEIT 70 JAHREN EINE FESTE GRÖSSE IN WIEN**
Hafen Hamburg Marketing betreut mit einer Repräsentanz den österreichischen Markt
- 10 DIE REISE EINER LOKOMOTIVE**
Universaltransport bringt die schweren Loks über die Straße zum Hafen
- 12 HOLZTRANSPORTE AUS DEM SAUERLAND**
Eine regelmäßige Zugverbindung zwischen Warstein und Hamburg hat sich etabliert
- 14 BREAKBULK MADE BY MITTELSTAND**
Mitglieder innerhalb der LogCoop bedienen das Segment Breakbulk
- 20 HEAVYLIFT LIEFERT HYDRAULISCHE HAMMER**
Reederei SAL Heavylift setzt mehr und mehr auf den Transport von Offshore-Anlagen
- 22 VOLL BELADEN WESTWÄRTS**
Das chinesisch-polnische Joint-Venture Chipolbrok feiert 70-jähriges Jubiläum
- 24 SCHWERGUTUMSCHLAG IM HAMBURGER HAFEN**
Übersicht über Schwergut-Terminals im Hamburger Hafen
- 26 SCHWERGUTUMSCHLAG IN DER METROPOLREGION HAMBURG**
Übersicht über Schwergut-Terminals im Hamburger Umland
- 28 KEIN GUT GLEICHT DEM ANDEREN**
C. Steinweg sichert mit seinem Multipurpose-Terminal 360 Grad Service
- 30 TRADITION TRIFFT INNOVATION**
Der Verpackungs- und Supply Chain Spezialist Deufol übernimmt das Wallmann-Terminal
- 32 FLEXIBEL EINGESETZT**
Rhenus Midgard verlagert Transporte von der Straße aufs Binnenschiff
- 34 HAMBURGER DENKEN GANZHEITLICH**
Ein Essay des neuen Vorsitzenden des Hafen Hamburg Marketing Beirats Pieter Wasmuth

HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.

- 36 PETER PICKHUBENS PINNWAND**
Tipps und Storys von Hamburgs frechster Hafenmöwe
- 38 HHM INTERN:**
Hafen Hamburg Marketing etabliert mit PORTtalk live neues Online-Format
- 38 IMPRESSUM**

WALLMANN & CO

DEUFOL SEAPORT HUB



Professionals at the waterfront

Handling and Warehousing

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

Quay Operation and Warehousing

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




SCHRAMM

Ports & Logistics



Ein starker Verbund von 17 Hafen- und Logistikstandorten
 in Norddeutschland und Skandinavien



company of
SCHRAMM
 group



SCHRAMM Ports & Logistics GmbH

Elbehafen | 25541 Brunsbüttel
 Telefon: +49 (0) 4852 884-0 | Fax: +49 (0) 4852 884-26 | E-Mail: info-bp@schrammgroup.de

www.schrammgroup.de



Liebherr Krane gehen über den Hamburger Hafen

Die Liebherr-Werk Nenzing GmbH hat den Hamburger Hafen als strategischen Hub identifiziert. Von hier gehen die Produkte nicht nur in die Welt, Liebherr hat auch in ein Vertriebs- und Service-Center investiert.

Mitten in den österreichischen Alpen hat sich die Liebherr-Werk Nenzing GmbH auf Baumaschinen spezialisiert. Von hier gehen die Baumaschinen in die ganze Welt. – viele davon über den Hamburger Hafen. Die Nachfrage nach den speziellen Typen wie Raupenkrane, Hydroseilbagger sowie Ramm- und

Bohrgeräte ist groß. Denn das Unternehmen deckt mit dem Portfolio Marktsegmente wie Umschlag, Heben und Spezialtiefbau ab.

Aufgrund der guten geostrategischen Lage entschied sich das Unternehmen auch ein Liebherr-Vertriebs- und -Service-Center im Hamburger Hafen zu

bauen. Im Kuhwerder Hafen eröffnete Liebherr im Jahr 2019 auf einem Areal von 44.000 Quadratmetern das Center. Für das Unternehmen bietet der Standort eine gute und vielseitige Infrastruktur: Anbindungen an Autobahn und Eisenbahn, ein öffentliches Verkehrsnetz und einen Wasseranschluss über drei Kaikanten. Die neue Niederlassung ist zuständig für die Betreuung von Hafemobilkränen, Schiffskranen, Offshore-Kranen sowie Baumaschinen aus den Produktbereichen der Seilbagger, Raupenkrane und Spezialtiefbaugeräte. „Wir investieren in einen Standort, der langfristig Wachstumspotentiale in viele Richtungen bietet. Der Hamburger Hafen ist aufgrund der logistischen Voraussetzungen unser zentraler Hub für Miet- und Rücknahmegерäte wie auch für Reparaturen aller Art aus dem europäischen Raum“, sagt Jörg Schmidt, Geschäftsführer der Liebherr-MCCtec Vertriebs- und Service GmbH.



Auf der neuen Fläche entstanden eine Werkstatt, ein Lager, eine offene Lagerfläche sowie ein 4-geschossiges Bürogebäude. Die Baumaßnahmen konnten zum großen Teil innerhalb eines Jahres abgeschlossen werden. Der Standort dient auch als Knotenpunkt für Miet- und Rücknahmegерäte. Eine weitere wichtige Funktion sind Überholungen von Komponenten wie auch die Ausführung von komplexen Reparaturaufträgen an Geräten, die teilweise über den Seeweg direkt nach Hamburg transportiert werden. Gleichzeitig gehen vom Hamburger Hafen viele Baumaschinen nach Kanada und in die Vereinigten Staaten von Amerika. Liebherr nutzt dabei hauptsächlich den Unikai. Im Jahr 2020 liefen hierüber 26 Verschiffungen im Ro/Ro-Bereich. Eine weitere konventionelle Verladung ging über das Süd-West-Terminal.

Insgesamt schlug Liebherr rund 3,6 Millionen Tonnen. Darunter waren sieben Seilbagger, fünf Raupenkrane, fünf Bohrgeräte und elf große Teile beziehungsweise Anbaugeräte.

Auch in diesem Jahr läuft der Umschlag weiter. Bis Ende April konnte Liebherr einen Raupenkran, fünf Bohrgeräte und drei große Teile beziehungsweise Anbauteile verladen. Wie im vergangenen Jahr liefen auch in den ersten vier Monaten dieses Jahres die meisten Verschiffungen über den Unikai.

Die Attraktivität der Liebherr-Maschinen könnte sich noch weiter steigern. Mit der Vorstellung des ersten akkubetriebenen Raupenkrans der Welt, dem LR 1250.1 unplugged, hat das Unternehmen den Weg in die Zukunft geebnet und eine weitere Innovation vorgestellt. Damit geht das Unternehmen seinen Weg weiter (vgl. Infoebene: Meilensteine der...). Der Hamburger Hafen wird ein wichtiger Knotenpunkt für den Export als auch für Wartungen und Reparaturen der unterschiedlichen Baumaschinen bleiben. ■ Ralf Johanning

Hafen Hamburg Marketing: Seit 70 Jahren eine feste Größe in Wien

1951 wurde die Repräsentanz des Hamburger Hafens gegründet. Zu dieser Zeit betrug das Volumen zwischen Österreich und Hamburg etwa 80.000 Tonnen. Durch die gute Zusammenarbeit mit den Hamburger Betrieben und unterstützt durch die Tätigkeiten der Repräsentanz Wien konnte 1965 erstmalig die Traumgrenze von einer Million Tonnen überschritten werden. Bis heute war Hamburg ohne Unterbrechung im Bereich Container der wichtigste Hafen für Überseetransporte von und nach Österreich.



HHM/Marlene Fröhlich

Alexander Till, Leiter der Repräsentanz Wien

Neben den Containern wird auch Breakbulk-Ladung über den Hamburger Hafen von und nach Österreich verschifft. Viele ehemalige Breakbulk-Geschäfte wurden durch eine teilweise Anpassung der Produkte im Laufe der Zeit vermehrt containerisiert, dazu zählen beispielsweise Geschäfte von Andritz, Doppelmayr, Wagner Biro und Siemens. Zu den bestehenden Breakbulk Geschäften aus Österreich zählen Plasser und Theurer, Rosenbauer, Liebherr, Andritz, Ebner Industrieofenbau und Engel.

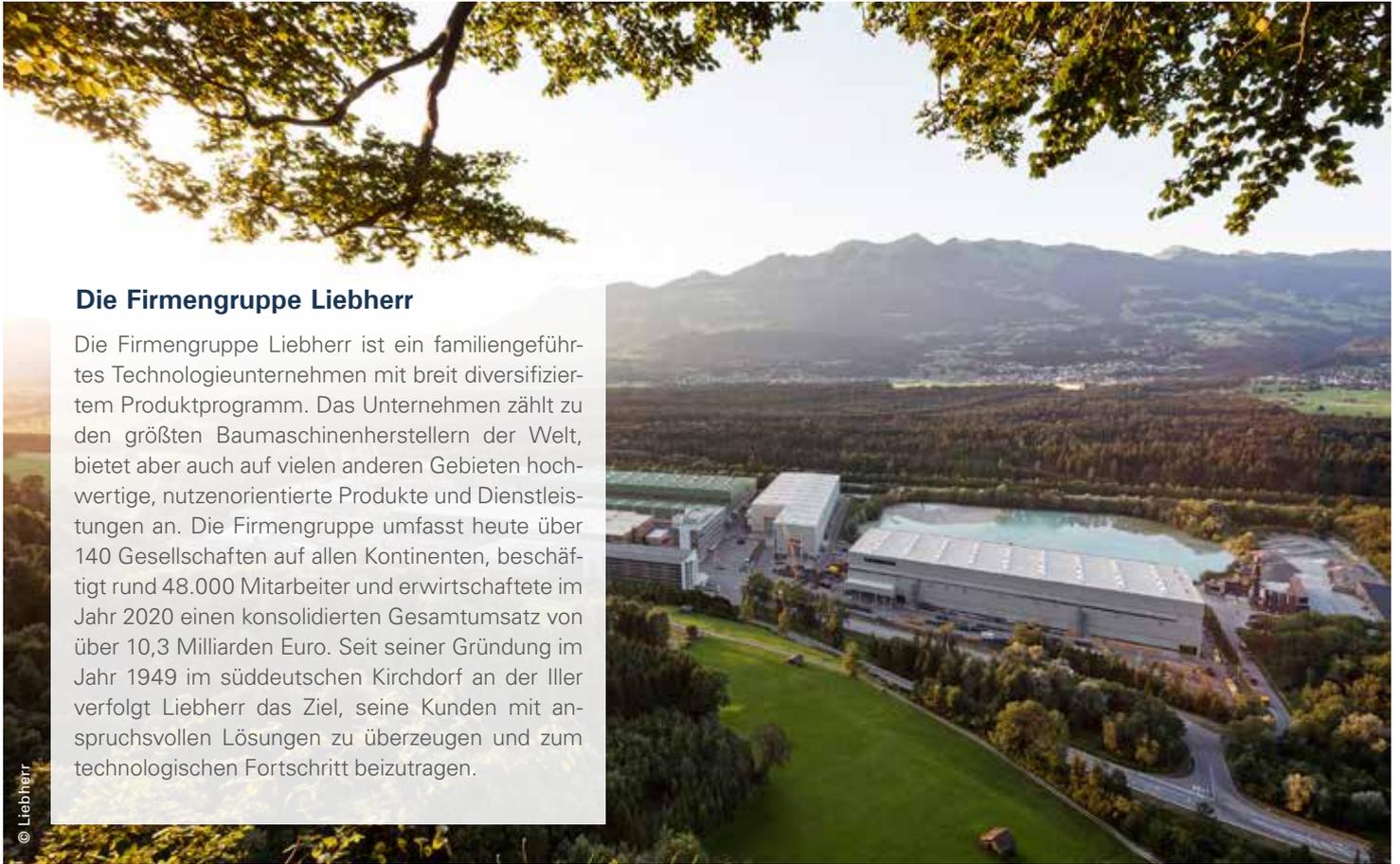
„Eine positive Entwicklung zeichnete sich seit 2019 ab: durch die teilweise Umstellung der Rohstoffzulieferungen der voestalpine auf den Hamburger Hafen wurden neue Rekordwerte im Umschlag erzielt“, sagt Alexander Till, Leiter der Repräsentanz Wien.

Die Arbeit der Repräsentanz in Wien war immer an den Interessen der Mitgliedsunternehmen und Kunden des Marktes angepasst und hat sich im Laufe der Jahrzehnte entscheidend verändert. Zu den Kernaufgaben der Repräsentanz Wien zählen heute eine hohe Anzahl an persönlichen Terminen und damit eine starke Präsenz im österreichischen Markt, genauso wie eine Vielzahl an Vorträgen bei namhaften Veranstaltungen in der Logistikbranche. Des Weiteren werden Delegationsreisen nach Hamburg für Vertreter der Wirtschaft und Politik aus Österreich organisiert und begleitet. Im vergangenen Jahr hat in diesem Rahmen eine Reise von Stadtrat Peter Hanke stattgefunden. Auch für die Industriellenvereinigung und das Land Niederösterreich wurde eine Reise nach Hamburg durchgeführt.

Die Repräsentanz Wien organisiert jährlich mehrere maritime Veranstaltungen in ganz Österreich. Dazu zählt auch der traditionelle Hafenabend, der mit etwa 250 Gästen die größte maritime Veranstaltung in ganz Österreich ist. Insgesamt nehmen etwa 600 Personen jährlich an Veranstaltungen der Repräsentanz teil.

„Mit einem Plus von zwei Prozent und einer Tonnage von 4,45 Millionen Tonnen erzielte der Hamburger Hafen bei seinen Österreichverkehren ein Rekordergebnis. Das Jahr 2020 war somit, gemessen an der Tonnage, das erfolgreichste Jahr seit Beginn der Aufzeichnungen in den 50er Jahren“, sagt Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing.

„Neben dem Umschlag von Stückgut, das für den seeseitigen Umschlag in Hamburg in der Mehrzahl im Container transportiert wird, ist der Universalhafen auch ein bedeutender Umschlagplatz für Massengut. Große Mengen Eisenerz werden ab dem Hamburger Hansaport-Terminal nach Österreich an das Unternehmen voestalpine per Eisenbahn geliefert. Allein im vergangenen Jahr importierte voestalpine 1,3 Millionen Tonnen an Erzen über den Hamburger Hafen“, erläutert Ingo Egloff, Vorstand Hafen Hamburg Marketing. red



Die Firmengruppe Liebherr

Die Firmengruppe Liebherr ist ein familiengeführtes Technologieunternehmen mit breit diversifiziertem Produktprogramm. Das Unternehmen zählt zu den größten Baumaschinenherstellern der Welt, bietet aber auch auf vielen anderen Gebieten hochwertige, nutzenorientierte Produkte und Dienstleistungen an. Die Firmengruppe umfasst heute über 140 Gesellschaften auf allen Kontinenten, beschäftigt rund 48.000 Mitarbeiter und erwirtschaftete im Jahr 2020 einen konsolidierten Gesamtumsatz von über 10,3 Milliarden Euro. Seit seiner Gründung im Jahr 1949 im süddeutschen Kirchdorf an der Iller verfolgt Liebherr das Ziel, seine Kunden mit anspruchsvollen Lösungen zu überzeugen und zum technologischen Fortschritt beizutragen.

© Liebherr



Our way of doing customs.

Local, international, digital

Consulting and solutions Import/Export Value Added Services
 Instruction and Informations for Import/Export at www.porath.com

HAMBURG
FRANKFURT AIRPORT
BREMERHAVEN
ROTTERDAM
GDYNIA
GDANSK

Für die Loks wird der Spezial-Auflieger mit insgesamt 14 Achslinien zu einem Transportfahrzeug mit insgesamt 68 Metern Länge und 230 Tonnen Gesamtgewicht kombiniert.



Die Reise einer Lokomotive

Hamburg ist führender Eisenbahnhafen Europas – und doch rollt so manche Lok nicht auf der Schiene an die Kaikante. Die Schienenfahrzeuge, die der Schwerlastlogistiker Universal Transport in diesem Jahr vom nordhessischen Kassel ins US-amerikanische New Jersey transportiert, kommen zum Beispiel per LKW zum Hafen.

Für den Vorlauf eines solchen Transports auf der Straße ist dabei echtes Spezialequipment gefragt, das in dieser Bauweise bisher einzigartig in Europa ist. Erfahrung mit Hamburg hat Universal Transport allemal. Das Unternehmen ist durch eine eigene Niederlassung seit Jahren eng mit der Stadt und ihrem Hafen verbunden und steuert eine Vielzahl an Großraum- und Schwertransporten in und über Hamburg.

Für diesen Auftrag gehen nun insgesamt 25 Lokomotiven in den kommenden Monaten auf die lange Reise vom Werk in Kassel über den großen Teich bis nach New Jersey. Bevor sie die dortigen Bahnstrecken nach New York bedienen können, werden sie aber zunächst per Lkw zum Hafen Hamburg gebracht. Für den Einsatz auf deutschen Schienennetzen sind die Lokomotiven nämlich schlichtweg nicht konstruiert. Dafür ist ihre Achslast deutlich zu schwer. Allein der Lokomotivkörper wiegt 90 Tonnen, zusammen mit den Drehgestellen, die erst im Hafen Hamburg montiert werden, sind es stolze 130 Tonnen. Hinzu kommt, dass

die verbaute Zugsicherungstechnik am amerikanischen Markt ausgerichtet und hierzulande gar nicht zugelassen ist.

Über ein Jahr hat das Team der Universal Transport Gruppe und ihrer Tochterunternehmen die Abwicklung dieser komplexen Transporte geplant und vorbereitet. Züst & Bachmeier ist dabei als Projektlogistiker für die Transportorganisation und -abwicklung inklusive Entladung im US-amerikanischen Hafen zuständig. StB Verkehrstechnik organisierte alle notwendigen Maßnahmen zur Vorbereitung der Strecke und der Transportbegleitung.

Den Vorlauf zum Hafen Hamburg übernimmt Universal Transport. Dafür wurde die Unternehmensflotte um eine eigens für dieses Projekt konstruierten Kesselbrücke erweitert. Sie vereint gleich mehrere besondere Merkmale in sich: Krantechnik ist bei der Verladung überflüssig, denn die Kesselbrücke kann mit Schienentechnik ausgelegt werden, so dass die Schienenfahrzeuge direkt über eine Rampe verladen werden. Sie



Trotz allem müssen die geschulten Fahrer mit besonderer Vorsicht fahren. Für die 360 Kilometer von Kassel bis nach Hamburg brauchen sie daher auch ganze vier Nächte.



fahren zudem in den Auflieger ein, nicht auf den Auflieger auf. In Kombination mit der speziell tief liegenden Konstruktion ermöglicht dies den Transport von Fahrzeugen mit einer Höhe von bis zu 4,40 Metern. Zu guter Letzt kann diese Kesselbrücke bei einer Spannweite von maximal 23 Metern bis zu 160 Tonnen Ladung aufnehmen. Weltweit gibt es nur wenige Kesselbrücken ähnlicher Bauart, meist mit deutlich niedrigerer Zuladung.

Für die Loks wird der Spezial-Auflieger mit insgesamt 14 Achslinien zu einem Transportfahrzeug mit insgesamt 68 Metern Länge und 230 Tonnen Gesamtgewicht kombiniert. Für den Straßentransport der Loks sind entlang der Strecke daher auch viele verkehrslenkende Maßnahmen notwendig. Es werden beispielsweise Verkehrsschilder temporär abmontiert und unterstützende Fahrbahnplatten ausgelegt. Selbst Kurvenradien und Kreisel wurden im Vorfeld für das Projekt dauerhaft ausgebaut.

Trotz allem müssen die geschulten Fahrer mit besonderer Vorsicht fahren. Für die 360 Kilometer von Kassel bis nach Hamburg brauchen sie daher auch ganze vier Näch-

te. Von Hamburg aus geht es dann per Ro/Ro-Schiff zum Bestimmungshafen in den USA, wo schließlich die Umsetzung direkt in das Gleisbett des amerikanischen Bahnbetreibers erfolgt. ■ Universal Transport/red

Universal Transport im Überblick

Universal Transport ist ein international agierendes Transportunternehmen mit Hauptsitz in Paderborn. Mit 750 Mitarbeitern und einer Flotte von 350 Fahrzeugen im Bereich der Großraum- und Schwerlastlogistik zählt es zu den führenden Unternehmen der Branche und ist Deutschlands einziger Projektlogistiker mit eigenem Fuhrpark. Das auf Projektlogistik spezialisierte Tochterunternehmen Züst & Bachmeier betreibt zudem ein eigenes Schwerlastlogistikzentrum im bayernhafen Nürnberg. Die Universal Transport Gruppe verfügt über insgesamt 28 Niederlassungen in Deutschland, darunter auch in Hamburg, sowie in der Tschechischen Republik, Polen, Rumänien, Russland, der Ukraine, der Türkei, Ägypten und Malaysia.

Holztransporte aus dem Sauerland

Bis zu dreimal wöchentlich sollen Züge von Warstein nach Hamburg fahren. Dabei kommt auch viel Holz in den Hamburger Hafen, das von hier weiter in die Welt geht.

Weite Wiesen, Stauseen und Wälder, so weit das Auge reicht. So kennen wohl die meisten das Sauerland – als Erholungsort für Touristen. Aber „das Land der tausend Berge“ ist auch eine wichtige Wirtschaftsregion für Deutschland. Mit seinen fast 300.000 ha Waldfläche nimmt das Sauerland eine wichtige Position als Rohstofflieferant für die Bevölkerung ein.

Aufgrund hoher Fichtenbestände im Sauerland gibt es einen ebenso hohen Anfall von Kalamitätsholz in der Region. Während sowohl regional als auch durch den Bund und die Europäische Union viel Wert auf nachhaltige Waldnutzung, Aufforstung und Klimaschutz gelegt wird, muss das meist von Borkenkäfern befallene Holz den Forst erst einmal schnellstmöglich verlassen und braucht Abnehmer. Hier kommt der Hamburger Hafen ins Spiel, der als Tor zur Welt den Export der Stämme ermöglicht. Entlang der gesamten Lieferkette ist sowohl fachliches Know-how als auch gute Kooperation und hohe Flexibilität der jeweiligen Akteure gefragt, beginnend vor Ort im Sauerlandforst.

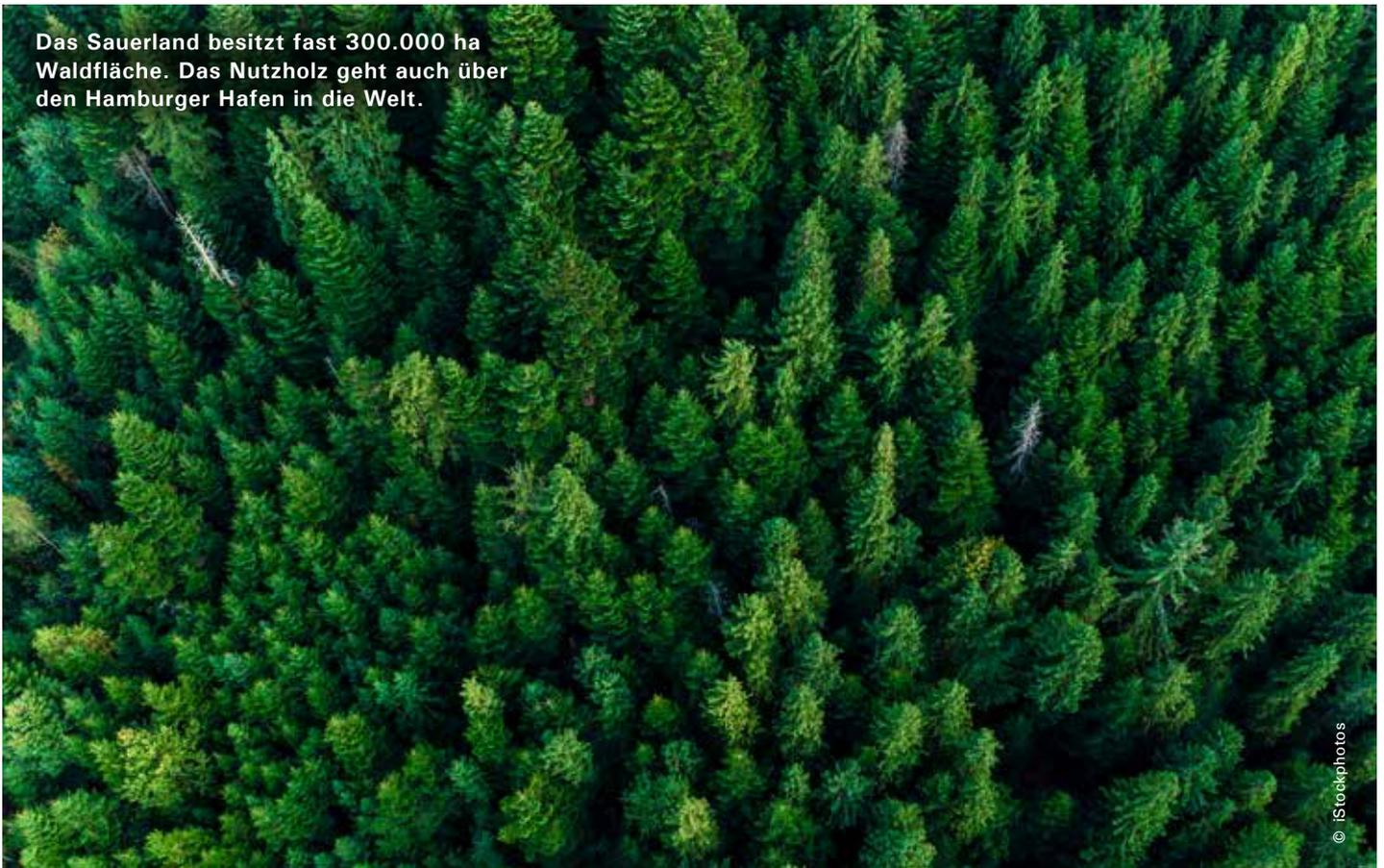
Das traditionell als Breakbulk gehandelte Rundholz wird hier direkt in Container geladen, denn es soll in ein

paar Tagen die Seereise nach Asien antreten. National gibt es auch immer wieder Versuche, Nutzholz als offene Ladung zu verschiffen. Jedoch kann sich diese Methode gegenüber dem Containertransport nicht durchsetzen, der ein rundum einfacheres und zuverlässigeres Handling verspricht. Das trifft besonders auf den asiatischen Markt zu, in dem sich die meisten Seehäfen auf Container spezialisiert haben.

Nach dem Verladen macht sich die tonnenschwere Ladung per LKW auf den Weg nach Warstein, einer nicht einmal 30.000-Einwohner-Stadt am Nordrand des Sauerlands. Hier betreibt die weltbekannte Brauerei mit gleichem Namen seit 2005 ihr hauseigenes Terminal und verfügt über drei wöchentliche Verbindungen nach Hamburg. Um eine optimale Zugauslastung und somit umweltfreundliche Hinterlandtransporte garantieren zu können, wird hier nicht nur Bier per Bahn in die Welt geschickt. Auch für Verloader aus der Region ist das Terminal zugänglich.

Das Hamburger Speditionsunternehmen Fr. Meyer's Sohn macht sich das zu Nutze, denn auch bei Holztransporten legt der Frachtspezialist den Fokus in der

Das Sauerland besitzt fast 300.000 ha Waldfläche. Das Nutzholz geht auch über den Hamburger Hafen in die Welt.





Mit fachlichem Know-how und den passenden technischen Voraussetzungen kann das Holz direkt vom Waldrand in Container geladen werden.

Zusammenarbeit auf Klimaschutz und grüne Logistik. Dank sehr guter Zusammenarbeit zwischen Fr. Meyer's Sohn und den langjährigen Partnern der Warsteiner Brauerei und der Mannschaft auf dem Terminal vor Ort sowie der EKB Container Logistik konnte ein nachhaltiges und zuverlässiges Container-Zug-Konzept nach Hamburg etabliert werden. „Eine nachhaltige und ökonomisch sinnvolle Lösung, unter Einbezug der Verlagerung von Verkehren auf die Schiene, stand bei uns im Vordergrund, um die Vorteile bei der operativen Abwicklung der Rundholz-Transporte aus dem Sauerland hervorzuheben,“ erklärt Carsten Mehlhop, Branch Manager Hamburg bei Fr. Meyer's Sohn.

Die Nachfrage nach Rundholz in China steigt weiter und wird durch den Handelskonflikt mit den USA noch verstärkt. Bevor die Stämme jedoch vom Eurokombi-Terminal Hamburg aus nach Übersee verschifft werden können, müssen einige Auflagen zur Schädlingsbekämpfung erfüllt werden. Direkt nach Ankunft im Hamburger Hafen findet daher die verpflichtende Begasung der Container auf einer zertifizierten Anlage unter Einhaltung aller gesetzlichen Vorschriften und Genehmigungen statt. Dann geht es für das Holz aus dem Sauerland mit einem der zahlreichen Liniendienste von Hamburg aus in die Welt. ■ Lea Mentzel



© Eurogate

Eurogate hat einen wichtigen Umschlagplatz für Holz, das hier von der Schiene aufs Seeschiff verladen wird.



Der LKW bringt die Ware direkt an die Kaikante. Hier werden sie erst gelagert oder gehen direkt aufs Schiff.

© Graß

Breakbulk made by Mittelstand: Alles andere als Standard

Mit vereinten Kräften bieten die Mitglieder der LogCoop GmbH eine passende Lösung für jedes Schwergewicht. Für eine koordinierte Zusammenarbeit haben sich einige Mitglieder zu einer Arbeitsgruppe zusammengeschlossen.

Wie kommt ein Flugzeugtank von Deutschland nach Singapur? Mit solchen Fragen beschäftigen sich die Mitglieder der Logistikkoooperation LogCoop regelmäßig. In diesem Fall hatte ein Unternehmen aus Australien angefragt, mehrere in Rheinland-Pfalz inspierte Additional Center Tanks von Airbus in den südostasiatischen Stadtstaat zu verschiffen. Der Clou an der Sache: die Kraftstoffbehälter hatten Überbreite und wogen jeweils um die 350 Kilogramm – ein klassischer Fall von Breakbulk. Der Transport von derart großem, schwerem und sperrigem Stückgut fordert ein Out-of-the-box-Thinking von den Logistikern, passen die Gü-

ter aufgrund ihrer Beschaffenheit doch in keine standardisierten Container. Überdimensionale Boote, Kräne, Turbinenschaufeln oder auch komplette Produktionsanlagen gelangen so, per Projektladung, ans andere Ende der Welt.

KEIN SCHEMA F

Breakbulk-Transporte stellen aufgrund ihrer Individualität besondere Anforderungen an die Planung, Organisation und Beförderung. Angefangen bei einer adäquaten Verpackung für das tonnenschwere und oft auch Millionen Euro Frachtgut. Die Ware muss daher genau-

estens inspiziert und vermessen werden. Sind technische Zeichnungen vorhanden, werden auch diese zu Rate gezogen, um am Ende ein individuelles und nach Maß geschneidertes Verpackungskonzept zu erarbeiten. Parallel sind der Vor- und Nachlauf von der Produktionsstätte zum Hafen beziehungsweise von dort zum Zielort über Straße, Schiene, Fluss oder Kanal bis ins kleinste Detail zu planen und genehmigen zu lassen. So kann es schon einmal vorkommen, dass Ampeln und Leitplanken gedreht oder abgebaut, straßennahe Bäume beschnitten oder Zugstrecken gesperrt werden müssen. Auch die Sicherung der Ladung auf dem schlussendlich gewählten Frachträger ist oft schwieriger als bei herkömmlichen Transporten. Von den notwendigen Verschiffungs- und Zolldokumenten ganz zu schweigen. Es wird schnell deutlich: Breakbulk erfordert ein Höchstmaß an Sicherheit, Expertise und Erfahrung.

DAVID GEGEN GOLIATH?

Diese Aufgaben sind zumeist nicht allein zu bewältigen, auch nicht von den großen Logistikunternehmen. „Sie decken beim Breakbulk nicht alle Services allein ab, sondern haben überall Partnerunternehmen, die für sie Logistiktienstleistungen übernehmen“, sagt Carsten Berger, General Manager und Mitglied der LogCoop Geschäftsleitung. Man muss also nur das richtige Netzwerk haben. Und dafür sitzen er und das Team mit den über 200 an die LogCoop angeschlossenen

Transport- und Logistikunternehmen genau an der richtigen Quelle. Mit einem eigenständigen Arbeitskreis für Seefracht, Luftfracht und Spezialverkehre innerhalb der heterogen aufgestellten Kooperation sorgt die LogCoop seit eineinhalb Jahren mit 21 Arbeitskreismitgliedern aus Deutschland, Belgien, den Niederlanden, Schweiz und Österreich für einen regelmäßigen Austausch und stellt damit die Weichen für individuelle Lösungen „made by Mittelstand“.

GEMEINSAM STARK

Das Leistungsportfolio der Fachgruppe wird erweitert durch Verpackungsprofis und das LogCoop Lagernetzwerk mit über 100 Standorten. „In der breiten Expertise liegt die Stärke unseres Netzwerks. Früher konnten die meisten Mitglieder komplexe Anfragen im Überseeverkehr oftmals nicht bedienen, weil die Anforderungen nicht zum eigenen Kerngeschäft zählten. Durch die Zusammenarbeit innerhalb der sehr gut funktionierenden Kooperation, können diese nun mit Partnern umgesetzt werden, was der Stärkung der individuellen Kundenbeziehung dient“, erklärt Berger die Motivation hinter der Gründung des Arbeitskreises, der sich regelmäßig im Zweimonatsrhythmus trifft. Die Gruppe kann auf umfassendes Wissen in ihren Reihen zurückgreifen: Von Intermodal-Lösungen über Container-Trucking inklusive Schwerguthandling, Stuffing und Stripping bis hin zur Verzollung sind die Mitglieder breitgefächert aufgestellt. Auch Inland-Terminals mit Reedereidepots



Ein Umschlag von Schiff zu Schiff ist an den Multipurpose-Terminals auch oft möglich.



Vor dem Heben großer Güter kalkulieren die Mitarbeiter genau die Ansetzpunkte.

© Acito Logistics

beispielsweise in Duisburg (DeCeTe) oder in Bad Salzflufen (Bobe Spedition), sowie Standorte mit Gleis- oder Wasseranschlüssen wie bei Sachsenland und Martin Oelrich, welche infrastrukturell bestens die Verbindung nach Hamburg sichern. Dank dieser gebündelten Fachkompetenz mit kurzen Wegen und persönlichem Austausch kann Verladern die gesamte Klaviatur an Transportlösungen angeboten werden.

KEINE WARE ZU GROSS, KEIN ZIEL ZU WEIT

Breakbulk-Aufträge durch den Mittelständler realisieren lassen, ist also nicht nur theoretisch, sondern auch praktisch möglich. Das stellt das LogCoop-Mitglied Graß ISL tagtäglich unter Beweis. An mindestens vier von fünf Tagen sind die Fahrzeuge des ostwestfälischen Transportunternehmens im Hamburger Hafen im Einsatz, um Exportwaren anzuliefern. Dabei handelt

Mitglieder des Arbeitskreises Seefracht, Luftfracht & Spezialverkehre:

A.L.S. Allgemeine Land- und Seespedition GmbH
 Acito LOGISTICS GmbH
 ATS Air Truck Service GmbH
 Blue Expeditors GmbH & Co. KG
 Bobe Spedition GmbH
 CTV Duisburg GmbH
 de Vreese Logistic
 Denkinger Internationale Spedition GmbH
 F.W. Neukirch GmbH & Co.KG
 Graß ISL GmbH & Co.KG
 Green Line Logistik & Handelsgesellschaft mbH

GRUBER Logistics GmbH
 HANSASPEED Spedition + Logistik GmbH & Co.KG
 Hütter Spedition + Logistik GmbH
 ICT Internationale Container Transport GmbH
 Martin Oelrich GmbH & Co.KG
 Sachsenland Transport & Logistik GmbH Dresden
 Schavemaker Transport GmbH
 Seabridge Transport GmbH
 Sieber Transport AG
 STR International Logistics BV

es sich immer um Industriegüter deutscher Produktion, welche mittels verschiedener Partner und Reeder über Hamburg nach Übersee transportiert werden. Das Auftragsvolumen, welches innerhalb der LogCoop generiert wird, steigt seit der Beteiligung im Arbeitskreis stetig.

Auch F.W. Neukirch kann auf viele Erfahrungswerte im Bereich Breakbulk zurückgreifen. Das Bremer Unternehmen war beispielsweise für die Transportabwicklung eines Stahllagers nach Sydney verantwortlich. Der Koloss wog stolze 3,5 Tonnen und hatte Abmessungen von circa 3 x 3 Metern. Vor allem die Überbreite war auf dem Landweg eine Herausforderung. In einer nach Maß angefertigten Holzkiste und mit den notwendigen Straßengenehmigungen sowie Frachtdokumenten ausgestattet, erfolgte die Verschiffung per Flat Container.

Mit anderen Schwergewichten hatte es die A.L.S. aus dem sauerländischen Arnsberg zu tun: 18 Meter lange Hydraulikzylinder, die nach Indien geliefert werden sollten. Per Spezialfahrzeug ging es für die in Kisten verpackten Maschinen nach Hamburg, wo sie zusammengeführt und verladen wurden. Vom Zielhafen

Über die LogCoop GmbH:

Die LogCoop GmbH ist eine Logistikkoopeation für mittelständische Unternehmen der Transport- und Logistikbranche. Gegründet im Mai 2013, bietet die LogCoop über 200 Mitgliedern Know-how und branchenspezifische Lösungen rund um die Logistik. Innerhalb verschiedener Netzwerke ermöglicht die Kooperation die Bündelung einzelner Ressourcen und die Nutzung von Synergien. Die LogCoop fördert aktiv den branchenübergreifenden Wissensaustausch und die Information über zukunftsweisende Innovationen und trägt dadurch zu einer engen Verzahnung der Mitglieder untereinander bei. 2016 wurde das LogCoop Lagernetzwerk als erstes Netzwerk dieser Art, gegründet, in dem inzwischen fast 80 Mitglieder aus Deutschland und weiteren 13 Ländern zusammenarbeiten und ihre Lagerkapazitäten zu insgesamt 4,1 Millionen Quadratmetern Lagerfläche bündeln. Als Multiplikator und Interessenvertreter kooperiert die LogCoop mit einigen Partnern und Initiativen, die der Logistikbranche dienen.



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

Terminal operations in the port of Hamburg

- ▶ Multipurpose terminal operations
- ▶ Heavy lift capacities up to 280 t
- ▶ 100,000 m² covered warehouse space
- ▶ 40,000 m² additional area under construction
- ▶ Storage compliant with LME, ICE Futures U.S. & ICE Futures Europe
- ▶ International forwarding
- ▶ Fully ISPS & AEO certified
- ▶ Management System Certification ISO 9001 = ISO 14001

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

Am Kamerunkai 5 · D-20457 Hamburg
Tel: +49 40 789 50 0 · Fax +49 40 789 50 193
Email: hamburg@de.steinweg.com
www.hamburg.steinweg.com





Besonders sperrige Güter benötigen eine individuell zugeschnittene Verpackung, die während des Transports für Sicherheit sorgt.

Nhava Sheva in Mumbai ging es dann mit dem Truck weiter zum Empfänger im Hinterland.

MIT DEM SCHIFF INS SÜDCHINESISCHE MEER

Den Transport der Flugzeugtanks konnte Acito Logistics aus Weil am Rhein für sich gewinnen. In Seekisten verpackt wurden die Airbus-Bauteile

mit einem geeigneten Tieflader beim Prüfbetrieb in Rheinland-Pfalz abgeholt und in Hamburg entsprechend den geforderten Qualitätsstandards von einem zertifizierten Betrieb gestaut und gesichert. Vom Hamburger Hafen aus ging die sensible Fracht auf ihre einmonatige Seereise zum Inselstaat. ■
LogCoop/red



4 Fragen an ... Carsten Berger, General Manager und Mitglied der Geschäftsleitung bei der LogCoop GmbH

LogCoop ist eine Kooperation mittelständischer Spediteure und Logistikdienstleister. Wo sehen Sie ihre eigenen Schwerpunkte?

Die LogCoop bringt als Kooperation die komplette Dienstleistungspalette von mittelständischen Unternehmen der Transport- und Logistikbranche im Sinne des One-Stop-Shoppings zusammen. Derzeit gehören europaweit über 200 Mitglieder zu unserem Netzwerk, über welches wir die neutrale Bündelung ihrer Ressourcen ermöglichen und die Nutzung von Synergien fördern. In Deutschland einzigartig sind dabei das LogCoop Lagernetzwerk sowie das B2C-Mitnahmestaplernetzwerk.

Wie können Sie die einzelnen Unternehmen unterstützen?

Die LogCoop versteht sich als neutraler Partner zumeist inhabergeführter Unternehmen und hilft diesen, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Dafür sind die Förderung der Zusammenarbeit und Nutzung individueller Expertisen wichtige Bausteine. Das elementare Instrumente in diesem Zusammenhang ist das Intranet der LogCoop, welches die Mitglieder nicht nur miteinander vernetzt, sondern auch im Tagesgeschäft bei Transportangeboten oder Lageranfragen unterstützt. Durch regelmäßige Regional- und Branchentreffen schaffen

wir zudem den Rahmen für einen aktiven Wissensaustausch. Darüber hinaus bietet die LogCoop viele Beratungsleistungen – von Tendermanagement und Prozessoptimierungen über Marketing und Vertrieb bis hin zu gemeinsamen Messeauftritten.

Mit dem Arbeitskreis Seefracht haben Sie auch ein spezielles Fachgebiet herausgegriffen. Welches Ziel verfolgt der Arbeitskreis?

Ziel des Seefracht-Arbeitskreises ist es, Supply Chain Management mittelständisch geprägt sowie aus einer Hand abzubilden. Das betrifft auch alle Aufgabenstellungen rund um den Container und natürlich Breakbulk. Um sich zu organisieren, treffen sich alle acht Wochen die aktuell 19 dem Arbeitskreis angehörigen Mitgliedsunternehmen. Individuelles Know-how im Bereich Seefracht und das Potenzial innerhalb der LogCoop sind riesig und konnten bereits bei zwei Projekten in diesem Jahr umgesetzt werden.

Warum ist die LogCoop Mitglied beim HHM geworden?

Wir sind Mitglied beim HHM, weil der Hafen Hamburg uns als mittelständischer Logistikkoooperation das Tor zur Welt öffnet und wir für das Netzwerk der verlässlichen Partner in allen Bereichen der Transport- und Lagerlogistik sind. ■
Ralf Johanning



Versicherungsexperten für Transport seit 1987



Die wichtigsten Versicherungsangebote:

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

SPEDITIONS-ASSEKURANZ • Versicherungsmakler GmbH

Gewerbestraße 11 • 21279 Hollenstedt

Telefon: +49 (0) 41 65 / 8 10 31 • Telefax: +49 (0) 41 65 / 8 10 41

E-Mail: info@speditions-assekuranz.de

Internet: www.speditions-assekuranz.de

Heavylift liefert hydraulische Hammer für die Offshore-Industrie

Die Hamburger Reederei SAL Heavylift hat sich auf den Transport von extraschweren Gütern wie Flügel, Generatoren oder Turmteile von Windanlagen spezialisiert. Die Schwergutschiffe sind global mit hoch technisch ausgebildeten Crews unterwegs.

SAL Heavy Lift versteht sich als Hamburger Traditionsunternehmen. „Obwohl wir 1980 im Alten Land südlich von Hamburg in Niedersachsen als Familienbetrieb gegründet wurden“, erzählt Christian Hoffmann, Sprecher der Reederei. Der größte Teil der Schiffsflotte wurde in der im Alten Land ansässigen Sietas Werft gebaut. „Auch das zeigt unsere Verbundenheit zur Region“, ergänzt er. Heute sitzt SAL, das inzwischen zur familiengeführten Reedereigruppe Harren & Partner aus Bremen gehört, in der Hafen City, der maritimen Ecke von Hamburg.

SAL besitzt eine Flotte von 22 Schwergutschiffen, die für die Reederei, je nach Bedarf, auf der ganzen Welt zum Einsatz kommen. „Es sind Schiffe der oberen Kategorie im Heavylift-Segment. Sie verfügen über Hebekapazitäten von 550 bis 2.000 Tonnen“, sagt Hoffmann. „Wir sind eine Trampreederei und fahren dahin, wo wir gebraucht werden“, erläutert er. An Bord sind die eigenen gut ausgebildeten Crews und Ingenieure, die den industriellen Kunden einen technischen Service sowohl bei Transport als auch Logistik anbieten. Die Mitarbeiter am Hamburger Fir-

mensitz disponieren die Schiffe für ihre weltweiten Einsätze.

Typische Lasten, die die SAL-Schiffe transportieren, sind vor allem Windenergieanlagen beziehungsweise Teile für die Windmühlen wie Flügel, Generatoren oder Turmteile. Für den Offshore-Windbereich befördert das Unternehmen außerdem große, schwere Fundamente, Teile, die 100 Meter lang und bis zu +1.000 Tonnen wiegen können. SAL ist außerdem für Hersteller von Hafenkränen tätig und transportiert mitunter Schlepperboote, Fähren oder Arbeitsboote zu Empfängern in aller Welt.

Kunden kommen auch aus der Öl- und Gasindustrie, für die der Spezialist für Schwergüter Teile etwa für Raffinerien hin- und herfährt. Von Hamburg aus verschifft SAL 25 Meter hohe und circa 580 Tonnen schwere hydraulische Hammer, die zum Rammen von langen, schweren Pfählen für die Offshore-Industrie benötigt werden. „Die Abfertigung erfolgt über das Universal-Terminal von Wallmann & Co. hier im Hamburger Hafen“, erzählt Hoffmann. Auch das Terminal Steinweg fährt SAL häufiger an, um zum Bei-



spiel große Generatoren oder Turbinen aufzunehmen. Die SAL-Schiffe fahren bis zu 20 Knoten schnell. „Wir können damit unseren Kunden kurze Transitzeiten anbieten“, fügt er hinzu.

Zum Kerngeschäft des global tätigen Unternehmens gehört der sogenannte Semilinerservice auf den Routen von Europa nach Asien, beispielsweise mit Ausgangspunkt Hamburg und Ziel Busan in Südkorea. Auf dem Weg dorthin könnte das Schiff in Indien oder Thailand stoppen, je nachdem, wo es gebraucht wird. „Das heißt, wir fahren zwar regelmäßig mit mehreren Schiffen auf diesen Strecken, nicht aber nach einem festen Linienfahrplan“, beschreibt Hoffmann die Aktivitäten der Reederei. Seit ein paar Jahren gibt es diesen Semilinerservice auch

für den kompletten afrikanischen Kontinent. Im nächsten Schritt will SAL einen größeren Teil des Atlantiks erobern. „Wir bauen derzeit unsere Präsenz in Süd- und Nordamerika deutlich aus“, fügt er hinzu.

SAL beschäftigt derzeit 150 Mitarbeiter an Land und etwa 450 Seefahrer. Mitte April ist die Hamburger Reederei eine Commercial Alliance mit der niederländischen Jumbo Shipping eingegangen. „Ein Joint Venture, das die jeweilige Flotte nunmehr als eine am Markt verkauft“, sagt der SAL-Sprecher. Die neue Jumbo-SAL-Alliance mit Büros und Exklusivagenten in 24 Ländern hat 30 Schiffe mit einer Hebekapazität bis zu 3.000 Tonnen, die nun global zum Einsatz kommen. ■

Nicole de Jong



Voll beladen westwärts

Das chinesisch-polnische Joint Venture Chipolbrok feiert in diesem Jahr das 70-jährige Jubiläum. Dabei ist es aktuell mit 14 eigenen und 6 gecharterten Schiffen erfolgreich unterwegs.

Chinesische Produkte scheinen für den europäischen Markt immer interessanter zu werden. Dabei handelt es sich nicht nur um Grundstoffe, sondern ebenso um Konsumgüter, komplette Industrie- und Windkraftanlagen, die Chipolbrok immer öfter von Ost nach West transportiert. Das wirkt sich auf das Geschäft von Chipolbrok positiv aus. „Derzeit haben wir einen guten Lauf nach Europa. Acht Schiffe fahren voll beladen zu verschiedenen Plätzen in Europa. Darunter zwei der XL-Chartersschiffe“, heißt es von Seiten des Unternehmens.

So war die „QIAN KUN“ nach ihrem Umweg um das Kap der Guten Hoffnung Mitte Mai 2021 in Hamburg, nachdem sie bereits in ihrem ersten Löschhafen Antwerpen Windkraftanlagen und kleinere Sendungen aller Art ausgeliefert hatte. Ähnliche Produkte löschte das Schiff im Hamburger Hafen. Von dort ging es weiter nach Stettin, um ein große Partie Industriekomponenten zu liefern. Anschließend wurde in Gdansk eine typische Linienladung bestehend aus Big Bags, Maschinen und Stahlprodukten angelandet.

Schon dieses kleine Beispiel der Ost-West-Route zeigt, dass das chinesisch-polnische Unternehmen eine bewegte Geschichte geschrieben hat, die am 15. Juni 1951 begann. Damals suchte die neu gegründete Volksrepublik China nach Handelspartnern mit einer ausgeprägten maritimen Wirtschaft und stieß auf Polen. Daraus entstand ein junges Unternehmen, welches zu

gleichen Teilen dem Schifffahrtsministerium der Volksrepublik China und dem Kommunikationsministerium der Volksrepublik Polen untersteht. Beide vertreten die Anteile am Unternehmen noch heutzutage durch Staatssekretäre. Gleichzeitig gilt unverändert, dass alle Managementpositionen und die darüber liegenden Hierarchieebenen paritätisch besetzt sind. Die Zusammenarbeit zwischen beiden Nationalitäten funktioniert sehr gut.

Der Kooperationsvertrag wurde am 15. Juni 1951 in Tianjin unterzeichnet. Gemäß der Vereinbarung entstand in Tianjin die Unternehmenszentrale und eine Niederlassung kam nach Gdynia, Polen. Um die damals blockierten Investitionen in China außer Kraft zu setzen, wurde das Unternehmen zum Makler (Broker) erklärt. Als solches konnte es die Arbeit aufnehmen, statt sich Reederei zu nennen. Daraus entstand der Name Chinese-Polish Ship Broker Company, was später zur Marke „Chipolbrok“ avancierte. Grundlage für die Beschäftigung der Schiffe war zunächst der bilaterale Güteraustausch zwischen Polen und China. Später folgten Warenströme aus ganz Europa, vor allem aber aus östlichen Ländern via Gdynia. Über Jahrzehnte diente dieser Hafen als Drehscheibe für Chipolbroks Ost-West-Dienste. Heute gehört das Unternehmen weltweit zu den führenden Schwergutreedern, wenn es um den Versand großer und sperriger Projektladungen geht. Darüber hi-

Die Paderewski läuft regelmäßig den Hamburger Hafen an.



Besonders sperrige Güter wie Schiffschrauben gehören zu den Ladungen, auf die die Multipurpose-Terminals spezialisiert sind.

naus verstärkt Chipolbrok auch die Trockenbefrachtung, was zu einer Optimierung der Schiffseinsätze und Erträge führt. Der Schwerpunkt der Schifffahrtsaktivitäten liegt dabei auf der Haupthandelsroute von China und Fernost nach Europa sowie separat nach Amerika, beides unter der Regie des Büros in Schanghai. Der Service von Europa zum Mittleren Osten, nach Indien, Südostasien, China und Fernost wird vom Büro in Gdynia verantwortet. Damit bleiben die heutige Organisation und Zuständigkeiten unverändert. Trotz globaler Dienstleistungen ist und bleibt die Unabhängigkeit ein großer Vorteil von Chipolbrok.

Im Laufe der 70-jährigen Geschichte investierte das Unternehmen immer wieder in neue Schiffe und Typen. So wurde zuletzt im Jahr 2015 eine neue Generation Mehrzweckfrachter vom sogenannten Pacific-Typ, angeschafft. Sie haben eine Bekranung bis zu 700 Tonnen, Luken mit einer Länge von bis zu 50,56 Meter, ein Fassungsvermögen von fast 40.000 Kubikmetern und eine Ladekapazität von 31.600 Tonnen. Sie übertrafen damit alles bisher in der Flotte Dagewesene.

Wenn inzwischen Schiffe vom Typ „Rijeka“ nicht mehr in der Flotte sind und nur noch eines überhaupt im Dienst eines nahestehenden Eigners unterwegs ist, kann das Alter der ersten „Orkan-Typen“ nicht unberücksichtigt bleiben. Die ersten Schiffe des „Orkan-Typs“ nähern sich allmäh-

lich der Altersgrenze von 20 Jahren. Chipolbrok plant daher neue und andere Schiffe, um die Flotte zu verjüngen. Wo und wann diese gebaut werden, hat das Unternehmen bisher noch nicht veröffentlicht. ■ Chipolbrok/red



© Chipolbrok



THE WORLD IS OUR WORKPLACE

MSC offers sustainable and reliable transport services by road, rail and sea. As a global shipping line with 70,000 employees in 155 countries, we are committed to managing our business in a responsible way. We not only transport goods, we connect people and continents.



Schwergutumschlag im Hamburger Hafen

Der Universalhafen Hamburg hat viele Terminals für Güter aller Arten zu bieten. Hier ist eine Übersicht* über die Schwergut-Terminals im größten Hafen Deutschlands.



Wallmann & Co.

Das Multipurpose-Terminal am Reiherstieg-Süd im Hamburger Hafen hat sich insbesondere auf Breakbulk fokussiert. Dabei kann es auch gern mal schwer werden. Im Tandembetrieb schaffen es die beiden Liebherr LHM 600-Kräne über 400 Tonnen über die Kaikante zu setzen. Darüber hinaus besitzt Wallmann zwei Liebherr LHM 500-Kräne mit einer jeweiligen Kapazität von 150 Tonnen. Zur weiteren Ausstattung gehören über 40 Gabelstapler und Reachstacker bis zu einer Traglast von 50 Tonnen, 80 Terminal-Trailer bis zu 150 Tonnen und diverse Zugmaschinen. Regelmäßige Kunden sind Konzerne, die bei Wallmann Gasturbinen und Tiefseebohrer verladen. Über die Straße ist das Terminal leicht über die A1 zu erreichen. Seit März 2021 gehört die Wallmann GmbH zur Deufol-Gruppe. Der Anbieter von digitalen Supply-Chain-Lösungen und Verpackungen ergänzt damit sein Portfolio.



Max. Tiefgang: 13 m

Hinterlandanbindungen: Bahn, Lkw, Binnenschiff

Max Krankapazität: ca. 400 t

Lagerhallenfläche : 51.000 m²

Freifläche: 45.000 m²



Rhenus Midgard

Rhenus Midgard stehen für den Stück- und Massengutumschlag gleich zwei Terminals in Hamburg zur Verfügung. Während am Terminal Dradenau in erster Linie Stückgut umgeschlagen wird, läuft über das Terminal in Harburg das Massengut. Hauptsächlich gehen am Terminal Dradenau Maschinen, Anlagen und Equipment für Industrie- und Produktionsanlagen über die Kaikante. Waren, die nicht direkt weitertransportiert werden können, finden für die Zwischenlagerung Platz in den Hallen oder auf der Freifläche. Das Terminal besitzt eine trimodale Anbindung.



Max. Tiefgang: 10,5 m

Hinterlandanbindungen: Bahn, Lkw, Binnenschiff

RoRo-Rampe

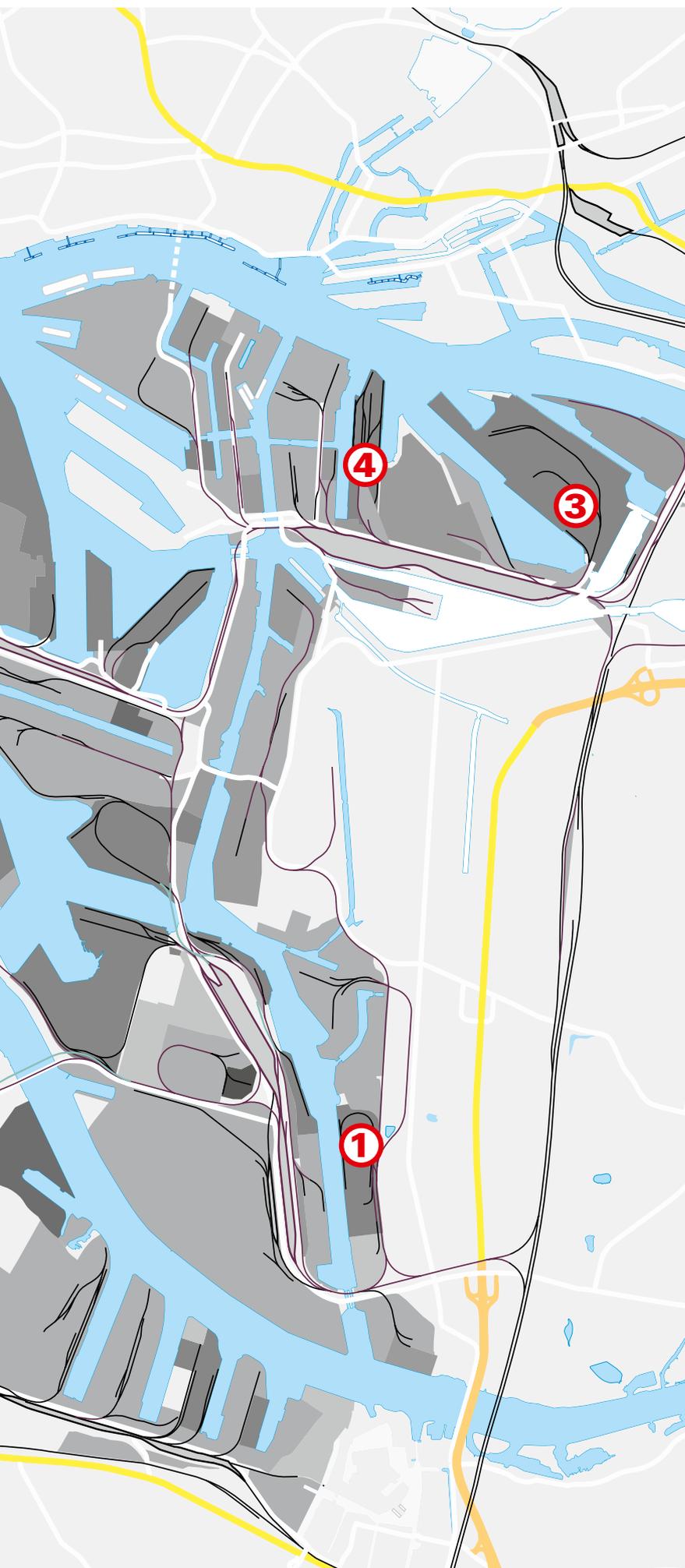
Max. Krankapazität: 104 t

Lagerhallenfläche : 50.000 m²

Freifläche in: 124.000 m²



*Die Übersicht hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit.



Unikai

Am Unikai arbeiten knapp 400 Mitarbeiter auf einer Fläche von 50 Hektar rund um die Uhr an der Abwicklung hochkomplexer Logistikdienstleistungen. Das Terminal ist die größte auf rollende Verladungen spezialisierte Anlage im Hamburger Hafen, die moderne RoRo und ConRo Schiffe abfertigt.

Das Terminal auf einen Blick: Kompetenzzentrum für RoRo Ladung, Container Handling für ConRo Verschiffung, Umschlag von Stück- und Schwergut sowie Projektladungen, Lasch- und Packservice für Container, Trailer und Stückgut, Übernahme aller notwendigen Zollabwicklungen, partnerschaftliche Planung von Ladungsanfragen, umfassende E-Services, Tracking und Reporting. Wo früher Säcke und Ballen per Handkarren bewegt wurden, drehen sich heute Krane mit bis zu 100 Tonnen Tragfähigkeit. Auf dem historischen Grund des O'Swaldkais warten Fahrzeuge getrennt von Containern und Stückgut auf ihre Verladung.



Max. Tiefgang: 11,5 m



Hinterlandanbindungen: Bahn, Lkw, Binnenschiff



RoRo-Rampe



Max. Krankapazität: 104 t



Lagerhallenfläche: 43.500 m²



Freifläche: 430.000 m²



C. Steinweg

C. Steinweg bietet für Schiffe über einen Kilometer Kaianlagen. So findet hier jedes Schiff seinen Platz – ganz egal ob es sich dabei um ein See- oder Binnenschiff handelt.

Mit den großen Kranen können am Süd-West-Terminal Güter bis zu 275 Tonnen umgeschlagen werden. Sollte es schwerer werden, unterstützen Schwimmkrane beim Umschlag.

Das Multipurpose-Terminal ist dafür ausgelegt, Waren aller Art umzuschlagen, zu lagern oder auch vorzubereiten. Der trimodale Zugang bietet die Chance, sich beim Verkehrsträger frei zu entscheiden und den für das Transportgut passenden zu nutzen. Breakbulk-Linienreedereien laufen das Terminal C. Steinweg regelmäßig an. Mit Chipolbrok Gdynia/Shanghai, MACS Hamburg, CNAN Algier sowie BBC Chartering ist das Hamburger Terminal in eine Vielzahl der weltweit relevanten Routen eingebunden. red



Max. Tiefgang: 11,5 m



Hinterlandanbindungen: Bahn, Lkw, Binnenschiff



RoRo-Rampe nicht einsatzbereit



Max. Krankapazität: 275 t



Lagerhallenfläche : 80.000 m²



Freifläche: 100.000 m²

Schwergutumschlag in der Metropolregion Hamburg

Rund um Hamburg gibt es viele Häfen, die Projektladung umschlagen können. Hier ist eine Übersicht*.



Brunsbüttel

Der Elbehafen Brunsbüttel als größter Universalhafen der SCHRAMM group bietet Umschlagmöglichkeiten für Güter jeglicher Art. Neben Flüssiggütern werden verschiedene Massengüter sowie Stück- und Schwergüter umgeschlagen. Der Tiefgang und die hohe Krankapazität des Hafens ermöglichen die Abfertigung großer Einheiten. Auch Transit- und Projektverladungen werden regelmäßig im Elbehafen durchgeführt.

Brunsbüttel bietet mit seiner strategischen Lage an der Elbe und am Nord-Ostsee-Kanal direkten Zugang zu Nord- und Ostsee, Anschluss an die europäischen Binnenwasserwege sowie hafennahe Industrieflächen. Im Bereich der Hinterlandverkehre bestehen effiziente Transportverbindungen mit den Verkehrsträgern LKW, Bahn, Feeder und Binnenschiff, welche die optimalen Voraussetzungen als Logistikkreuzung bieten. Insbesondere für trimodale Containerverkehre ist das vorhandene KV-Terminal ein wichtiges Bindeglied in der Transportkette und für die Containerdistribution von großer Bedeutung.

-  **Max. Tiefgang: 14,8 m**
-  **Hinterlandanbindungen: Bahn, Lkw, Binnenschiff**
-  **Max Krankapazität: ca. 240 t**
-  **Lagerhallenfläche: 27.900 m²**
-  **Freifläche: 483.900 m²**



Rendsburg

Die Rendsburg Port GmbH ist Betreiber des Schwerlasthafens in Rendsburg/Osterrönfeld und ist spezialisiert auf den Umschlag

sowie die Lagerung von Stückgut, Schwergut, Projektladung und Container. Die Rendsburg Port GmbH hat sich in den vergangenen Jahren unter anderem zu einem wichtigen Umschlaghub für Onshore-Windkraftkomponenten in Norddeutschland entwickelt.

Der für den internationalen Schiffsverkehr zugelassene Schwerlasthafen Rendsburg Port direkt am Nord-Ostsee-Kanal bietet den idealen Ausgangspunkt für zukunftsorientierte Firmen mit gehobenen Ansprüchen, die den direkten Zugang sowohl zu den internationalen Wasserwegen als auch zum europäischen Binnenwasserstraßennetz suchen. Das angrenzende Gewerbegebiet mit ca. 50 Hektar Ansiedlungsfläche bietet ausreichend Raum für Ansiedlungen, Produktion, Umschlag

und Lagerung großvolumiger schwerer Anlagen, von Erzeugnissen der Windenergie-Branche oder für den klassischen Maschinenbau.

-  **Max. Tiefgang: 9,5 m**
-  **Hinterlandanbindungen: Lkw, Binnenschiff**
-  **Max. Krankapazität: 250 t**
-  **Lagerhallenfläche: 450 m²**
-  **Freifläche: 36.000 m²**



*Die Übersicht hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit.



Glückstadt

Die Glückstadt Port GmbH & Co. KG, ein Unternehmen der SCHRAMM group, ist seit 1994 Betreiber des Außenhafens in Glückstadt und zentraler Kontaktpunkt rund um das Thema Schifffahrt am Standort.

Der Hafen Glückstadt befindet sich an Unterelbe und liegt somit im direkten Einzugsgebiet der Metropolregion Hamburg. Die strategische Lage des Hafens am Nordufer der Elbe bietet die optimale Anlaufstelle für Stückgüter, Massengüter, Projektladungen sowie Schwergüter aller Art. Zudem ist der Hafen mit modernstem Equipment für das Handling von Container ausgestattet.

Verschiedene Industriezweige, wie Papier-, Zement- und Holzfirmen, sowie Kraftwerke werden über den Glückstadt Port versorgt. Auch der landwirtschaftliche Bedarf an Dünger-, Futtermittel- und Getreideverkehr wird über den Außenhafen Glückstadt abgewickelt.

Der Hafen verfügt über eine Gesamtfläche von 29.000 Quadratmetern und bietet eine Kailänge von insgesamt 470,00 Metern.

	Max. Tiefgang: 6,00 m
	Hinterlandanbindungen: Lkw, Binnenschiff
	Max. Krankapazität: 45 t
	Lagerhallenfläche: 4.100 m²
	Freifläche: 20.000 m²



Kiel

Der Ostuferhafen ist das Fracht- und Logistikzentrum an der Kieler Förde. Von dort verkehren die Fährschiffe ins Baltikum, werden alle Arten von Forstprodukten umgeschlagen und Spezialverladungen durchgeführt. Kiel ist dabei bestens auch für Schwergut und Projektladungen gerüstet.

Ein markantes Beispiel ist die Umladung eines gut 100 Tonnen schweren Kraftwerkgenerators, der per Binnenschiff angeliefert wurde.

Am Ausgang des Nord-Ostsee-Kanals gelegen, ist Kiel uneingeschränkt an das nationale Binnenwasserstraßennetz angebunden. Diese Art des Transports ist für größere Schwergüter besonders prädestiniert, da ein Straßentransport aufgrund von Überhöhen, Überbreiten und hohen Ladungsgewichten oft nur schwer darstellbar ist. Per Binnenschiff werden ab Kiel zudem Massengüter und massenhafte Stückgüter verladen.

	Max. Tiefgang: 11,5 m
	Hinterlandanbindungen: Bahn, Lkw, Binnenschiff
	RoRo-Rampe
	Max. Krankapazität: 140 t
	Lagerhallenfläche: 73.800 m²
	Freifläche: > 100.000 m²



Lübeck

Die Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) setzt an ihren Anlagen zwei Schwerpunkte: rollende Ladung (RoRo-Geschäft) und Breakbulk. Dazu gehören Forstprodukte (Kartonage, Papier, Zellstoff, Schnittholz) und Stahl (Profile, Coils, Brammen etc.).

Vor allem im Bereich der Forstprodukte hat sich die LHG einen Namen gemacht. Der Lübecker Hafen ist für diese Gutart der größte Eingangshafen in der Ostsee. Jedes Forstprodukt ist auf seine Weise anspruchsvoll und wird von den erfahrenen LHG-Beschäftigten entsprechend behandelt. Sie verfügen über individuell abgestimmtes technisches Equipment und umfangreiche Lagerhallenkapazitäten von rund 306.000 Quadratmetern.

Als Innovationsführerin im Bereich der Forstprodukte entwickelt die LHG in enger Zusammenarbeit mit Kunden und Herstellern exakt die Lösungen, die eine sichere, schnelle und effiziente Logistik ermöglichen. Dazu gehören beispielsweise maßgeschneiderte Flurförderzeuge oder Klammerdrucktabellen.

	Max. Tiefgang: 9,5 m
	Hinterlandanbindungen: Bahn, Lkw, Binnenschiff
	RoRo-Rampe
	Max. Krankapazität: 100 t
	Lagerhallenfläche: 306.000 m²
	Freifläche: 1.650.000 m²



Stade

Stade liegt unmittelbar an der Elbe zwischen Hamburg und Cuxhaven. Der Hafen Stade ermöglicht auf einer befestigten und hochwassersicheren Fläche – mit tideunabhängigem Zugang für Seeschiffe – den Umschlag und die Lagerung von Massen- und Stückgütern. Landseitig erschließt eine gute Infrastruktur den Elbe-Weser-Raum. Über die Autobahn A26 ist der Hafen von Süden kommend gut zu erreichen.

Der Hafen ist eng in die regionalen Industriestrukturen integriert. Besondere Kompetenz und Erfahrung im Bereich von Gefahrgütern und der Abfertigung von festen und flüssigen Massengütern zeichnen den Standort aus. Als Norderweiterung ist ein 24 Hektar großes Multifunktions-Terminal mit Gleisanschluss in Planung. red

	Max. Tiefgang: 14,5 m
	Hinterlandanbindungen: Lkw, Binnenschiff
	RoRo-Rampe
	Max. Krankapazität: 30 t
	Lagerhallenflächen k.A.
	Freifläche: k.A.



E

C. Steinweg Hamburg



- Max. Tiefgang: 11,5 m



- Trimodale Anbindung



- Max. Krankapazität: 275 t



- Lagerhallenfläche: 80.000 m²



- Freifläche: 100.000 m²
Zusätzliche Fläche Steinwerder: ca.
40.000 m²



- 1.350 m Kaianlage



- Anzahl Hafenkrane: 5



- Liegeplätze: 4

C. STEINWEG
Süd-West Terminal

Kein Gut gleicht dem Anderen

C. Steinweg sichert mit seinem Multipurpose-Terminal im Hamburger Hafen den 360 Grad Service.

Güter, Waren, Routen, Dienstleistungen und Kunden haben bei C. Steinweg Hamburg vor allem eines gemeinsam: Ihre Vielseitigkeit. So bietet sich dem geschulten Auge nahezu täglich ein neuer Anblick auf dem Terminal gegenüber der Elbphilharmonie. Von Großkomponenten und Schwergütern mit bis zu 270 Tonnen Einzelgewicht, über Industrieanlagen bis hin zu maßgeschneiderten Kisten oder palettierter Ware. Kein Gut gleicht dem anderen und genau das ist der abwechslungsreiche Alltag im Breakbulk-Geschäft am Süd-West-Terminal von C. Steinweg.

„Geht nicht, gibt's nicht“ könnte fast das Motto des Terminalbetreibers im Herzen Hamburgs lauten. Dabei dreht es sich gar nicht nur um die größte oder schwerste Projektladung, sondern insbesondere um das breite Spektrum an Tätigkeiten für diverse Arten von Gütern. „Wir konzipieren Angebote für fast jede Form konventioneller Ladung. Neben den großen Anlagenteilen fertigen wir auch massenhaftes Stückgut wie Stahl- oder Forstprodukte ab, verladen Big Bags mit Futtermittel genauso wie Palettenware“, berichtet Rainer Fabian, Geschäftsführer von C. Steinweg Hamburg und erklärt weiter: „Unser Antritt ist es, den kompletten Bedarf um die zu verschiffende Ware zu decken. Für Industrieunternehmen ein wichtiger Aspekt zur Optimierung der Supply Chain und den Transportkosten.“ Das Terminal verfügt auf seiner Anlage über ausreichend Flächen, Geräte, Werkstätten und geschultes Personal um Güter zu lagern, kommissionieren und palettieren, zu montieren oder demontieren sowie über externe Fachunternehmen seemäßig zu verpacken.

Breakbulk-Linienreedereien laufen das Terminal C. Steinweg regelmäßig an. Mit Chipolbrok Gdynia/Shanghai, MACS Hamburg, CNAN Algier sowie BBC Chartering ist das Hamburger Terminal in eine Vielzahl der weltweit relevanten Routen eingebunden. Eine jahrzehntelange Zusammenarbeit besteht ebenfalls zu Schwergutreedereien wie unter anderem SAL, UHL und Spliethoff. Für Chipolbrok übernahm C. Steinweg Ende 2016 offiziell die Terminalaktivitäten im Hamburger Hafen. Seitdem wird durchschnittlich ein Schiff pro Monat gelöscht und beladen. Insgesamt handelt es sich bis heute um 53 Schiffe und knapp 140.000 Tonnen Ladung. „Wir freuen uns über das Vertrauen, dass Chipolbrok nun seit beinahe fünf Jahren in uns setzt. So flexibel wie wir sind, so wichtig ist es uns, unseren Kunden ein verlässlicher Partner zu sein“, erklärt Fabian.

Zuverlässigkeit kann C. Steinweg im internationalen Umfeld zusätzlich durch die Konzernstruktur bieten. Weltweit zählt die Gruppe mit Hauptsitz in Rotterdam 5.000 Mitarbeiter auf vier Kontinenten. Die Standorte profitieren von globalen IT-Lösungen und lokalem

Know-how der Partner. Mit diesem Netzwerk werden die Terminalbetreiber und Logistikdienstleister zum beispielhaften Zahnrad innerhalb eines Warenkreislaufs. So besteht über die Niederlassung in Südamerika der direkte Kontakt zu einem Minenbetreiber. Von hier aus werden einerseits Kupferkonzentrate für die verarbeitende Industrie unter anderem in Europa versandt. Andererseits werden in Hamburg Fördergurte umgeschlagen, die als wichtiger Bestandteil der Minenausstattung zum Minenbetreiber transportiert werden. Dieser Export von Fördergurten gehört zu den bedeutenden Stückgütern am Süd-West-Terminal. Geschäftsführer Rainer Fabian erläutert: „Die Fördergurte sind eine feste Größe an unserer Kaikante. Seit rund 20 Jahren wickeln wir ihren Umschlag für diverse Reeder ab und sichern damit die Lieferkette für die metallver-

„Unser Antritt ist es, den kompletten Bedarf um die zu verschiffende Ware zu decken. Für Industrieunternehmen ist das ein wichtiger Aspekt zur Optimierung der Supply Chain und der Transportkosten.“

arbeitende Industrie. Wir rechnen mit einer weiterhin stabilen Entwicklung.“ Im ersten Quartal dieses Jahres wurden etwa 1.800 Tonnen Fördergurte für die Minenindustrie exportiert.

Im Bereich Stahl sind seit dem vierten Quartal des vergangenen Jahres starke Zuwächse zu verzeichnen. Ein Neukundengeschäft startete im Oktober und erzielte bis Jahresende ein monatliches Volumen von rund 5.000 Tonnen. Mit einer durchschnittlichen Tonnage von knapp 7.000 Tonnen konnte dieses Ergebnis in den ersten Monaten dieses Jahres bereits gesteigert werden. Vor dem Hintergrund der anhaltenden Coronapandemie und ihren Folgen zeigt sich Rainer Fabian zuversichtlich: „Wir sind aktuell sehr zufrieden mit der Geschäftsentwicklung und rechnen mit einem stabilen Jahr. Wir beobachten den Markt genau und bleiben für unsere Kunden flexibel aufgestellt.“ Derzeit reagieren die Umschlagsexperten von C. Steinweg auf einen Trend, der diverse Güter, die bereits in Containern transportiert wurden, zurück auf die Stückgutschiffe führt. ■

C. Steinweg/red

Im Tandembetrieb können die Krane bei Wallmann mehrere hundert Tonnen heben.

Wallmann

-  - Max. Tiefgang: 13 m
-  - Trimodale Anbindung
-  - Max. Krankapazität: 400 t
-  - Lagerhallenfläche: 51.000 m²
-  - Freifläche: 45.000 m²



© Wallmann

Tradition trifft Innovation

Das Wallmann-Terminal steht in Hamburg für eine lange Tradition im Umschlag von konventionellem Stückgut. Mit der Übernahme der Firma nutzt der Verpackungs- und Supply Chain Spezialist Deufol dieses Know-how, um seine Dienstleistungstiefe weiter auszubauen.

Der Markt im konventionellen Stückgut hat sich in den vergangenen Jahren erheblich geändert. Auf der einen Seite sind viele Güter in Container abgewandert. Auf der anderen Seite wünschen sich die Kunden eine aktive Unterstützung im Transportprozess über alle Ebenen. „In den vergangenen Jahren spüren wir zunehmend einen Wandel in der Abwicklung unserer Aktivitäten. Viele Kunden wünschen vermehrt Dienstleistungen über den reinen Umschlagsprozess und die Lagerung hinaus.“, sagt Hubertus Ritzke, Mitglied der Geschäftsleitung bei Wallmann und ergänzt: „Mit der Übernahme durch den Verpackungs- und Supply Chain Spezialisten Deufol haben wir genau in diesem Bereich jetzt viel mehr zu bieten und blicken positiv in die Zukunft.“

Schon bisher war Wallmann im Breakbulk-Geschäft mit dem Terminal gut aufgestellt. Schon allein die Tragkapazität der vier Krane bis zu 400 Tonnen sorgte für die Schwergut-Spezialisten lange Zeit für volle Auftragsbücher. Zudem finden alle großen und sperrigen Güter aufgrund der trimodalen Anbindung immer leicht den Weg zum Terminal. Dabei sind es insbesondere große Generatoren bis hin zu Industrieanlagen, die mit dem Binnenschiff direkt ans Terminal geliefert werden, um hier weiter für den Seetransport vorbereitet zu werden. Andere Projektloadungen kommen über die Schiene oder die Straße zum Terminal.

Dieser wesentliche Teil der Supply Chain bei schweren oder sperrigen Gütern ist sehr aufwendig, nimmt viel Zeit in Anspruch und erfordert ein hohes Maß an Expertise. Nicht jedes Industrieunternehmen besitzt das entsprechende Know-how. Genau hier setzt Deufol an. Das Unternehmen mit Sitz in Hofheim hat für seine Kunden den Sea Port HUB entwickelt. In drei Häfen,



© Wallmann

Deufol digitalisiert viele Prozesse mit der selbstentwickelten Supply-Chain-Solution.

darunter Hamburg, bietet das Unternehmen diese Lösung an. „Wir analysieren, konsolidieren, optimieren und digitalisieren die Supply Chain unserer Kunden im Rahmen eines für Sie passenden und individuell abgestimmten Deufol Hubs“, sagt Aleksandar Jovanovic, Mitglied der Geschäftsleitung bei Wallmann. „Dabei profitieren die Kunden jetzt auch in Hamburg von ganzheitlichen auf sie zugeschnittenen Verpackungs-, Transport- und Logistikdienstleistungen inklusive eines Umschlags auf oder vom Seeschiff“, erläutert Jovanovic. Das Wallmann-Terminal sei daher eine ideale Ergänzung für Deufol. Denn das Gelände mit über 125.000 Quadratmeter Betriebsfläche, davon über 50.000 Quadratmeter in Hallen, biete ideale Voraussetzungen für eine Konsolidierung umfangreicher Logistikprojekte. Deufol will mit diesem Konzept eine Schnittstelle innerhalb der gesamten Lieferkette der Kunden bilden.

Für eine bessere Übersicht dieser Abläufe, haben die Experten eine entsprechende digitale Lösung für die Kunden entwickelt. Sie sollen so einen transparenten Überblick über Standort, Status und Termine ihrer Güter erhalten. „Unsere selbstentwickelte Deufol-Supply-Chain-Solution (D-SCS) bildet somit für jedes Projekt allen Phasen der Lieferkette vollständig ab.



Deufol wird auf dem Wallmann-Terminal seine Angebote konsolidieren.

Angefangen bei der Produktion der Ware, über den gesamten Verpackungsprozess, die anschließende Lieferung bis hin zur Übergabe“, betont Jovanovic.

Während die D-SCS die einzelnen Schritte der Supply Chain digital aufzeigt, geschieht auf dem Wallmann-Terminal in Hamburg ein Großteil der eigentlichen Arbeit. Hier werden Güter montiert oder demontiert, verpackt, für den Transport vorbereitet und letztendlich umgeschlagen. Damit ist das Terminal gut auf die Zukunft vorbereitet. ■

Ralf Johanning



Fricke-Schmidbauer

SICHERER HAFEN FÜR GROSSE PROJEKTE.

Die Schmidbauer-Gruppe erweitert ihr Standortnetz und steht nun auch in Hamburg mit Mobilkranen und Spezialtransportfahrzeugen für Ihre Hafenlogistik- und Bau-Projekte bereit – mit der **Kraft zur Lösung**.

Wir freuen uns auf Ihre Anfrage!

- ▶ T +49 40 3346699-70
- ▶ hamburg@fricke-schmidbauer.com



Rhenus Midgard



- Max. Tiefgang: 10,5 m



- Trimodale Anbindung



- RoRo-Rampe



- Max. Krankapazität: 104 t



- Lagerhallenfläche: 50.000 m²



- Freifläche in: 124.000 m²

© Rhenus Midgard



© Rhenus Midgard



© Rhenus Midgard

Flexibel eingesetzt

Im Hamburger Hafen wurden 2020 mehr als 40 Millionen Tonnen Breakbulk und Massengut umgeschlagen. Etwa 3,7 Millionen Tonnen entfielen hierbei auf Rhenus Midgard. Während im Hamburger Hafen insgesamt im Bereich Breakbulk Fahrzeuge und Holzprodukte einen großen Anteil einnehmen, werden am Rhenus-Midgard-Terminal Dradenau in erster Linie Maschinen, Anlagen sowie Equipment für Industrie- und Produktionsanlagen und Papier umgeschlagen. Daneben auch Stahlerzeugnisse und palettierte Handelsware – diese werden jedoch zumeist in Containern verschifft.

Die in den letzten Jahren stärker werdende Containerisierung führt auch bei Rhenus Midgard in Hamburg zu einem Rückgang des klassischen Breakbulk-Geschäftes und parallel zu höherem Aufkommen an konventionellem Stückgut in Open-Top-Containern, Flat Racks oder OOG-Flat Racks.

Der Umschlag von Stückgut findet bei Rhenus Midgard in Hamburg hauptsächlich am Terminal an der Dradenau statt, während der Umschlag an Massengut primär am Terminal in Harburg abläuft. Beide Terminals sind die Basis der Rhenus-Midgard-Aktivitäten in Hamburg. Für den Umschlag von Stückgut setzt der Terminalbetreiber neben Hafemobilkränen, Reachstackern und verschiedenen Staplern, vom Schwerlaststapler bis zum Kleinstapler, auch Spezialequipment für sensible Güter ein.

KUNDENBEDÜRFNISSE IM VORDERGRUND

Immer wieder wickelt Rhenus Midgard größere Breakbulkgeschäfte in Hamburg ab. So wurde zuletzt der Umschlag von Stahlprodukten organisiert, welche mit einem Küstenmotorschiff an das Terminal Dradenau gebracht und von dort per Bahn und Lkw weitertransportiert wurden. Das weltweite Netzwerk der Rhenus Gruppe mit 820 Standorten ermöglicht dabei das Angebot ganzheitlicher Logistiklösungen für die unterschiedlichsten Waren, von Bulk über Breakbulk bis zu Projektladung. Frühzeitige Planung, Konsolidierung von Gütern und hohe Flexibilität führen zu einer bestmöglichen Auslastung der genutzten Transporteinheiten und ermöglichen ein Eingehen auf Wünsche und Bedürfnisse der Kunden.

Diese individuellen Lösungen für Kunden zeichnen Rhenus Midgard in Hamburg besonders aus. So wurde für den Transport einer Biodiesel-Anlage, bestehend aus Containern, Breakbulk und Projektladung aus Deutschland via Hamburg nach Osteuropa die Verpackung vor Ort organisiert, ebenso der Vorlauf per Lkw und Binnenschiff nach Hamburg, der dortige Umschlag und die Konsolidierung sowie schließlich die Verladung und Verschiffung nach Osteuropa.

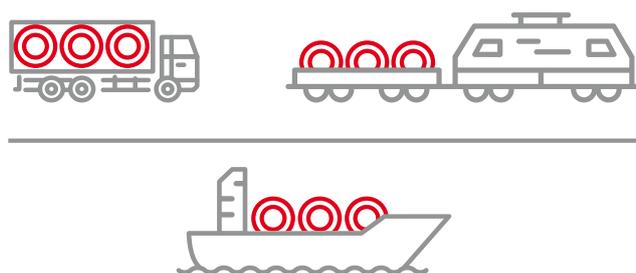
Nicht zuletzt die Fähigkeit zur Durchführung komplexer und individueller Lösungen ist es, die Rhenus Midgard gut durch Krisensituationen wie den Brexit und die Corona-Pandemie hat kommen lassen. Helge Behrend, Geschäftsführer der Rhenus Midgard Hamburg, be-

tont: „Durch die Diversität an Commodities und die Flexibilität in unseren Logistkdienstleitungen ist es uns gelungen, dass sich sowohl während der Corona-Pandemie als auch während des Brexits die Nachfrage nach unseren Leistungen weiter erhöht hat.“

BÜNDELUNG DER VERKEHRE

Ein wichtiger Aspekt steigender Nachfrage ist die Bündelung von Verkehren und der optimale Einsatz der genutzten Verkehrsträger. Rhenus Midgard setzt im

Rhenus Midgard setzt im Hamburger Hafen konsequent auf die Verlagerung des Transports von Containern und Breakbulk von der Straße auf die Elbe.



Hamburger Hafen konsequent auf die Verlagerung des Transports von Containern und Breakbulk von der Straße auf die Elbe. Der „Greenliner“, eine Kombination von Schubboot mit Leichtern, ist regelmäßig wochentags im Einsatz und befördert den Großteil der an der Dradenau umgeschlagenen Güter. Im vergangenen Jahr wurden auf diese Weise etwa 16.000 Einheiten befördert und zum Weitertransport per Straße, Schiene oder Binnenschiff bereit gemacht. Bei der Hinterlandanbindung arbeitet Rhenus Midgard eng mit der Rhenus PartnerShip, der Deutschen Binnenreederei, der Rhenus Rail und der Rhenus Freight zusammen, um die umgeschlagenen Güter schnellstmöglich zum Kunden zu bringen. ■ Rhenus Midgard/red

Hamburger denken ganzheitlich

Pieter Wasmuth, Beiratsmitglied bei Hafen Hamburg Marketing und Geschäftsführer des Beratungsunternehmen Company Partners erläutert in seinem Essay, wie der Hamburger Hafen weiterhin mit der Konkurrenz mithalten kann.

Liebe Leserinnen und Leser,

ich freue mich, dass ich mich heute als neuer Beiratsvorsitzender von Hafen Hamburg Marketing bei Ihnen vorstellen darf.

Zukunft und Innovation treiben mich seit jeher an: In leitenden Positionen von Unternehmen wie Shell, Senvion und Vattenfall war ich viele Jahre für die nachhaltige Zukunftsausrichtung des Standortes Norddeutschland mitverantwortlich. Seit 2007 begleite ich zudem mit meinem Beratungsunternehmen Company Partners notwendige Veränderungsprozesse und freue mich, diese unternehmerische Expertise in mein neues Ehrenamt einbringen zu können.

Der Hamburger Hafen ist eine Schnittstelle: Geografisch verbindet er die großen Meere, die europäische Binnenschifffahrt und das Hinterland miteinander. Vor allem aber ist der Hafen Innovation: Der

ständige Wille und die Bereitschaft, sich weiterzuentwickeln, macht den Hafen zu dem, was er ist.

Schon seit Generationen denken Hamburger Kaufleute in ganzheitlichen Warenströmen, von der Herkunft bis an den Bestimmungsort. Das ist auch heute noch so und deswegen gibt es viele Fragen, die für die Zukunft beantwortet werden müssen. Die wichtigste: Wie können wir es in Hamburg schaffen, auch weiterhin mit der Konkurrenz mithalten? Wir brauchen mehr als die Fahrrinnenanpassung und der Wandel muss sich schneller vollziehen als bisher.

Auch die Bahnverbindung der „Neuen Seidenstraße“ aus dem chinesischen Xuzhou in die Mitte Deutschlands ist Realität. Mit ihr erschließt sich für den Hamburger Hafen landseitig ein neuer Transportweg und damit auch ein weitreichendes Netzwerk internationaler Handelsknotenpunkte. Die bestehende Anbindung von Osteuropa an den Hamburger Hafen ist wichtig – und muss kontinuierlich entwickelt werden. Potentielle Märkte müssen neu, vielleicht auch anders gedacht werden: Welche Veränderungen werden beispielsweise in der Kreuzfahrt notwendig, um wettbewerbsfähig zu bleiben? Eine besondere Herausforderung der nächsten Dekade wird es sein, die Energieversorgung für den Hafen, für Schiffe und Industrie nachhaltig sicherzustellen. Hierbei müssen Klimaschutz und bestehende Infrastruktur ganzheitlich bedacht werden. Die Diskussion um die Nachnutzung des Kraftwerksstandortes in Moorburg mit dem Projekt „Wasserstoffstandort Norddeutschland“ kann dazu beitragen, die Attraktivität als Industriestandort weiterhin zu steigern und die Vernetzung auf nationaler und internationaler Ebene langfristig zu sichern. Gelingen wird es, wenn in bester hanseatischer Tradition, entschlossen, schnell und lösungsorientiert vorgegangen wird.

Auch die Digitalisierung muss mit hohem Tempo weiter gestärkt werden, um Verkehr und Logistik effizienter und ressourcenschonender händeln zu können. Als Vorbild für den gesamten Hamburger Hafen steht das HHLA Containerterminal Altenwerder: Innerhalb von weniger als 20 Jahren hat es sich dank seines hohen Grades an Digitalisierung und Automatisierung sämtlicher Arbeitsabläufe zum effizientesten Containerterminal der Welt entwickelt. Hier sollten wir ansetzen, dürfen aber gleichzeitig auch die Sicherung der Arbeitsplätze nicht aus den Augen verlieren.

Der neu gegründete Beirat bei Hafen Hamburg Marketing möchte helfen, all diese Facetten zu entwickeln und mit neuen Ideen zusätzliche Impulse für ein zukunftsträchtiges Hamburg zu setzen. ■ red



© Privat



„Vor allem aber ist der Hafen Innovation: Der ständige Wille und die Bereitschaft, sich weiterzuentwickeln, macht den Hafen zu dem, was er ist.“

© iStockphoto



Logistik-Experten für alle Güter

Auf beiden Seiten der Elbe

Transport-, Werk- und Warenlogistik — Alles aus einer Hand

- Kundenspezifische Logistiklösungen
- Vollautomatische Hochregallager mit über 40.000 Palettenstellplätzen
- Konventionelles Fachbodenregallager mit mehr als 10.000 Stellplätzen
- Gefahrguttankcontainer-Operating



Friedrich A. Kruse jun. Unternehmensgruppe
Fährstraße 49 · 25541 Brunsbüttel
Tel. 04852/881-0 · Fax 04852/881-199
info@kruse-unternehmensgruppe.de
www.kruse-unternehmensgruppe.de

Schreibt mir unter: facebook.com/hafenhamburg

PETER PICKHUBENS PINNWAND



Der Hafen hilft!

Jedes Jahr werden viele Schiffe restauriert und gemäß den Standards neu ausgestattet. Besonders bei Kreuzfahrtschiffen werden oftmals Möbel aussortiert, die eigentlich noch in einem guten Zustand sind und weiter genutzt werden können. Gleichzeitig gibt es auf der anderen Seite Menschen, die in materiellen Nöten sind. Und genau hier kommt der Verein „Der Hafen hilft!“ ins Spiel! Seit 2009 ist der Verein eine Art Sachspendenvermittlung und bringt die Überschüsse, wie beispielsweise Möbel, Büroartikel oder andere Dinge des alltäglichen Lebens, mit den Bedarfen von Menschen aus gemeinnützigen Organisationen zusammen, die auf eine Unterstützung angewiesen sind. Die große Verbundenheit zur maritimen Wirtschaft kommt vor allem daher, dass die Initiative zur Vereinsgründung zwischen Docks und Containerbrücken entstand. Der Verein steht mit den Reedereien in Kontakt und wird informiert, sobald ein Schiff den Hamburger Hafen anläuft und Spenden abzugeben hat. Die ehrenamtlichen Helfer kümmern sich um Zollangelegenheiten und organisieren den Transport in das Spendenlager. Über tatkräftige Unterstützung freut sich der Verein immer, da die Arbeit allein aus Spenden finanziert wird.

Übrigens ...

... meinen Lieblingshafen findet Ihr auch auf Social Media – schaut mal vorbei:

-  HAFENHAMBURG
-  PORTOFHAMBURG
-  PORTOFHAMBURG
-  PORT OF HAMBURG



Oder die Port of Hamburg-App downloaden



Das „Der Hafen hilft!“-Team

© Der Hafen hilft!

JSC Russian Railways Logistics ist neues Mitglied

Peter Pickhuben begrüßt die JSC Russian Railways Logistics (RZDL) als neues Mitglied in der Hafen Hamburg Marketing Familie. RZDL ist eines der führenden Unternehmen auf dem russischen Speditionsmarkt. Das Unternehmen wurde 2010 im Rahmen der Entwicklung des Logistikgeschäfts innerhalb der Russian Railways Holding gegründet. RZDL ist in Russland und mit Tochtergesellschaften im Ausland präsent. Die angebotenen Dienstleistungen sind vielfältig. Das beginnt bei multimodalen Diensten, geht über eine Lieferung von Fracht in Russland, den GUS-Staaten, Asien, Europa und weltweit mit allen Transportmitteln bis hin zur Bereitstellung von Lager- und Terminaldiensten. Hinzu kommen ein Supply Chain Management und Logistik-Outsourcing für das Management von Transport- und Logistikprozessen von Unternehmen sowie für Beratungs- und Prüfungsdienstleistungen. Auch ein vollwertiger Containerservice innerhalb Russlands sowie zwischen Asien und Europa gehört zum Portfolio des Unternehmens. Es bietet zudem übergroße und schwere Frachtlieferung mit allen Verkehrsträgern an.



Elbferry transportiert Schwerlast ganz leicht

Nach dem erfolgreichen Start der neuen Elbquerung zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven im März dieses Jahres, setzt die Reederei Elbferry nicht nur auf Personen und PKW-Verkehr sondern baut den Bereich Fracht- und Gefahrgutlogistik weiterhin stark aus.

Die LNG-betriebene „GREENFERRY 1“ bestreitet die Wegstrecke quer über die Elbe durch ihre starke Maschinenleistung in gerade mal 60 Minuten und eignet sich aufgrund ihres Platzangebotes somit als idealer Brückenbauer für die Logistik.

So schaffte es jüngst das Vertriebsteam von Elbferry, den ersten Schwerlasttransport zu generieren. Die Spedition Kuhnert nutzte die Fähre für einen 14 LKW umfassenden Schwertransport. Die transportierten Betonfertigteile, die als Stützen für eine Bahnunterführung im Raum Flensburg benötigt werden, wurden schnell und problemlos von Niedersachsen nach Schleswig-Holstein transportiert. Somit konnten viele Kilometer und Kosten gespart und der Umweg über das Nadelöhr Hamburg Elbtunnel umgangen werden.

Informationen über Sondertransporte erhalten Sie telefonisch unter +49 4852 8360 150 oder per Mail unter sales@elbferry.com.



© Elbferry



© Elbferry

Neuer Podcast: Hubis Hafenschnack

Seit dem 832. Hafengeburtstag gibt es freitags alle zwei Wochen Stimmen direkt aus dem Hafen zu hören. Mit dem Podcast „Hubis Hafenschnack“ von Barkassen Meyer Besitzer Hubert Neubacher gibt es Hafengeschichten, Faszination und Leidenschaft zum Mitnehmen. Im Fokus stehen Gespräche mit verschiedenen Charakteren und Menschen aus den unterschiedlichsten Berufen. Sie erzählen über ihren Alltag und die täglichen kleinen und großen Herausforderungen. Alle verbindet eins: der Hafen.

In der ersten Folge erzählt die HPA Nautikerin und Organisatorin des Hafenfestes Heike Masuch über ihre Liebe zum Hafen und was ihre Heimat so besonders macht. Im nächsten Hafenschnack hört man Gregor Mogi, den Inhaber der Barkassen-Unternehmen GREGORS und Maritime Circle Line. Dabei spricht er über Zusammenarbeit als Barkassenbesitzer und darüber, was ihn trotz eigentlich anderer Pläne in den Hafen geführt hat

Anhören könnt ihr die Folgen überall, wo es Podcasts gibt. Peter Pickhuben freut sich schon auf die kommenden Folgen., die in regelmäßigen Abständen erscheinen sollen.

HHM wächst mit LTE Germany

Die LTE Germany GmbH tritt dem Hafen Hamburg Marketing e.V. bei. So freut sich Peter Pickhuben über ein weiteres Mitglied bei HHM. LTE Germany zeichnet sich durch die Entwicklung innovativer und individueller Transportkonzepte für den modernen Schienengüterverkehr aus. Das Kerngeschäft sind Ganzzug-Verkehre über zwei bis fünf Grenzen hinweg. Auch Wagengruppen und Einzelwagen-Verkehre in mehreren europäischen Ländern, sowie die Bedienung von Anschlussbahnen (first and last mile) gehören zu den angebotenen Dienstleistungen. In neun europäischen Ländern aktiv, erfolgt die Beförderung vom Auftrag bis zur Lieferung aus einer Hand. Dies beinhaltet die Bereitstellung von benötigtem Wagenmaterial und die Koordinierung des Vor- und Nachlaufs auf der Straße. Private Gleisanschlüsse werden ebenfalls bedient.



Part of Hamburg

Hafen Hamburg Marketing etabliert mit PORTtalk live neues Online-Format

Ob Infrastruktur, Breakbulk oder Schiene – Hafen Hamburg Marketing setzt sich bei den Online-Diskussionsrunden intensiv mit wirtschaftlichen, technischen und politischen Themen auseinander.

Passend zum aktuellen Titel des Port of Hamburg Magazine beschäftigte sich PORTtalk live jüngst mit dem Thema Breakbulk. Dabei hielt die Runde während der einstündigen Diskussion unter der Moderation von HHM-Vorstand Axel Mattern im Ergebnis fest, dass sich der Markt gravierend geändert hat. „Das Marktumfeld der Multipurpose-Terminals ist geprägt durch die starke Containerisierung in den zurückliegenden 25 Jahren, einen extremen Wettbewerb auf der Wasserseite, der zunehmend durch eine wachsende Fokussierung von Containerreedereien auf das Segment forciert wird und in dem die klassische Linienschiffahrt immer mehr verdrängt wird“, brachte es Hubertus Ritzke, Mitglied der Geschäftsleitung bei Wallmann, auf den Punkt. Darüber hinaus stellte er fest, dass die Anforderungen der Kunden an die Terminals immer komplexer würden. Das bestätigte auch Eric Hein, Salesmanager bei Liebherr, von Seiten des Herstellers als auch als Verloader. „Gerade im Breakbulk stellen wir fest, dass von unseren Kunden immer höhere Traglasten umgeschlagen werden und auch die Dimensionen der Güter stetig wachsen. Um den Anforderungen unserer Kunden gerecht zu werden, optimieren wir unsere Krane entsprechend.“



Vorstandsmitglied Axel Mattern moderierte den PORTtalk live zum Thema Breakbulk.

Während sich Terminals und Kranhersteller auf die neuen Gegebenheiten schnell einstellen, entsteht bei der Infrastruktur ein Engpass. Daher forderten nahezu alle Referentinnen und Referenten eine zeitgemäße und intakte Infrastruktur über alle Verkehrsträger. Dabei steht der Hamburger Hafen als Europas größter Eisenbahnhafen nach Meinung von Daniel Mansholt, Leiter Bahnentwicklung bei der HPA, schon ganz gut da. „Wir haben in den letzten Jahren große Summen in den Ausbau der Infrastruktur investiert und werden unser Hafennetzwerk auch zukünftig an die Bedarfe anpassen. Als Bindeglied zwischen den Hafenbetrieben mit eigenen Gleisanschlüssen einerseits und dem Schienen-Netz der DB Netz AG andererseits sind wir auch für weiteres Wachstum im Bereich der außergewöhnlichen Sendungen gerüstet“, erläuterte Mansholt.

Ein weiterer Verkehrsweg sind die Binnengewässer. Besonders schwere und sperrige Ladung kann nur sinnvoll auf dem Wasser transportiert werden, davon ist Petra Cardinal, Geschäftsführerin der BEHALA Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft, überzeugt: „Auf der Wasserstraße können wir zukünftig sogar noch bei Gewicht und Größe der Güter weiter zulegen. Bisher hat die BEHALA einen RoRo-Schwergutleichter, der eine Kapazität von 820 Tonnen besitzt. Wir sind dabei einen weiteren Schwergut-Leichter zu entwickeln, der bei gleichem Tiefgang noch mehr Last aufnehmen kann“, betont Cardinal. Mit solchen Konzepten könnte die Wasserstraße besonders im Bereich Breakbulk weitere Marktanteile gewinnen.

Dieser kurze Abschnitt zeigt, wie informativ das neue Online-Format ist. Die ersten Veranstaltungen dieser Art haben gezeigt, wie erfolgreich es ankommt. Durchschnittlich können unsere Vorstände Ingo Egloff und Axel Mattern als Moderatoren zwischen 250 und 600 Teilnehmende/Zuschauer begrüßen. So plant HHM den PORTtalk live auch weiterhin einmal monatlich zu vermarkten. ■ Ralf Johanning

Impressum

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

Herausgeber: Hafen Hamburg Marketing e. V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe Juni 2021:** Bengt van Beuningen, Ralf Johanning, Lea Mentzel, Hafen Hamburg Marketing e. V., ELBREKLAME GmbH

■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe Juni 2021:** ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH, Holländische Reihe 8, 22765 Hamburg, www.elbreklame.de ■ **Layout, Ausgabe Juni 2021:** Jan Klaas Mahler, ELBREKLAME GmbH

■ **Druck, Ausgabe Juni 2021:** Beisner Druck ■ **Anzeigenverwaltung, Ausgabe Juni 2021:** Holger Grabsch, ELBREKLAME GmbH holger.grabsch@elbreklame.de

■ **Englische Adaption, Ausgabe Juni 2021:** T + S Team

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Keine Haftung für unverlangte Fotos, Manuskripte etc. Gerichtsstand Hamburg. Verbreitete Auflage: 6.500 Exemplare deutsch, 2.000 Exemplare englisch. E-Paper Version deutsch- und englischsprachig auf www.hafen-hamburg.de und www.portofhamburg.com mit ca. 450.000 Klicks monatlich. Bei Adressänderungen oder wenn Sie zusätzliche Exemplare anfordern möchten, wenden Sie sich bitte an: Hafen Hamburg Marketing e. V., Tel.: 040 37709-0, E-Mail: info@hafen-hamburg.de.

www.hafen-hamburg.de

www.portofhamburg.com

 PORTOFHAMBURG

 HAFENHAMBURG

 PORTOFHAMBURG

 PORTOFHAMBURG

DEIN HAFEN

JUST ONE CLICK AWAY.



HAFEN-HAMBURG.DE

Hafen Hamburg Marketing e.V.
Pickhuben 6, 20457 Hamburg, Deutschland
Telefon: +49 40 377 09-0
E-Mail: info@hafen-hamburg.de


Port of Hamburg



Flüssiggas statt Abgas

Skandinavien und Osteuropa rücken nun ein ganzes Stück näher an die BeNeLuxStaaten. Umweltfreundlich und mit garantierten Fahrzeiten und Reservierungen.

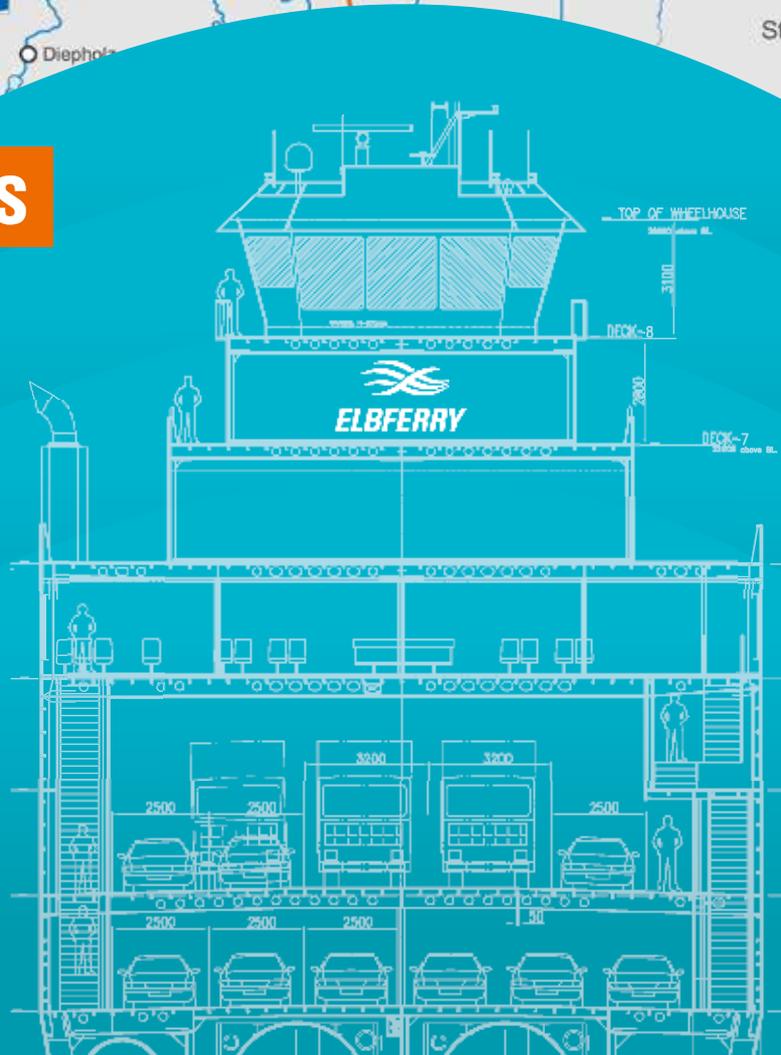
Die neue GREENFERRY I wird mit LNG betrieben. Liquefied Natural Gas ist als Kraftstoff in der Schifffahrt auf dem Vormarsch, ist umweltfreundlicher als die konventionellen Kraftstoffe Schweröl oder Schiffsdiesel und sorgt für deutlich geringere Schadstoffe sowie CO₂ in der Luft. Nutzen Sie die garantierte maximale Überfahrtdauer von 60 Minuten für eine entspannte Pause an Deck.

Genießen Sie an Bord die frische Seeluft ohne Abgase und tun somit nicht nur etwas für sich, sondern auch für die Umwelt.

Selbstverständlich können Sie während der 30 Kilometer langen Überfahrt unser Panorama Bord-Restaurant für einen kleinen Snack oder eine ausgiebige Mahlzeit besuchen. Etwa 30 Stellplätze für LKW stehen auf der GREENFERRY I zur Verfügung und können online oder telefonisch reserviert und gebucht werden. Die Abfahrten werden im 3 Stunden-Takt gewährleistet.

Gefahrgut sowie überlange – und überhohe LKW können nach vorheriger Anmeldung bis zu einem Gewicht von ca. 100 t transportiert werden.

ELBFERRY – entspannte Fährautobahn und Expressweg für Ihre Fracht!



Tickets ab sofort buchbar unter

elbferry.com oder telefonisch +49 (0)4852 8360150

bitte ins Navigationsgerät eingeben:

Brunshüttel
Zum Elbdeich, 25541 Brunshüttel

Cuxhaven
Lübbertkai, 27472 Cuxhaven