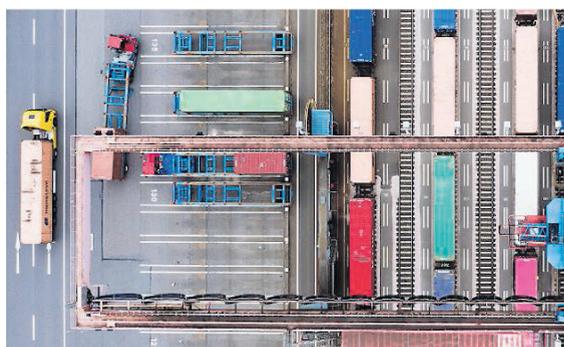
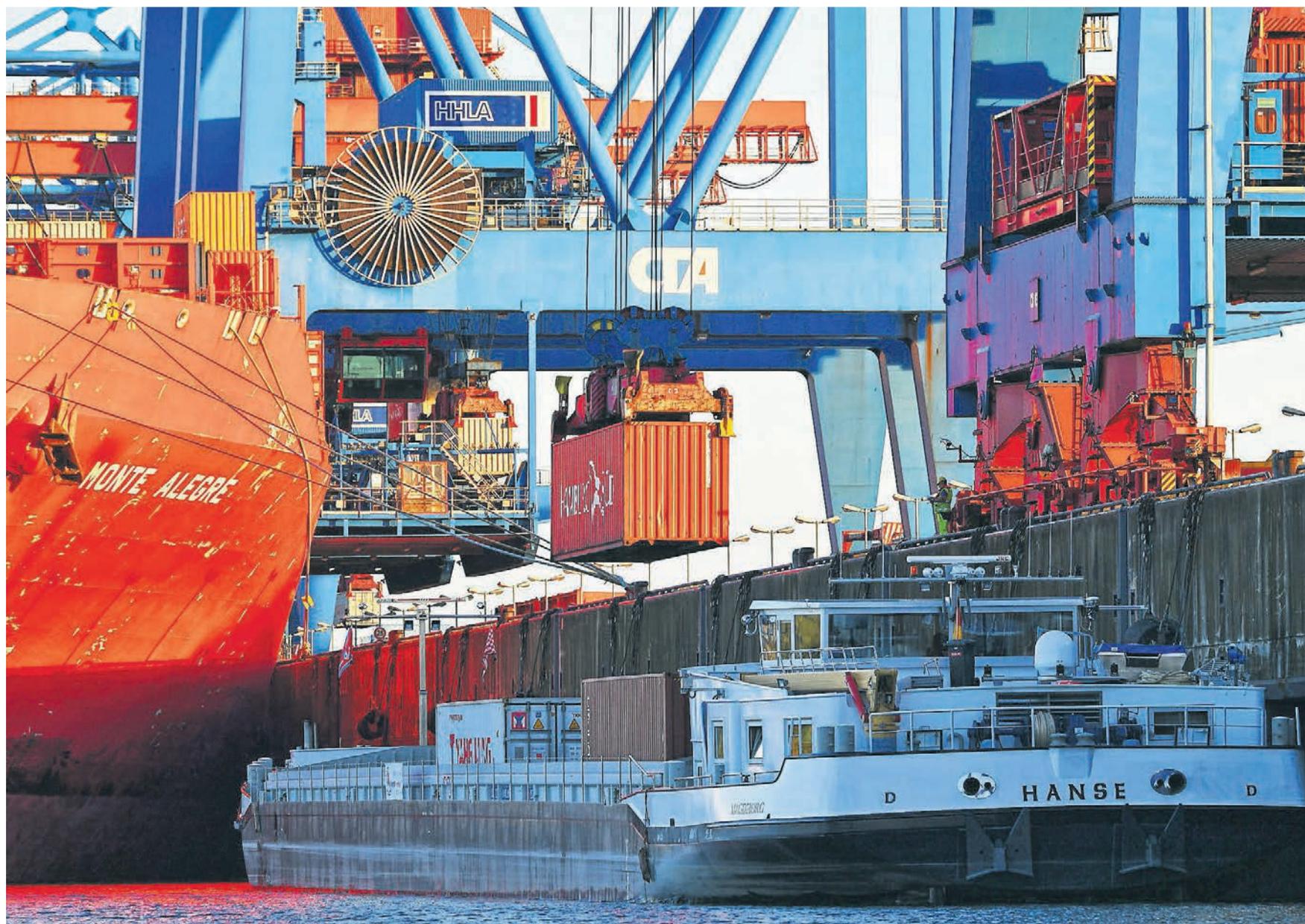


HAFEN HAMBURG

extra

RHEINISCHE POST
1. OKTOBER 2020

TOR ZUR WELT FÜR NRW



Trimodale Logistik
Wie der Hafen die Versorgung
mit Gütern sicherstellt

Mächtige Teile
Wie die Schwergut-Logistik
gemeistert wird

Intelligenter Transport
Wie der Güterumschlag im
Hafen funktioniert

Hafen Hamburg: Weltweit gefragte Logistikdrehscheibe



Weltoffen, kreativ und dynamisch: Das ist Hamburg. Die norddeutsche Stadt ist über die Elbe mit der Nordsee verbunden und zählt mit ihrem Hafen Hamburg zu einem der größten Umschlagplätze weltweit. Der „Port of Hamburg“ ist zukunftssträftig und in diesen Zeiten ein Anker für sichere Lieferketten und die Versorgung von Mensch und Wirtschaft. Bis hinein ins Rheinland.

„HMM Hamburg“ – der Name ist Programm. Kürzlich fuhr dieses Containerschiff der Megamax-24-Klasse, einer der weltgrößten Frachter, in den Hamburger Hafen ein.

FOTO: HMM / DIETMAR HASENPUSCH

Kontakt

Hafen Hamburg Marketing e.V.

Zentrale: Pickhuben 6
20457 Hamburg
Telefon: 40 37 709 0
E-Mail: info@hafen-hamburg.de

Repräsentanz Deutschland
West: Diplom-Kaufmann
Markus Heinen
Am Waldthausenpark 11
45127 Essen
Telefon: 0201-999 5032 1

Internet:
www.hafen-hamburg.de
E-Mail:
info@hafen-hamburg.de
Social Media Kanäle:
www.facebook.com/hafen-hamburg
https://twitter.co/Portof-Hamburg
Nachrichten:
www.hafen-hamburg.de/
list_new/News/feed
App: Port of Hamburg
(Apple App Store,
Google Play)

VON ARND WESTERDORF

Hamburg ist die zweitgrößte Metropole Deutschlands und gilt in hiesigen Gefilden als „Tor zur Welt“. Sie führt mit dem Hafen Hamburg den bundesweit größten Universalhafen auf einer Fläche von 7200 Hektar. Dieses Zehntel der Stadtfläche entspricht ebenso vielen Fußballfeldern und den 72 Quadratkilometern Stadtgebiet von Jüchen, Pulheim oder Xanten.

Der Zugang zum Hafen ist schon einmalig durch die Schiffsbegrüßungsanlage an der Unterelbe, dem „Willkomm-Höft“ in Wedel. „Wo sonst auf der Welt werden Schiffe, die in den Hafen einlaufen, schon seit Jahrzehnten mit ihrer Nationalhymne und Flagge begrüßt?“, stellen Einheimische und Kenner der Freien und Hansestadt stolz fest. Hier werden große Pötte wie auch kleinere Schiffe gebührend empfangen. So kehrte der historische Frachtensegler „Peking“ nach fast 90 Jahren in den Heimathafen zurück, um dort als Leitobjekt des zukünftigen Deutschen Hafens seinen Platz zu finden, und fuhr erstmals mit dem Riesenfrachter „HMM Hamburg“ der Megamax-24-Klasse einer der weltweit größten Containerschiffe in den Hafen ein.

Darüber hinaus verweisen Marketing- und Wirtschaftsexperten gerne auf den Hafen Hamburg als „Tor zur Zukunft“. Der Standort knüpft an die Tradition des

Stadtstaates an und profitiert bis heute von seiner äußerst günstigen Lage, dem Status als einer der bedeutendsten Handelsplätze und Mitgründer der Hanse sowie von seiner jahrhundertelangen politischen Unabhängigkeit. In diesem Kontext zeigt sich der Stellenwert des Hamburger Hafens auch in der intensivierten Kooperation mit dem größten Handelspartner, China (mehr dazu auf Seite 15).

Corona-Krise und digitale Koordination
Funktionierende Logistikketten schaffen hierzulande die Basis für eine hoch arbeitsteilige, von globalen Ex- und Importen abhängige Wirtschaft und den daraus resultierenden Wohlstand. Das zeigt die aktuelle Corona-Krise, in der der Hafen Hamburg seinen Betrieb im 24/7-Modus, also rund um die Uhr, aufrechterhält.

Die HHM-Verantwortlichen sprechen angesichts der starken Verbindungen von und nach Hamburg, die trotz widriger Begleitumstände kundengerecht aufrechterhalten werden konnten, von einem „stabilen Bild“ und der hoffnungsvollen Rückkehr zum Regelbetrieb in diesem Herbst. Als Glücksfall erweist sich die seit langem forcierte Digitalisierung, die das HHM-Vorstandsduo Ingo Egloff und Axel Mattern kürzlich wieder im hauseigenen Magazin unter dem Motto des „Digitalen Jahrzehnts“ in Erinnerung gerufen hat. Den Schlüssel zum Erfolg sieht Egloff in der Zusammenarbeit aller Beteiligten: „Die Erfolge der Kooperation zwischen Unternehmen und Institutionen sind sichtbar, und sie lassen sich für eine gemeinsame internationale Erfolgsgeschichte noch weiter ausbauen.“



Das HVCC optimiert die Schiffsabfertigung
FOTO: HMM / HHLA / THIES RÄTZKE

Zug um Zug in die Welt

Bier ist ein Exportgut. Die Warsteiner Brauerei hat einen eigenen Gleisanschluss für den Transport eingerichtet. Davon profitieren auch andere Unternehmen der Region.



Über das Terminal auf der Gleisanlage von Warsteiner werden nicht nur Container der Brauerei verladen. Auch andere Unternehmen der Region nutzen es.

FOTO: WARSTEINER

VON JÜRGEN GROSCHE

Die Marke Warsteiner ist nicht nur deutschen Bier-Liebhabern ein Begriff. Die familiengeführte Brauerei exportiert die Warsteiner Biere in über 50 Länder. Mittlerweile geht es um riesige Mengen. Der Ausstoß in Warstein beträgt mehr als zwei Millionen Hektoliter pro Jahr. Tausende Lkw würden die Straßen füllen, gäbe es keinen Bahnanschluss. Doch über den verfügt das Unternehmen. Der Gleisanschluss wurde mitsamt einem Terminal im Jahr 2005 fertiggestellt.

Insgesamt wurden sieben Kilometer Gleise verlegt und 21 Weichen eingebaut – ein modernes Bahngelände mitten in der Waldparkbrauerei. Warsteiner holt über den Zugtransport mittlerweile jährlich über 14.000 Frachten von der Straße auf die Schiene. Damit trage man entscheidend zur Reduzierung von Emissionen und Umweltbelastungen bei, heißt es in einer Pressemitteilung. „Hiermit setzt sich das Familienunternehmen nachhaltig und mit hoher ökologischer Verantwortung gegen Klimawandel sowie zu hohe Verkehrsdichte ein und setzt ein starkes Signal für verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen.“

Eigens für die Getränkeindustrie wurde ein 43-Fuß-Open-Side-Container entwickelt, der alle Anforderungen an die geltenden Ladungssicherungsvorschriften erfüllt. Dieser Container fasst 32 Europaletten und kann sowohl seitlich als auch heckseitig be- und entladen werden. Besonderes Augenmerk bei der Entwicklung wurde auf die Statik des Containers gelegt. Obwohl der gefüllte Container bis zu 32 Tonnen wiegt, kann er in den Terminals bis zu vierfach hochgestapelt werden und weist somit einen hohen Flächennutzungsgrad auf. Das systemgesteuerte Container-Terminal auf dem Brauereigelände hat eine Kapazität von 250 40-Fuß-Containern, wobei hier noch Erweiterungsmöglichkeiten bestehen.

Vom ersten Zug mit zwölf Containertragwagen (= 24 Container) in 2005 steigerte man das Volumen bis heute auf fast einen Zug täglich, der das Brauereigelände mit den Zielen Hamburg/Berlin oder München verlässt. Inzwischen werden mit einem Ganzzug bis zu 39 der 40-Fuß-Container befördert. Sogar bis nach Verona, dem wichtigsten Standort in Italien, liefert die Brauerei ihre Getränke auf der Schiene.

In Verona kommt der Zug in einem großen Güterverkehrszentrum (GVZ), dem Quadrante Europa, an. Dort können die Container direkt auf Lkw zur weiteren Distribution verladen werden. Von Verona in Norditalien ist eine sehr gute Verteilung der Biere Richtung Süden möglich. Es gibt eine gute Infrastruktur, und genügend Logistikdienstleister stehen für die weitere Verarbeitung bereit.

Um sich einmal die Dimensionen des Warsteiner Bahngeländes vorzustellen, helfen ein paar Zahlenangaben aus der Bauphase: Das Anschluss-Gleis hat eine Länge von 4,2 Kilometern. Auf dem Brauereigelände wurden weitere rund 2,8 Kilometer Rangiergleise verlegt. Bei den Erdarbeiten wurden rund 560.000 Kubikmeter Erde bewegt, vier Bahnübergänge geschaffen, eine Straßen- und Eisenbahnbrücke gebaut und Wegeflächen von insgesamt etwa 15.000 Quadratmetern angelegt.

Dieses Logistiksystem kommt nicht nur Warsteiner zugute. Über die brauereieigenen Warentransporte hinaus hat sich das Bahnsystem zu einem Umschlagterminal zur Abwicklung von Seehafen hinterlandverkehr für weitere Unternehmen aus Industrie und Handel weiterentwickelt. Für einige Unternehmen und Verloader aus der Region stellen Gleise und Terminal eine ökonomisch sinnvolle Alternative zu anderen Transportwegen dar – mit weiterem ökologischen Nutzen, wie Daniel Küster, Leiter Supply Chain Management der Warsteiner Gruppe, betont: „Rund 84.000 Tonnen Treibhausgas konnten wir durch die Güterzüge seit 2005 einsparen.“

Trotz schwieriger Rahmenbedingungen hält das Familienunternehmen an Zugverkehr fest. Offenbar braucht es noch weitere Überzeugungsarbeit, den Vorteil solcher Logistikkonzepte zu erkennen und sie zu fördern. Von der Politik erhofft sich Warsteiner jedenfalls mehr Unterstützung für Nachahmer. „Hilfreich wären mehr Investitionen in die Schieneninfrastruktur sowie Anreize und Starthilfen für motivierte Unternehmen. Da solche Projekte nicht auf Anhieb wirtschaftlich sind, müssen bessere Rahmenbedingungen geschaffen werden“, so Küster.

Kontakt für Frachten:
Wolfgang Rüsing
Eisenbahnbetriebsleiter
Warsteiner Brauerei
Telefon 02902-88 1185

E-Lok statt Diesel

Seit 2017 rangiert ein elektrisch betriebenes Schienenfahrzeug auf den Warsteiner-Gleisen. Es ist nicht nur effizienter als die alte Diesellok, sondern auch umweltfreundlicher.

VON JÜRGEN GROSCHE

Zwölf Jahre lang, seit Inbetriebnahme des Warsteiner Containerterminals im Jahr 2005, war eine Diesel-Lok sowie ein Lokführer der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE) für das Rangieren auf dem Gelände im Einsatz. 2017 hat eine umweltfreundliche Elektro-Rangierlok im schwarz-goldenen Warsteiner Design das Rangieren übernommen. In eigener Regie können jetzt die Tragwagen rangiert und für die Zufahrten für die WLE bereitgestellt werden.

Mehr als 200.000 Euro kostete das Rangierfahrzeug. Es ist 34 Tonnen schwer und kann bis zu 1000 Tonnen bewegen. Die E-Lok wurde in Rheine von der Windhoff Bahn- und Anlagentechnik GmbH hergestellt. Die Vorteile: Sie ist emissionsfrei und arbeitet im Vergleich zur Diesel-Lok geräuscharm. Zudem kann sie über eine Funkfernsteuerung bewegt werden. „Mit dieser nachhaltigen Investition sind wir

zukünftig besser aufgestellt, da wir gleichzeitig die Tragwagen rangieren und den Containerkran zum Be- und Entladen derselben nutzen können. Somit arbeiten wir schneller und effektiver“, sagte Eisenbahnbetriebsleiter Wolfgang Rüsing bei der Inbetriebnahme 2017.

Die Warsteiner Brauerei gilt als eine der modernsten Braustätten Europas. Damit das so bleibt, investiert sie kontinuierlich in die Bereiche Technik, Forschung und Entwicklung. Bereits 2016 hatte das Unternehmen das Herzstück der Brauerei, das Sudhaus in der Waldparkbrauerei, modernisiert. „Mit der Fertigstellung des Umbaus erreichen wir eine höhere Energieeffizienz und steigern gleichzeitig die Flexibilität beim Brauen“, kommentierte Sinje Vogelsang die Investition. Zur Förderung des nachhaltigen Wirtschaftens hat die Brauerei auch in den Jahren davor einiges investiert – vom eigenen Gleisanschluss mit Containerterminal über das Blockheizkraftwerk bis hin zum Umbau

des Sudhauses. Neben der E-Lok fährt auch der größte Teil der Staplerflotte in der Waldparkbrauerei elektrisch. Auf dem Gelände verkehrt ein E-Auto, und vor dem Besucherzentrum Warsteiner Welt stehen zwei elektrische Ladesäulen. Dort können auch Gäste ihre E-Bikes oder E-Fahrzeuge kostenlos aufladen.

Zum nachhaltigen Wirtschaften trägt zudem die hauseigene Brauakademie bei. In ihr testet das Unternehmen innovative Technologien und entwickelt neue Produkte. In der Versuchsbrauerei wird zum Beispiel erprobt, wie man den Energiebedarf und die CO₂-Emissionen weiter senken und gleichzeitig die hohe Qualität der Produkte gewährleisten kann. Offenbar mit Erfolg, wie mehrere Auszeichnungen zeigen. So erhielt im vergangenen Jahr das Warsteiner Premium Pilsener eine Bestnote von Öko-Test und DLG-Goldmedaille. 2018 war das Warsteiner Alkoholfrei-Bier Testsieger bei Stiftung Warentest.

INFO

Die Warsteiner Gruppe

Man kann die familiengeführte Brauerei durchaus zu den Traditionsunternehmen Deutschlands mit Weltgeltung zählen. Im Jahr 1753 gegründet, befindet sich das Unternehmen nach neun Generationen immer noch in Familienhand. Heute steuert Catharina Cramer eine Brauereigruppe mit sieben Braustätten in Deutschland, die Bier- und Biermischgetränke in über 50 Länder weltweit exportiert. Zuletzt lag der Umsatz bei über 400 Millionen Euro. Im Angebot finden sich neben Pilsener auch die Biersorten Weizen, Altbier oder Alkoholfrei. Seit 1991 gehört die Paderborner Brauerei mit ihren Marken vom Preiseinstiegssegment bis hin zum regionalen Landbier zur Brauereigruppe. Mit der Beteiligung an der König Ludwig Schloßbrauerei Kaltenberg im Jahr 2001 konnte die Warsteiner Gruppe ihr Markenportfolio um beliebte Bierspezialitäten aus dem Herzen Bayerns ergänzen. Für einen starken Auftritt in Düsseldorf, der Landeshauptstadt NRW, sorgt die Altbiermarke Frankenheim, die seit 2005 zum Familienunternehmen gehört. Seit 2007 zählt auch die Herforder Brauerei zur Warsteiner Gruppe. In den Kernmärkten in Europa und Nordamerika arbeitet Warsteiner mit eigenen Vertriebsorganisationen.



Stolz nahmen die Mitarbeiter der Brauerei im Jahr 2017 die neue E-Lok in Empfang. Die Lok kann bis zu 1000 Tonnen bewegen.

FOTO: WARSTEINER



Oben: Premiere im Frühjahr 2019 – der Shuttlezug von IGS und CTS bedient zuverlässig die Strecke ab Köln
FOTO: IGS INTERMODAL/ERIK KÖRSCHENHAUSEN

Ganz Deutschland vernetzt: die Container-Verbindungen der IGS Intermodal (links) GRAFIK: IGS

Was haben Sportschuhe und ein Containerzug gemeinsam? Mit beiden ist man flott unterwegs, zumindest, wenn es nach IGS Intermodal geht. Das Hamburger Logistikunternehmen hat vor rund anderthalb Jahren gemeinsam mit der Kölner CTS Container Terminal GmbH eine Idee wiederbelebt, die andere für aussichtslos gehalten haben – und hat Erfolg damit.

Intelligente Verbindung nach Hamburg

VON ARND WESTERDORF

Wenn man in der Kölner Innenstadt Sportschuhe, einen DVD-Player oder ein Smartphone kauft, hat jedes dieser Produkte meist einen langen Weg hinter sich. Häufig werden sie in Fernost gefertigt und im Container auf die rund vierwöchige Seereise nach Europa geschickt. Hier legen die Schiffe in Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Bremerhaven oder Wilhelmshaven an, um nur einige der großen Seehäfen zu nennen. Von den Westhäfen geht es häufig per Binnenschiff weiter in die großen Wirtschaftszentren entlang der Rheinschiene.

Für die Nordhäfen ist hingegen die Bahn das wichtigste Verkehrsmittel, zumindest auf längeren Strecken. Im Binnenland angekommen, wird der Container per Lkw dem Empfänger zugestellt, entladen und dann zu einem Containerdepot gebracht. Von dort wird

er wieder per Lkw aufgenommen, mit Exportwaren wie etwa Chemieprodukten, Maschinen oder Autoteilen beladen und per Zug oder Binnenschiff zu den Seehäfen befördert, um seine Reise nach Übersee anzutreten.

Gegen Versorgungspässe

Im Jahr 2018 haben viele Menschen zu spüren bekommen, was es heißt, wenn große Teile der Wirtschaft überwiegend auf ein einziges Transportmittel und einen einzigen Versorgungsweg setzen. In diesem Jahrhundertsommer führte der Rhein über Wochen so wenig Wasser, dass die Versorgung mit Rohstoffen zum Teil ins Stocken geriet und die Distribution von Halbfertigerzeugnissen und Exportprodukten massiv gestört war. Selbst Tankstellen verzeichneten Lieferengpässe und mussten von weit her versorgt werden.

In dieser Zeit reifte bei IGS Intermodal und CTS Container Terminal

die Idee, der Wirtschaft eine Ergänzung zum Binnenschiff anzubieten. Gemeinsam nahmen die Mittelständler eine Idee für eine Containerzuglinie von Köln nach Hamburg wieder auf, die die Deutsche Bahn zwei Jahre zuvor eingestellt hatte, da sie nicht wirtschaftlich zu betreiben sei.

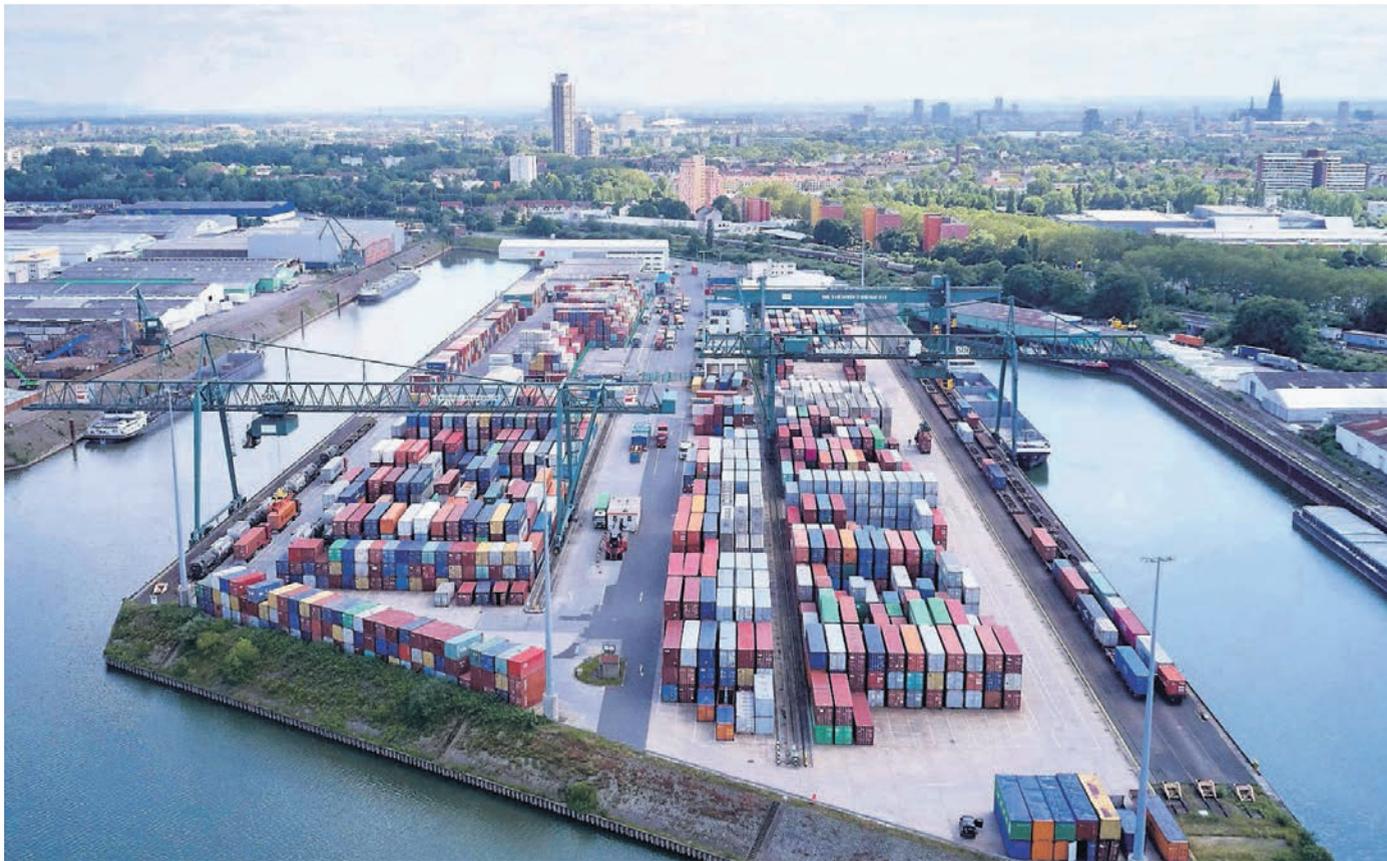
IGS: Intelligenter Güter Service

Nun steht „IGS“ für „Intelligenter Güter Service“, und so haben die findigen Logistikexperten von IGS und CTS die damalige Idee einfach weiterentwickelt. „Ein Containerzug hat eine Kapazität von rund 100 TEU (siehe Glossar) pro Richtung“, erläutert Ronny Kehrhahn, Leiter Rail Operations bei IGS Intermodal, „aber man braucht mindestens 90 TEU pro Zug und Richtung, um ihn wirtschaftlich zu betreiben.“ Da die Partner realistisch genug waren, um dieses Risiko nicht einzugehen, haben sie die Idee entwickelt, bestehende Containerzug-

verbindungen des IGS Netzwerks umzurouten und auf dem Rückweg einen Zwischenstopp in Köln einzulegen.



Harald Rotter, Geschäftsführer der IGS Intermodal FOTO: IGS INTERMODAL



CTS Container-Terminal im Hafen Köln-Niehl: Leistungsfähige Anbindung an den Hafen Hamburg

FOTO: CTS

INFO

IGS und Partner

IGS Intermodal gehört zur IGS Logistics Group, einem Hamburger Familienunternehmen und Spezialisten für intelligente wie individuelle Logistiklösungen. Die IGS Logistics Group greift auf mehr als 550 Mitarbeiter zurück. Der Partner CTS gehört wiederum zur Duisburger Logistikgruppe NESKA (siehe Seite 10) und nutzt rund 173.000 Quadratmeter Fläche im Hafen Köln-Niehl.

IGS Intermodal Container Logistics GmbH
 Afrikastraße 3
 20457 Hamburg
 Tel. 040-74002 0
 sales@igs-intermodal.de

So fahren nun 700 Meter lange Züge aus dem Hamburger Hafen zweimal pro Woche nach Aschaffenburg und auf dem Rückweg über Köln-Niehl-Hafen nach Hamburg zurück. Das ist zwar etwas teurer, aber die Züge waren vom ersten Tag an gut ausgelastet und auch saisonale Aufkommensschwankungen waren kein Thema. Da die Kunden, in der Regel Spediteure und Reedereien, mindestens drei Abfahrten pro Woche und Richtung benötigen, verkehrt ein dritter Zug pro Woche in gleicher Weise über Schweinfurt nach Köln.

An den beiden bayerischen Terminalstandorten betreibt IGS ebenfalls Containerterminals mit Partnern zusammen. Dabei legen die Züge nur ei-

nen kurzen Stopp in Süddeutschland ein, um einige Waggons beispielsweise für Importcontainer nach Schweinfurt abzukuppeln und Waggons mit Exportcontainern wieder anzukuppeln, bevor sie die Fahrt nach Köln fortsetzen. Container, die zum Beispiel sonntags in Hamburg auf den Zug verladen werden, treffen bereits am Montagabend in Köln ein. Exportcontainer, die montags in Köln geladen werden, sind bereits am nächsten Tag in Hamburg, um auf das Seeschiff verladen zu werden. Man ist also tatsächlich „flott“ unterwegs.

Gute Resonanz im Rheinland

Die Wirtschaft im Rheinland hat diese smarte Idee gut angenommen. Das Zu-

sammenspiel von IGS und CTS funktioniert gut und das Zugangebot erfreut sich steigender Beliebtheit. Dennoch ist IGS auch realistisch genug, was das Potenzial angeht: „Das Binnenschiff ist und bleibt das Rückgrat der Containerlogistik entlang der Rheinschiene“, sagt Harald Rotter, Geschäftsführer der IGS Intermodal. „Wir wollen der Wirtschaft eine wichtige Ergänzung zum Binnenschiff bieten, um sich stets zwei Transportwege zu sichern. Und zwar nicht nur bei Niedrigwasser. Außerdem verlagern wir mit unserem Zug Güterverkehr von der Straße auf die Schiene. Dass das dringend notwendig ist, sieht man jeden Tag auf der Autobahn A1 in Richtung Köln.“

Unterschiedliche Leitungswege

Wiederkehrende Phasen von Niedrigwasser sind nicht die einzige Gefahr für die Lieferketten, die auf funktionierende Wasserwege angewiesen sind. Auch gravierende Havarien, wie etwa die des Motorschiffs „Waldhof“ im Januar 2011, legen große Teile der Schifffahrt auf dem Rhein lahm und kosten die Wirtschaft in der Region viele Millionen Euro – Kosten, die vermieden werden können, wenn man von vornherein auf mehrere Pferde setzt und sich für seine Produkte unterschiedliche Leitungswege sichert. Geschäftsführer Rotter scherzt: „Damit die Sportschuhe auch zukünftig flott im Laden stehen.“



TEL.: +49 203 47989-0
 SALES@NESKA.COM
 WWW.NESKA.COM



LOGISTICS

INTERMODAL



WE WILL FIND YOUR WAY.

Lagermanagement / Papierlogistik / Stahllogistik / Schüttgutlogistik / Inhouse Logistik
 Internationale Spedition / 6 Container-Terminals / trimodale Transportlösungen

High-End-Komponenten für die ganze Welt



Getriebelieferung: Der Schwerlastverkehr zwischen Hamburg und Nordrhein-Westfalen wird präzise vorbereitet, aufwendig genehmigt und aufmerksam von einer Projektgruppe begleitet.

FOTO: SMS GROUP

Der Anlagen- und Maschinenbauer SMS group schwört auf den Hamburger Hafen. Der Spezialist für Maschinen- und Anlagenbau aus Nordrhein-Westfalen ist mit seinen mächtigen Komponenten auf eine optimale Logistikperformance in der ganzen Welt angewiesen.

VON ARND WESTERDORF

„Der Hafen Hamburg bleibt auch in den nächsten Jahren und Jahrzehnten einer der wichtigsten Hafenplätze in Deutschland für die SMS group GmbH“, bekundet Sebastian Scheffler, Leiter Projektlogistik bei dem Anlagen- und Maschinenbauer. Das Düsseldorfer Unternehmen ist als Hersteller für Maschinen und Anlagen international für die Stahl- und Nichteisen- (NE-)Metallindustrie tätig und produziert große schwere Komponenten.

Hier kommt unter anderem der Hafen Hamburg ins

Spiel, wenn das Schwergut zu den Empfängern in aller Welt – vor allem in China und Indien – transportiert und umgeladen wird. Ein anschauliches Beispiel für die Probleme beim Schwerguttransport war vor geraumer Zeit ein 185 Tonnen schweres Großgetriebe, das vom Hamburger Hafen ins chinesische Yantai verschifft wurde. Dabei erwies sich der Weg innerhalb Deutschlands als das größte Problem, da ein Straßentransport nicht genehmigungsfähig war. Die Autobahn A45 bei einer weiteren Produktionsstätte der SMS group im siegerländischen Hilchenbach

sei ebenso wenig schwerlastfähig wie sonstige durchgängige Strecken zu den Häfen, erklärt Scheffler.

Nach viermonatigem Genehmigungsverfahren und hohem Planungsaufwand sei das Großgetriebe, zerlegt in Einzelstücke, auf einem 20-achsigen Spezialwagen nach Hamburg gebracht worden. Der Transport habe fast zwei Wochen betragen, so der SMS group-Logistikleiter. An der Waterkant haben Spezialisten am kaihafen Hallenterrminal des Unternehmens Wallmann die Komponenten – auch aus der Fertigung in Mönchenglad-

bach – konsolidiert. Dann wurde das Industriegetriebe nach Fernost verschifft.

Hürden und Hilfen bei Transport und Umschlag

Diese Transporte werden immer häufiger im kombinierten Verkehr durchgeführt. Insbesondere auch, weil zahlreiche Baustellen auf den Straßenwegen und Beschränkungen auf Brücken solche Schwergutverkehre erschweren. Allerdings ist da noch die Hürde der aufwendigen und langwierigen Genehmigungsverfahren, in die viele Genehmigungsbehörden für den Vor- und Nachlauf zu den Terminals eingebunden sind. Aus Sicht der Behörden wiederum stellt die steigende Zahl von Anträgen eine Herausforderung dar.

Da ist eine enge Kooperation mit den Betreibern der genutzten Logistikkapazitäten hilfreich. „Der Hamburger Hafen jedenfalls investiert kräftig in seine Infrastruktur und setzt sich für eine Beschleunigung der Verfahren ein“, betont Ingo Egloff, Vorstand von Hafen Hamburg Marketing. Mitarbeiter Markus Heinen, der die HHM-Hafenvertretung für Nordrhein-Westfalen führt, leitet deshalb zusammen mit Gunnar Platz, Geschäftsführer von Planco Consulting in Essen, die Projektgruppe „Hamburg-NRWplus“ (siehe Bericht auf Seite 2): „Wir haben mit vielen Unternehmen in der Region gesprochen, um zu erfahren, wo die Probleme in der Praxis wirklich liegen. Diese wollen wir gemeinsam lösen.“

Fertigung und Versandlogistik am Niederrhein

Das gilt selbstverständlich auch für den SMS group-Fertigungsstandort mit technischer Versandlogistik in



Sebastian Scheffler, Leiter Service-logistik Deutschland bei der SMS group: „Umschlag im Hafen Hamburg läuft uneingeschränkt gut.“

FOTO: SMS GROUP

Mönchengladbach. Die Groß- und Schwerteile werden aus der nieder-rheinischen Stadt in der Regel über das Felbermayr-Terminal im nahen Hafen Krefeld nach Hamburg geliefert. Diese gebrochenen Transporte eignen sich für Schwergut mit einem Stückgewicht von mindestens 100 Tonnen.

Erschwerend kommt nun die Covid-19-Pandemie mit ihren gesundheitlichen Risiken und staatlichen Restriktionen dazu. SMS group-Projektlogistikleiter Scheffler berichtet von „leichten Verzögerungen bei Seefrachten aufgrund von geringerem Schiffsraum, verursacht durch auf Reede gelegte Schiffe“ und „teureren Luftfrachtraten durch die derzeit kaum angebotenen Personenvlieger für Stückgut“.

Während in manchen europäischen Ländern weitere coronabedingte Verzögerungen auftraten, zeigt sich Scheffler zumindest mit dem Lkw-Verkehr zu den genutzten Häfen sehr zufrieden – und das trotz längerer Laufzeiten im gebrochenen Verkehr und hoher Zusatzkosten für den Sonderverkehr. „Insgesamt lief der Umschlag im Hafen Hamburg gefühlt uneingeschränkt“, so der SMS group-Manager. Im speziellen Fall der Groß- und Schwerteile ist die Bahn für ihn am Standort Mönchengladbach „leider keine Alternative, da die meisten Teile nicht ins Lichtraumprofil passen und kein Gleisanschluss vorhanden ist“. Das Profil meint vor allem die senkrechte Querebene eines Fahrweges und damit hier die begrenzten Ausmaße der Transportwaggons in Breite und Höhe.

Zahlen verdeutlichen Relevanz

Wie wichtig die logistische Komponente für den weltweit gefragten Hersteller für Hütten- und Walzwerktechnik ist, verdeutlichen auch die folgenden Zahlen. Das Unternehmen, für das die 70 Mitarbeiter der Versandlogistik in Deutschland an den vier NRW-Standorten Hilchenbach, Düsseldorf, Mönchengladbach und Witten arbeiten, trägt von Jahr zu Jahr enorme Frachtkosten: rund 25 Millionen Euro.

Von den 200 Großraum- und Schwertransporten wurde ein Viertel von Mönchengladbach aus geschickt und der Großteil von Hilchenbach. Dabei war das Stückgut mit dem schwersten Gewicht ein 300 Tonnen wiegender Walzenständer. Insgesamt versandte die SMS group 115.000 Frachttonnen im Jahr 2019, davon ein Drittel über den Hafen Hamburg. Damit kommen zwei starke Partner zusammen.

INFO

Spezialist SMS group

SMS group ist eine Gruppe von international tätigen Unternehmen des Anlagen- und Maschinenbaus für die Stahl- und NE-Metallindustrie. Rund 14.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erwirtschaften weltweit einen Umsatz von über 2,9 Milliarden Euro. Alleineigentümer der Holding SMS GmbH ist die Familie Weiss Stiftung.

Die zentralen Standorte in Deutschland sind Düsseldorf, wo im Wesentlichen die Geschäftsbereiche Metallurgie, Bandanlagen, Elektrik und Automation und Digitalisierung beheimatet sind, das siegerländische Hilchenbach mit den Geschäftsbereichen Flachwalzwerke, der Standort Mönchengladbach mit den Geschäftsbereichen Langprodukte und Schmiedetechnik sowie der Standort Witten (ebenfalls Schmiedetechnik). In Hilchenbach und Mönchengladbach betreibt die SMS group eigene Fertigungsstätten, in Witten eine Montagewerkstatt.

SMS group GmbH
Eduard-Schloemann-Straße 4
40237 Düsseldorf
Telefon: 0211 881-0
E-Mail: [communications\(at\)sms-group.com](mailto:communications(at)sms-group.com)
Internet: www.sms-group.com/de
Social-Media Kanäle: www.instagram.com/sms_group_int
https://twitter.com/SMS_group_GmbH
www.linkedin.com/company/sms-group-gmbh
App: SMS group #connect app
(Apple AppStore, Google Play)

Ansprechpartner:
Leiter Servicelogistik
Sebastian Scheffler
Wiesenstraße 30
57271 Hilchenbach
Telefon: 02733-29 2577

DEIN HAFEN

JUST ONE CLICK AWAY.

HAFEN-HAMBURG.DE



Dreimal Hamburg und zurück

Rheinland und Hamburg sind logistisch eng verbunden – unter anderem durch die Zugverbindungen, die die neska Group aufgebaut hat. Das Logistik-Unternehmen kombiniert Verkehrskonzepte auf Schiene, Straße und Wasser.

Ob per Schiff, Bahn oder Lkw: Das Logistik-Unternehmen neska sucht immer den optimalen Transportweg für die Container.

FOTOS (2): LARS BEHRENDT/NESKA



VON JÜRGEN GROSCHE

Endverbrauchern ist der Name vielleicht weniger ein Begriff, aber in der Logistik spielt die neska Group insbesondere in Nordrhein-Westfalen eine wichtige Rolle, und ohne ihre logistischen Dienstleistungen würden auch viele Verbraucher die Lücke spüren. Neska beschäftigt rund 750 Mitarbeiter an 23 Standorten, ein Großteil davon entlang des Rheins. Dazu gehören auch die Terminal-Standorte in Duisburg, Krefeld, Düsseldorf und Köln, ebenso die uct Umschlag Container Terminal GmbH, die in Dormagen eine eigene Hafenanlage betreibt. Dieses Netzwerk biete eine einzigartige Vielschichtigkeit, die den Kunden eine große Flexibilität bei der Gestaltung ihrer Lieferketten ermögliche, beschreibt Stefan Hütten, Geschäftsführer bei neska, das Geschäftsmodell. „Wir sind nicht auf einen Verkehrsträger festgelegt, sondern suchen immer den optimalen Transportweg.“

Das Schiffs- und Speditionskon-

tor neska unterteilt sich in die beiden Segmente Logistics und Intermodal. Im Logistics-Bereich geht es um den Umschlag, die Lagerung und den Transport der unterschiedlichsten Güter im Verbund mit den Verkehrsträgern Straße, Bahn und Schiff. An den Standorten werden jährlich über 6,5 Millionen Tonnen Produkte umgeschlagen.

neska intermodal betreibt Terminals und Zugsysteme sowie eine eigene Binnenschiff-Flotte, die tägliche Verbindungen zu allen wichtigen Seehäfen garantieren. Durch diese kombinierten Verkehre werden laut Unternehmensangaben rund 250.000 Lkw-Fahrten pro Jahr eingespart. Transporte mit dem Binnenschiff und der Bahn weisen im Vergleich mit dem Lkw eine weit bessere Bilanz hinsichtlich der Emission pro Ladeinheit auf, heißt es auf der Homepage. Die Zugverbindungen werden mit Bahn-Partnern wie zum Beispiel dem Schwesterunternehmen Rheincargo oder anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen abgewickelt.

Im Logistik-Geflecht spielen die

Nord-Verbindungen eine wichtige Rolle. Seit rund einem Jahr pendelt ein Shuttlezug zwischen dem Container-Terminal im Niehler Hafen in Köln und den Seehäfen Hamburg und Bremerhaven. Der Kölner Terminal wird von der CTS Container-Terminal GmbH betrieben, ebenfalls eine neska-Tochter.

neska intermodal betreibt Terminals und Zugsysteme sowie eine eigene Binnenschiffs-Flotte.



Die Containerzüge verkehren dreimal pro Woche und Richtung zwischen Rhein und Alster. „Damit entlastet die neska-Gruppe die innerdeutschen Straßen und schont die Umwelt“, betont Normen Preuß, Vertriebsleiter bei neska intermodal.

Die Importzüge fahren jeweils sonntags, dienstags und donnerstags in Hamburg los. Die Mitarbeiter der CTS Container-Terminal GmbH ent- und beladen in Köln montags, mittwochs und freitags abends. Schon am jeweiligen Folgetag erreichen die Exportzüge wieder die Hansestadt Hamburg. Die IGS Intermodal Container Logistics GmbH ist im Norden für die Abwicklung zuständig. Die neska-Tochter CTS übernimmt in der Region Köln die Zustellung und alle Services rund um den Container. Dazu gehören an beiden Standorten alles rund um das Be- und Entladen von Container (Stuffing und Stripping), Wartung und Reparaturen, Gefahrgutlagerung, aber auch An- und Verkauf oder Miete von Containern.

Die Verbindung Köln-Hamburg sei interessant zum Beispiel für die rheinische Chemieindustrie, die ja in Köln ei-



Die Containerzüge der neska-Gruppe verkehren dreimal pro Woche und Richtung zwischen Rhein und Alster.

FOTO: NESKA

nen Schwerpunkt hat, sagt Preuß. Auch einige Importe kommen über Hamburg ins Rheinland, während Exporte wegen der Nähe eher über die Westhäfen (Zeebrugge, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) laufen.

Im Mai vergangenen Jahres startete die Verbindung, die von Rheincargo bedient wird. Bereits seit Juni 2018 verkehrt das Zugsystem „Rhein-Nordseehäfen-Xpress“ (RNX) zwischen dem Rhein-Ruhr Terminal Duisburg und den deutschen Seehäfen Hamburg, Wil-

helmshaven und Bremerhaven. Die Nachfrage entwickelte sich so stark, dass die Frequenz bald schon auf drei wöchentliche Abfahrten erhöht wurde. Die Strecke ist auch interessant, weil sie das Logistikzentrum RuhrOst mit seinen zwei Container-Terminals im östlichen Ruhrgebiet mit den Standorten Bönen und Unna anbindet. „Dort werden einige Container abgeladen und über Partner zugestellt“, erklärt Preuß.

Gerade in der Corona-Zeit erwies sich die systemrelevante Bedeutung der Lo-

gistik, die oftmals unter großen Anstrengungen die Versorgung der Bevölkerung mit Waren und Nahrungsmitteln sicherstellte. Da nach Corona auch der Welthandel wieder anziehen dürfte, gilt die Zukunft der Branche als gesichert. Allerdings leidet sie unter Belastungen. „Das Infrastrukturthema steht ständig auf der Tagesordnung“, sagt Preuß, der auf Engpässe bei Eisenbahn- und Autobahnbrücken, zum Beispiel der A40 bei Duisburg oder der A1 bei Leverkusen, hinweist.

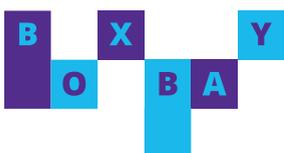
THE FUTURE IS VERTICAL

JOINT VENTURE SMS GROUP AND DP WORLD

THE REVOLUTION OF CONTAINER STORING OF PORTS!

BOXBAY offers innovative solutions for container storing and handling by means of High Bay Storage (HBS) systems – a disruptive technology that significantly improves operations at container terminals. Learn how you can create 200 percent more capacity than a conventional container terminal.

www.box-bay.com



THE FUTURE IS VERTICAL. EXPLORE NOW.



Auf dem Weg zur Klimaneutralität

Die Hamburger Hafen und Logistik AG, kurz HHLA, ist der größte Terminalbetreiber im Hamburger Hafen und damit einer der wichtigsten Verkehrsknoten für die globalen Handelsbeziehungen der deutschen Wirtschaft.

VON ARND WESTERDORF

Vor 135 Jahren gegründet, blickt das Unternehmen auf eine lange Tradition zurück, trägt aber die Gene eines Start-Ups in seiner DNA. Ohne Innovationen und den Drang, sich ständig mit neuen Trends und Technologien auseinanderzusetzen, wäre der Weg der HHLA nicht erfolgreich gewesen. Heute stehen Digitalisierung und nachhaltiges Wirtschaften im Fokus der Unternehmensstrategie.

Die HHLA gilt in der Hafengewirtschaft als Vorreiter, wenn es um Zukunftstechnologien geht.

So kündigt die Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath an, dass die HHLA bis zum Jahr 2030 die absoluten CO₂-Emissionen halbieren und bis 2040 als Gesamtkonzern klimaneutral werden wolle. Ein ehrgeiziges Ziel für ein energieintensives Geschäft wie Hafenumschlag und Gütertransport. Wie es geht, zeigt sich am HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA). Die Umschlaganlage an der Süderelbe in Hamburg zählt zu den modernsten ihrer Art. Sie wurde vom TÜV Nord als weltweit erster Containerterminal

als klimaneutral zertifiziert, und dies wurde vor kurzem erneut bestätigt.

Im Fokus des technischen Fortschritts steht die Vermeidung und Reduzierung von CO₂-Emissionen im wirtschaftlichen Rahmen. Bei manchen Terminalprozessen muss die HHLA noch auf die Kompensation über Emissionsreduktions-Zertifikate setzen. Ziel ist es, diesen Anteil konsequent herunterzufahren. Gleichzeitig werden zusammen mit Herstellern neue technische Lösungen entwickelt und Prototypen getestet.

Optimierte Prozesse und neue Technik

„Jede Prozessoptimierung und jede technische Neuentwicklung hinterfragen wir nicht nur hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit und ihres Nutzens für unsere Kunden, sondern auch in puncto Nachhaltigkeit“, sagt Angela Titzrath und ergänzt: „Wer frühzeitig in innovative, klimaschonende Technologien investiert, hat schneller tragfähige Resultate, die bei Shareholdern, Kunden, Mitarbeitern und in der Gesellschaft gleichermaßen Akzeptanz finden.“



Der HHLA Container Terminal Altenwerder zählt zu den modernsten seiner Art. FOTO: HHLA/THIES RÄTZKE



Die automatischen Containertransportfahrzeuge (AGV) sind ein wichtiger Baustein für die Klimaneutralität am CTA.

FOTO: HHLA/THIES RÄTZKE



HHLA-Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath, hier mit der Bundeskanzlerin und gebürtigen Hamburgerin Dr. Angela Merkel: „Wer frühzeitig in innovative, klimaschonende Technologien investiert, hat schneller tragfähige Resultate!“
FOTO: HHLA / THIES RÄTZKE

INFO

Hamburger Hafen und Logistik AG

Die HHLA ist ein führendes europäisches Logistikunternehmen mit Umschlaganlagen in Hamburg und im europäischen Ausland. Die Bahntochter Metrans verknüpft mit wöchentlich rund 550 Zugabfahrten die Häfen an Nord- und Ostsee sowie der Adria mit dem Binnenland in Mittel- und Osteuropa. Rund 6300 Beschäftigte sind für die HHLA tätig - mit einem Umschlag von 7,6 Mio. Container und einem Transportvolumen von 1,6 Mio. Containern im Jahr 2019. Mehr Infos unter hlla.de mit Nachhaltigkeitsbericht, einigen Eindrücken und Animationen.

Hamburger Hafen und Logistik AG
Bei St. Annen 1
20457 Hamburg
Telefon 040-3088 0
Social Media Kanäle:
www.youtube.com/c/HhlaDe
www.xing.com/company/hhla
www.linkedin.com/company/hhla/
www.instagram.com/containerhafenhamburg

Doch nun „Butter bei die Fische“, wenn es auf Norddeutsch um Konkretes geht: Die 14 Containerbrücken für den wasserseitigen Umschlag am CTA, die 52 vollelektrifizierten Portalkräne im Containerblocklager und ebenso die vier Bahn-Portalkräne am Terminalbahnhof – alles wird zu 100 Prozent mit Ökostrom betrieben. Prozesse, die heute noch CO₂-Emissionen verursachen, werden sukzessive auf elektrifizierten Betrieb umgestellt, oder die Umstellung wird erprobt. Die Hälfte der rund

100 autonom fahrenden Containertransporter, AGVs genannt, fahren bereits mit Lithium-Ionen-Batterien. Bis 2022 sollen alle auf die schnellladefähige Batterietechnologie umgestellt sein.

Mehr Infos unter cta-klimaneutral.de

Dem umschlagsstärksten Containerbahnhof Europas stehen für eine Elektrifizierung per Oberleitung die – ökostrombetriebenen – Kräne im Weg. Deshalb rangieren

auf dem CTA die ersten Hybrid-Loks der Welt, angeschafft von der HHLA-Eisenbahntochter Metrans. Die zumeist im Akkubetrieb fahrenden Loks verbrauchen bis zu 50 Prozent weniger CO₂ und Kraftstoff sowie bis zu 70 Prozent weniger Stickstoffdioxid.

„HHLA Pure“ Angebot für das Hinterland

Die Maßnahmen machen nicht an der eigenen Kaikante halt. Denn nur gemeinsam mit Kunden und Partnern können auch die Transportwege ent-

lang der Lieferketten umweltfreundlicher gestaltet werden. Die HHLA offeriert mit „Pure“ ein neues Produkt, das klimaneutrale Transporte vom Hafen bis weit ins europäische Binnenland über die eigene Bahn-Tochter Metrans sicherstellt. Mit energie- und ladungseffizienten E-Loks und Leichttragwaggons bietet „HHLA Pure“ der Wirtschaft den klimafreundlichen Umschlag und Transport – auch via Rheinland.

Mehr Infos im Internet unter hlla.de/pure

Hamburg - Köln
Näher, als man denkt. IGS Intermodal.

IGS Intermodal Container Logistics GmbH · Afrikastr. 3 · 20457 Hamburg · Tel. +49 40 74002-0 · sales@igs-intermodal.de

Der Hafen Hamburg in Zahlen

Viel Dynamik, viel Verkehr, viele Superlative – das ist der Hafen Hamburg. Sie machen ihn zu einem der weltweit flexibelsten und leistungsfähigsten Universalhäfen.

VON ARND WESTERDORF

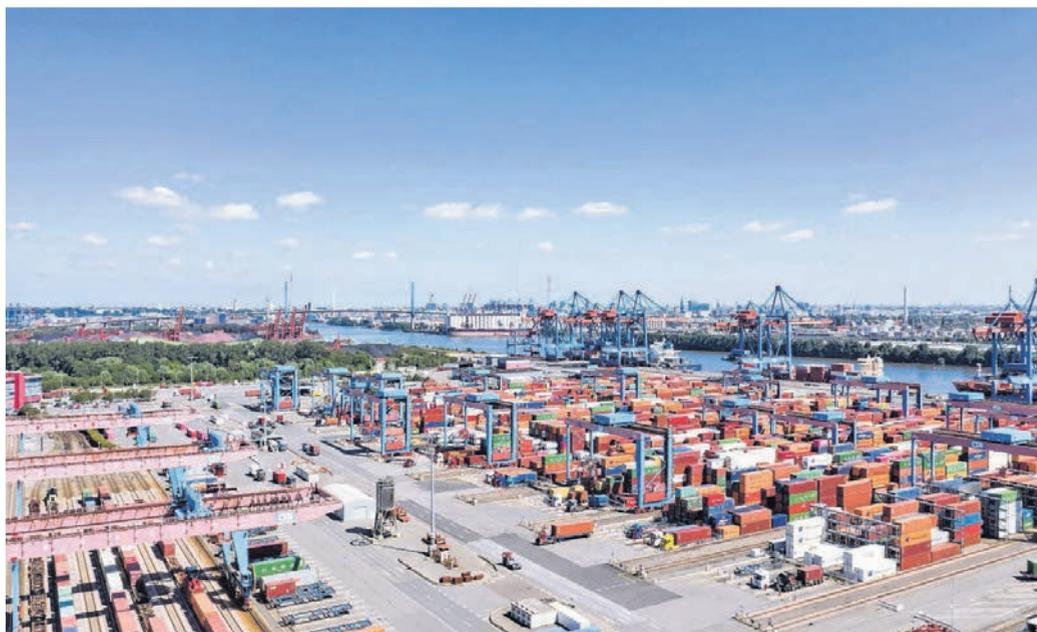
In Hamburg sind rund 2500 Brücken über die Alster und weitere Wasserwege gebaut – damit ist die Hansestadt Spitzenreiter in Europa und wird auch das „Venedig des Nordens“ genannt. Alleine der Hamburger Hafen steuert zu dieser stolzen Statistik mehr als **130 Elbinselbrücken** bei. Mit einer **Grundfläche von 7200 Hektar** – das ist ungefähr ein Zehntel der gesamten Stadt – ist er noch dazu der bundesweit größte Universalhafen.

Doch das ist natürlich bei dieser imposanten „Stadt in der Stadt“ nicht alles: Der Hafen Hamburg verzeichnet rund **8000 Schiffsanläufe** pro Jahr und bietet knapp **320 Liegeplätze** an den insgesamt **43 Ki-**

lometer langen Kaimauern für Seeschiffe.

Der „Port of Hamburg“ verfügt über **vier moderne Containerterminals, drei Kreuzfahrtterminals** und rund **50 spezialisierte Umschlaganlagen** für Verladungen von beweglichen Gütern (RoRo = Roll on – Roll off) und Stückgut sowie von Massengütern aller Art. Am „Tor zur Welt“ treffen pro Woche **2300 Güterzüge, unzählige Lkw und rund 170 Binnenschiffe** ein. Täglich verkehren mehr als **200 Güterzüge mit insgesamt ungefähr 5500 Waggons** zwischen Europas größtem Eisenbahnhafen und dem Hinterland.

Der Hafen stärkt etwa **7300 Logistik-Unternehmen** den Rücken, die innerhalb der Stadtgrenzen aktiv und at-



Der Hafen Hamburg bietet imposante Fakten.

FOTO: HHLA/THIES RÄTZKE

traktive Arbeitgeber sind. Der Hafen bringt insgesamt über **150.000 Arbeitnehmer** in Lohn und Brot. Im Jahr 2019 gingen **136,6 Millionen Tonnen Ladung** über die Kaikanten des größten deutschen Seehafens, was gegenüber dem Vorjahr ein Plus von 1,1 Prozent entspricht. Zu dieser Menge zählten rund **9,3 Millionen TEU,**

also Standardcontainer. Vor allem im gewerblichen Bahnverkehr konnte der Hamburger Hafen zulegen: Der Transport von **2,7 Millionen TEU auf der Schiene** bedeutete ein **sattes Wachstum von 10,4 Prozent** und damit ein neues Rekordergebnis.

Vor diesem Hintergrund ist der Hafen Hamburg nach ei-

genen Angaben der drittgrößte Containerhafen in Europa und steht auf **Platz 17 in der Liste der weltweit größten Containerhäfen**. „Dies sind nur einige der Faktoren, die den Hamburger Hafen zu einem der flexibelsten und leistungsfähigsten Universalhäfen der Welt machen“, heißt es bei Hafen Hamburg Marketing (HHM).

Kleines Lexikon der Logistik

Die wichtigsten Fachwörter und Kürzel kurz erklärt

Gebrochener Verkehr

Diese Organisationsform steht im Rahmen Multimodaler Transporte im Gegensatz zum Direktverkehr (ungebrochener Verkehr)

Hinterland

Branchenbegriff für das Binnenland, also das komplette Gebiet landeinwärts hinter dem Hafen

Intermodaler Verkehr

Intermodaler Verkehr meint eine mehrgliedrige Transportkette, bei der mindestens zwei verschiedene Verkehrsträger eine bestimmte Transport- oder Ladeeinheit befördern. So wird ein Container vom Schiff auf den Zug oder von der Bahn auf einen LKW umgeladen.

Kombinierter Verkehr

Im Gegensatz zum Direktverkehr, bei dem Güter ab Werk zu einem weiterverarbeitenden Betrieb oder gewerblichen Nutzer transportiert werden,

kommt es beim kombinierten Verkehr zu einem (mehrmaligen) Umschlag.

Multimodaler Verkehr

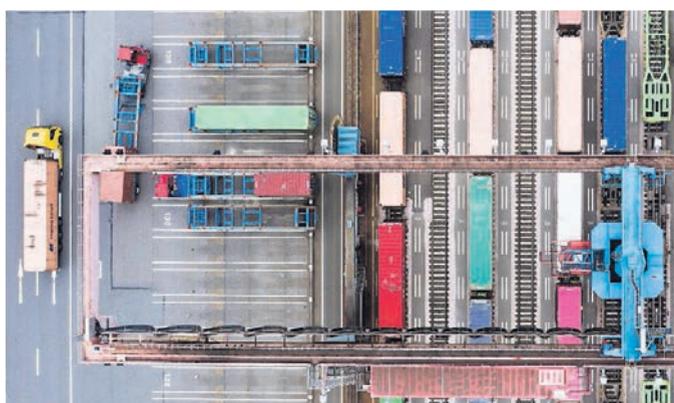
Multimodaler Verkehr findet unter Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines bestimmten Zeitraums statt. Dabei werden Güter innerhalb dieser Zeitscheibe mit mindestens zwei unterschiedlichen Verkehrsträgern transportiert.

TEU

Hinter dem Kürzel für den englischen Begriff „Twenty-foot Equivalent Unit“ steckt der Zwanzig-Fuß-Standardcontainer. Diese Containergröße ist gleichbedeutend mit der ISO-Norm 668, die hierfür 6,058 Meter Länge, 2,438 Meter Breite und 2,591 Meter Höhe vorgibt.

Umschlag

Der Umschlag (oder das Umschlagen) ist in der Logis-



Der Umschlag (oder das Umschlagen) ist in der Logistik einer der drei Hauptprozesse.

FOTO: HHLA/THIES RÄTZKE

tik neben dem Lagern und dem Transport einer der drei Hauptprozesse (TUL-Prozesse). Bei diesem Vorgang wechseln Güter das Transportmittel etwa von einem LKW auf ein Schiff. Die Begriffe des Be- und Entladens stehen teils auch für den Umschlag oder das Verladen. Das Umschlagen umfasst manchmal noch das Sortieren, Einlagern, Auslagern und Kommissionieren.

ZARA-Häfen

Das Kürzel ZARA fasst die vier Seehäfen von Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam an den westlicher gelegenen Nordsee-Küsten von Belgien und den Niederlanden zusammen. Diese vier Seehäfen sind auch unter dem Begriff der Westhäfen in der Branche geläufig und stehen in Konkurrenz zum Hafen Hamburg.

Impressum

Verlag:

Rheinische Post Verlagsgesellschaft mbH, Zülpicher Straße 10, 40196 Düsseldorf

Geschäftsführer: Johannes Werle, Patrick Ludwig, Hans Peter Bork, Matthias Körner (verantwortl.)

Anzeigen)

Druck:

Rheinisch-Bergische Druckerei GmbH, Zülpicher Straße 10, 40196 Düsseldorf

Anzeigen:

Jürgen Jankowski, Rheinische Post Medien GmbH, 0211 505-2065, E-Mail: Juergen.jankowski@rheinische-post.de

Produktion:

Rheinland Presse Service GmbH, Monschauer Straße 1, 40549 Düsseldorf, José Macias (verantwortlich), Jörg Mehl, Jürgen Grosche
Mitarbeit: Arnd Westerdorf
Kontakt: 0211 528018-12, redaktion@rheinland-presse.de

Neue Seidenstraße: China ist ein sehr wichtiger Partner

China ist die vielzitierte „Werkstatt der Welt“ und Deutschland ein exportorientierter Lösungsspezialist. Am Hamburger Hafen kommen beide produktiv zusammen.



Vor kurzem ist mit dem Shandong-Europa-Express eine weitere Möglichkeit dazugekommen, wertvolle und eilige Ladung von der Ostküste Chinas nach Westeuropa zu transportieren: 36 Züge fahren wöchentlich nach einem festen Fahrplan und steuern 27 chinesische Destinationen an. FOTO: SHANDONG EUROPE EXPRESS

VON ARND WESTERDORF

In aller Welt sind innovative und präzise Produkte „Made in Germany“ genauso gefragt wie Waren aus chinesischer Großproduktion. Am Hafen Hamburg treffen sich beide Richtungen. Der Hafen ist für Deutschland und viele andere Staaten Europas der zentrale Knotenpunkt für Verkehre rund um das Reich der Mitte. Über den China-Express, der die über 10.000 Kilometer lange Zugstrecke von Hamburg über Peking hinaus nach Zhengzhou in 15 Tagen bewältigt, bietet der Port of Hamburg

eine Alternative für zeitkritische Gütertransporte.

Die moderne Variante einer alten Handelsverbindung, die „Neue Seidenstraße“, wurde vor sieben Jahren mit mehreren Routen aus der Taufe gehoben und soll weiter ausgebaut werden. Unter dem Motto „One Belt – One Road“ will die Volksrepublik China noch mehr Güterzüge über den Wirtschaftsgürtel in Europas Westen schicken: Laut Prognosen steigt die Zahl der Bahnzüge bis zum Jahr 2027 von anfangs 800 Transporten mit einem Volumen von 25.000 TEU auf tausende Züge mit

insgesamt 670.000 TEU (TEU: siehe Glossar auf Seite 14).

Fast jeder dritte Container, der im Hamburger Hafen über die Kaikante geht, hat sein Ziel oder seinen Ursprung im Reich der Mitte. Laut Vermarkter Hafen Hamburg Marketing (HHM) gibt es in der Europäischen Union keinen anderen Hafen mit mehr China-Aktivitäten als in Hamburg. Vor kurzem ist zum Beispiel mit dem Shandong-Europa-Express eine weitere Möglichkeit dazugekommen, wertvolle und eilige Ladung von der Ostküste Chinas nach Westeuropa zu transportieren: 36 Züge

fahren wöchentlich nach einem festen Fahrplan und steuern 27 chinesische Destinationen an. „Wir haben hier eine führende Rolle inne. Hamburg ist nicht nur im Seeverkehr der Knotenpunkt für China-Verkehre, sondern auch auf der Neuen Seidenstraße im Bahnverkehr zwischen Europa und der Volksrepublik ein wichtiges Drehkreuz“, betont denn auch HHM-Vorstand Axel Mattern und unterstreicht zugleich dessen Position in Deutschland: „39 Prozent des nationalen Containergüterverkehrs haben auf der Schiene aktuell als Ziel oder Startpunkt den Hamburger Hafen.“

JUNGE KOMM
BALD WIEDER... **UND**
ZWAR MIT BIER!

ERFRISCHEND
WAHR



DAS EINZIG WAHRE

