

UNIVERSAL HAFFEN

PORT OF HAMBURG MAGAZINE

DER AKTUELLE HAFENENTWICKLUNGSPLAN 2040 BETONT AUSDRÜCKLICH DIE VIELSEITIG- KEIT DES HAMBURGER UNIVERSALHAFENS.



Liebe Leserinnen und Leser,

der Hamburger Hafen ist ein echter Universalhafen, in dem die unterschiedlichsten Güter von Getreide, Kakao, Gewürzen und Obst über Flüssigladung bis hin zu tonnenschwerer Projektladung umgeschlagen werden.

Aber es ist nicht nur der Umschlag, sondern auch die Lagerung, der Weitertransport ins beziehungsweise aus dem Hinterland sowie die Veredelung oder Montage- und Demontearbeiten, die zur täglichen Arbeit im Hafen gehören. Positiv wirkt sich dies auf den Wirtschaftsstandort Hamburg aus, sind diese Vorgänge doch sehr wertschöpfungsintensiv. Die Unternehmen der Hafen- und Transportwirtschaft haben hierfür ein breites Know-how aufgebaut, das die Kundinnen und Kunden sehr schätzen.

Der aktuelle Hafenentwicklungsplan 2040 betont ausdrücklich die Vielseitigkeit des Hamburger Universalhafens. Neuen Güterarten, zum Beispiel alternativen Energieträgern wie Ammoniak, wird dabei selbstverständlich Rechnung getragen. Die Hafenunternehmen sind ebenfalls dabei, neue Geschäftsfelder zu entwickeln und aufzubauen. Ein wunderbares Beispiel hierfür ist Evos. Der Standort in Hamburg wäre sofort bereit, mit der Lagerung und dem Umschlag von Kohlendioxid zu beginnen. Es fehlt lediglich noch der Markthochlauf.

Dieses und viele weitere spannende Beispiele finden Sie in diesem Port of Hamburg Magazine. Lassen Sie sich in eine interessante Welt des Hafens entführen.

Bleiben Sie neugierig, Ihr

AXEL MATTERN

Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.



Inhaltsverzeichnis



03 EDITORIAL

UNIVERSALHAFEN

06 FAHRZEUGE UND FRUCHT

Der O'Swaldkai ist ein Paradebeispiel für den Universalhafen

12 DÜFTE AUS TAUSENDUNEINER NACHT

H.D. Cotterell schlägt Kakao, Gewürze und Nüsse um und lagert sie



16 MARITIMES BINDEGLIED

Deufol hat mit der Übernahme des Wallmann-Terminals Dienstleistungen gebündelt

20 DER HAMBURGER UNIVERSALHAFEN IN ZAHLEN

Insgesamt 114,3 Millionen Tonnen wurden im vergangenen Jahr an Seegütern umgeschlagen



22 TRADITION IN DER NISCHE

Louis Hagel hat sich auf den Umschlag von Düngemitteln spezialisiert

26 LOGISTIK-HUB FÜR CO₂

Evos wäre bereit für den Umschlag von Kohlendioxid in größeren Mengen. Das Know-how ist vorhanden



28 136 RÄDER FÜR EINE LOK

Gruber Logistics transportierte 25 Loks über den Hamburger Hafen nach New Jersey

32 FIT WIE IMMER

Die Schwimmkräne der HHLA sind zusammen fast 150 Jahre alt und noch so kräftig wie am ersten Tag



HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.

36 PORT NEWS

Neues rund um den Hamburger Hafen

38 HHM INTERN

Stefan Kunze geht in den Ruhestand

WALLMANN&CO

DEUFOL SEAPORT HUB

Visit us at deufol.com
or wallmann-hamburg.de

Professionals at the waterfront

Handling and Warehousing

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

Quay Operation and Warehousing

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



 BRUNSBÜTTEL PORTS
more than moving

 RENDSBURG PORT
more than moving

 GLÜCKSTADT PORT
more than moving

 SCHRAMM
Ports & Logistics SWEDEN



SCHRAMM

Ports & Logistics

FLEXIBEL & UNIVERSAL



17

HAFEN- UND LOGISTIKSTANDORTE IN
NORDDÉUTSCHLAND UND SKANDINAVIEN

www.schrammgroup.de

company of
SCHRAMM
group



Brunsbüttel Ports GmbH

Fahrzeuge und Frucht

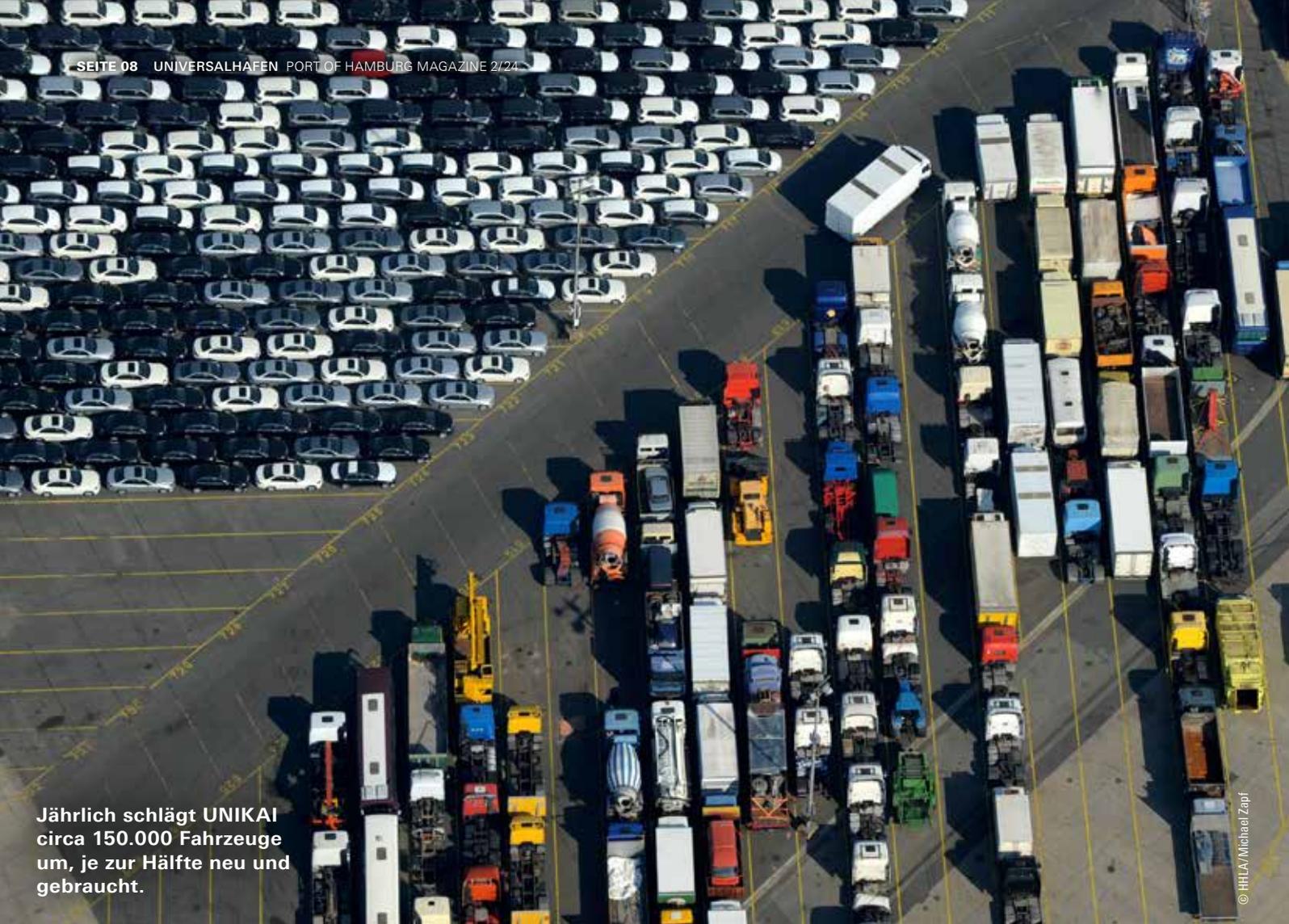
Der O'Swaldkai ist mit zwei HHLA-Terminals und vielen verschiedenen Warenarten ein Paradebeispiel für den Hamburger Universalhafen.

VON KERSTIN KLOSS

„Alles, was rollt und Räder hat, kommt hier an“, erklärt Hartmut Wolberg, während er selbst am Steuer eines Vans sitzt. Der Geschäftsführer der UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft fährt über das knapp 40 Hektar große Terminalgelände, von dem ein großer Teil als Parkplatz dient: „Hier ist die Lkw-Annahme, aber es kommen auch Busse, Agrargeräte und fast wie neu aussehende Zugmaschinen.“ UNIKAI ist einer von zwei Terminalbetreibern auf dem O'Swaldkai, wo das Unternehmen, mehrheit-

lich im Besitz der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), rund zwei Drittel der Fläche managt. Am Terminal auf der Elbinsel Kleiner Grasbrok wird gerade ein ConRo-Schiff der Reederei Grimaldi für Westafrika beladen. Auf der Stellfläche warten unter anderem drei aufeinander gestapelte Fahrzeuge. „Wenn Sie einen Muldenkipper wie diesen verschiffen wollen, können Sie oben einen Pkw oder Van reinsetzen, das ist sehr effizient“, erklärt Wolberg.





Jährlich schlägt UNIKAI circa 150.000 Fahrzeuge um, je zur Hälfte neu und gebraucht.

Der Geschäftsführer steuert die Neuwagen-Abteilung an und fährt an SUVs von BMW

vorbei, alle aus Südafrika für den deutschen Markt importiert. Gerade bewegt sich ein Autotransporter für acht Pkw, ein sogenannter 8er-Zug, aufs Terminal. Auch auf den vier vorhandenen Gleisstrecken kommen frisch produzierte Exportfahrzeuge an. UNIKAI fertigt alle Neuwagen ab, die Mercedes und VW über den Hamburger Hafen verschiffen. Wolberg fährt zu nagelneuen Liebherr-Kranen, die auf eigener Achse zum Terminal gelangen: „Das ist Hightech, dafür müssen unsere Mitarbeitenden qualifiziert sein.“ Sie erhalten im Werk regelmäßig Schulungen.

Jährlich schlägt UNIKAI circa 150.000 Fahrzeuge um, je zur Hälfte neu und gebraucht. Von den Neuwagen werden manche in Container verpackt. „Wir stellen Fahrzeuge auf Paletten und laschen sie darauf, schieben dann die Paletten in den Container“, erklärt Wolberg. Meist werden die Fahrzeuge allerdings direkt oder auf Trailern über eine Ro-Ro-Rampe in das Innere der Schiffe gefahren. Die Hafenaar-

Hartmut Wolberg
Geschäftsführer der
UNIKAI Lagerei- und
Speditionsgesellschaft



© HHLA/Mele Marensen

beiter müssen mit Schraubenschlüssel und Spannketten umgehen können, um einzeln angelieferte Teile zu doppeln, bevor sie an Bord gehen, oder Ladung auf dem Schiffsdeck mit Gurten zu sichern. Beobachten lässt sich das auf einem fast 300 Meter langen ConRo-Schiff der Reederei ACL, das im wöchentlichen Dienst nach Nordamerika verkehrt.

Vorsichtig fährt Wolberg den Van aufs Unterdeck, wo Kisten mit Ladung stehen, deren Inhalt zu groß oder zu schwer für Container ist. Die maßgeschneiderten Kisten bauen gelernte Zimmerleute in der benachbarten 5.000 Quadratmeter großen Laschhalle. Seefest auf Rolltrailern gelascht, werden sie an Deck auf im Boden eingelassenen Laschpunkten befestigt. „Diese Art Verkehre übernimmt sonst keiner im Hamburger Hafen“, betont Wolberg. Draußen zeigt er eine weitere Spezialität: Siemens, Bombardier und Alstom bestehen darauf, dass neue Loks und Waggons nicht per Kran auf Trailer gesetzt, sondern behutsam daraufgezogen werden: „Dafür rüsten wir die Trailer um und schweißen Schienen darauf. Wir haben ein System entwickelt, mit dem wir Waggons und Lokomotiven aus dem Gleis direkt auf den Trailer ziehen können.“

Zum Schluss biegt Wolberg in eine Halle ab, in der Kakao aus Westafrika lagert. „Wir sind das Schwei-

zer Taschenmesser im Hamburger Hafen – das Multitalent. Es gibt fast nichts, was wir nicht können“, fasst er zusammen. Dazu gehört auch der wasserseitige Umschlag von Kühlcontainern im Auftrag des HHLA Frucht- und Kühl-Zentrums (HHLA FKZ), das knapp 30 Prozent der Terminalfläche auf dem O'Swaldkai betreibt. Mehrheitsgesellschafterin ist die HHLA, der belgische Terminal-Operator Sea-Invest hält 49 Prozent.

„Jede vierte Banane, die wir in Deutschland essen, wird bei uns umgeschlagen“, sagt Axel Hoeckrich, Geschäftsführer des HHLA FKZ sowie der HHLA-Spedition Ulrich Stein. Als er 2007 bei der auf den Import von Südfrüchten spezialisierten Spedition anfang, lagen noch fünf Bananenschiffe an der Kaimauer. Während der Weltwirtschaftskrise 2007/2008 entdeckten Conrainerreedereien das ganzjährige Geschäft mit hohen Volumina. „Seit 2012 arbeitet die Reederei Maersk zusammen mit dem Frucht-Importeur Fyffes, der seine eigenen Kühlschiffe abschaffte“, berichtet Hoeckrich. „Wir

schlagen heute ungefähr 400.000 Tonnen Bananen im Jahr um, die aus mehreren Anbauländern in Lateinamerika stammen.“

Von den verschiedenen Hamburger Containerterminals konsolidiert das HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum Bananenboxen, die größere Containerschiffe die Elbe hinaufbringen. Dabei spielt der Kampf gegen Drogeneinfuhren eine wichtige Rolle. Auf Basis einer Risikoanalyse müssen Bananen-Stichproben durch einen Scanner. „Weil die Transporte aus Südamerika im Fokus stehen, haben wir die höchste Scanquote im Hafen“, sagt er.

Nach Ankunft der Ware in Hamburg organisiert die Ulrich Stein Spedition Qualitätskontrollen, Verzollung und Umfuhren zum O'Swaldkai, möglichst mit umweltfreundlichen Schuten. Lkw transportieren

Axel Hoeckrich
Geschäftsführer
des HHLA FKZ
sowie der HHLA-
Spedition Ulrich Stein



© HHLA/Nele Martensen

Neuwagen kurz vor der
Wärmebehandlung.



Zusätzlich zu Bananen schlägt das HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum pro Jahr 60.000 bis 80.000 Tonnen andere, meist saisonale Obstsorten, wie Äpfel, Zitrusfrüchte oder Trauben, um.



© HHLA/Engel + Götten

nur wenige und eher die zeitkritischen Boxen. Den kompletten physischen Umschlag übernimmt die Schwesterfirma HHLA FKZ von der Aufnahme des Containers am Terminal, dem Auspacken bis zum Einlagern und Beladen von wöchentlich 400 Kühl-Lkw mit je 24 Paletten, die im Auftrag des Einzelhandels fahren. Die durchschnittliche Lagerdauer gibt der Geschäftsführer mit drei bis vier Tagen an, „Bananen sind ein Schnelldreher-Geschäft“. Im HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum werden übrigens nur grüne Bananen umgeschlagen. Gelbe werden aussortiert und entsorgt, weil sie im Handel überreif wären.

Zusätzlich zu Bananen schlägt das HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum pro Jahr 60.000 bis 80.000 Tonnen andere, meist saisonale Obstsorten, wie Äpfel

aus Neuseeland, Zitrusfrüchte aus Südafrika oder Trauben aus Indien, um. Am weltweit zweitwichtigsten Fruchthandelsstandort arbeitet das Unternehmen für multinationale Importeure wie Fyffes, Dole, Del Monte oder lokal ansässige Firmen wie Cobana sowie direkt für Einzelhändler wie EDEKA und REWE.

Der Fruchturnschlag hat eine lange Tradition am O'Swaldkai. Seit Ende des 19. Jahrhunderts hat sich viel geändert bis zum aktuellen hohen Automatisierungsgrad. Als Beispiel nennt Hoeckrich im Bananenschuppen das automatische Hochregallager oder die „Ballerina“ genannte Ausgabestation, weil sie sich so schnell dreht. Für „eines der modernsten Bananenterminals der Welt“ wurde der Mietvertrag mit der Stadt Hamburg kürzlich bis 2049 verlängert. ■

Die HHLA schlägt ungefähr 400.000 Tonnen Bananen im Jahr um, die aus Anbauländern in Lateinamerika stammen.



© HHLA/Thies Rätzke



TRUST A MARKET LEADER

MSC has become a leader in container shipping over the past decades and has been a stable partner for business in Hamburg from the very beginning. Our network of road, rail and sea transport allows us to offer sustainable and reliable door-to-door solutions for the German market. MSC's local teams ensure that your cargo is always in safe hands.



[msc.com](https://www.msc.com)

MOVING THE WORLD, TOGETHER.



Düfte aus Tausendund-einer Nacht

Das traditionsreiche Familienunternehmen H.D. Cotterell hat sich unter Einhaltung strenger Qualitätsstandards auf den Umschlag und die Lagerung von Kakao, Gewürzen und Nüssen spezialisiert. Der Hafenlogistiker bewirtschaftet an fünf Standorten eine Lagerfläche von rund 100.000 Quadratmetern.

VON NICOLE DE JONG

Wer H.D. Cotterell im Hamburger Hafen besucht, dem schlägt sofort der Geruch von Kakao und Gewürzen entgegen. Das in fünfter Generation inhabergeführte Familienunternehmen ist seit mehr als 130 Jahren im Hamburger Hafen tätig und seit jeher auf den Umschlag und die Lagerung von Kakao, Gewürzen und Nüssen spezialisiert. „Der Kakaoumschlag macht den Großteil unseres Geschäftes aus“, erläutert Rainer Fabian, seit Oktober 2023 Geschäftsführer bei H.D. Cotterell und seit 30 Jahren im Universalhafen Hamburg tätig.

Die meisten Kakaolieferungen kommen als Bulk-Ware, das heißt lose in Containern per Seeschiff an den Containerterminals oder auch am Unikai an, wo das Unternehmen circa 20.000 Quadratmeter Hallenfläche direkt an der Kaikante bewirtschaftet. Auch landen dort mit Bulk-Kakao beladene Schiffe mit bis zu 15.000 Tonnen an. Die früher als Quartiersleute bezeichneten Fachkräfte für Hafenlogistik entladen die Kakaobohnen mit Förderbändern und Radladern und schütten sie in einer großen Halle bis zu zwölf Meter hoch auf.

Insgesamt nutzt H.D. Cotterell im Hamburger Hafen an fünf Standorten rund 100.000 Quadratmeter Lagerfläche. „Wir lagern die Kakaobohnen ein, die später bei großen Verarbeitern in Hamburg oder im gesamten Raum der EU zu Kakaobutter, -masse, -pulver oder auch direkt zu Schokolade verarbeitet werden“, erläutert er. Darüber hinaus bevorratet das Unternehmen auch Kakaoprodukte wie Kakaobutter und -mas-

se und versorgt damit den ehemals eigenen Schmelzbetrieb auf dem Betriebsgelände, den der Firmeninhaber Thomas Cotterell vor Jahren gebaut, aber inzwischen verkauft hat. Im Hamburger Hafen ansässig zu sein, schätzt das Unternehmen, weil die Wege von der Kaikante in die Läger und auch für die Verteilung an die weiterverarbeitende Industrie kurz sind.

Um die Lebensmittelsicherheit zu gewährleisten, ist H.D. Cotterell nach FSSC 22000, BIO DE-ÖKO-039, BIOSUISSE ORGANIC und AEO zertifiziert und erledigt auch alle Zollformalitäten. Damit die Bohnen ihre

Qualität halten, werden sie trocken und gut belüftet gelagert. Zu den Aufgaben der Hafenlogistiker gehört zudem, die Qualität der Ware zu prüfen und stetig zu beobachten. Dafür schafft das Unternehmen gerade neue Überwachungsgeräte an, die die Luftfeuchtigkeit und auch die Feuchtigkeitswerte der Bohnen ständig kabellos überwachen.

Die Mitarbeitenden von H.D. Cotterell nehmen von jeder eintreffenden Partie Proben und führen Beancut und Beancount durch, das heißt, sie schneiden die

Thomas Cotterell
Firmeninhaber von
H.D. Cotterell



© Nicole de Jong

Rainer Fabian
Geschäftsführer bei
H.D. Cotterell



© Nicole de Jong

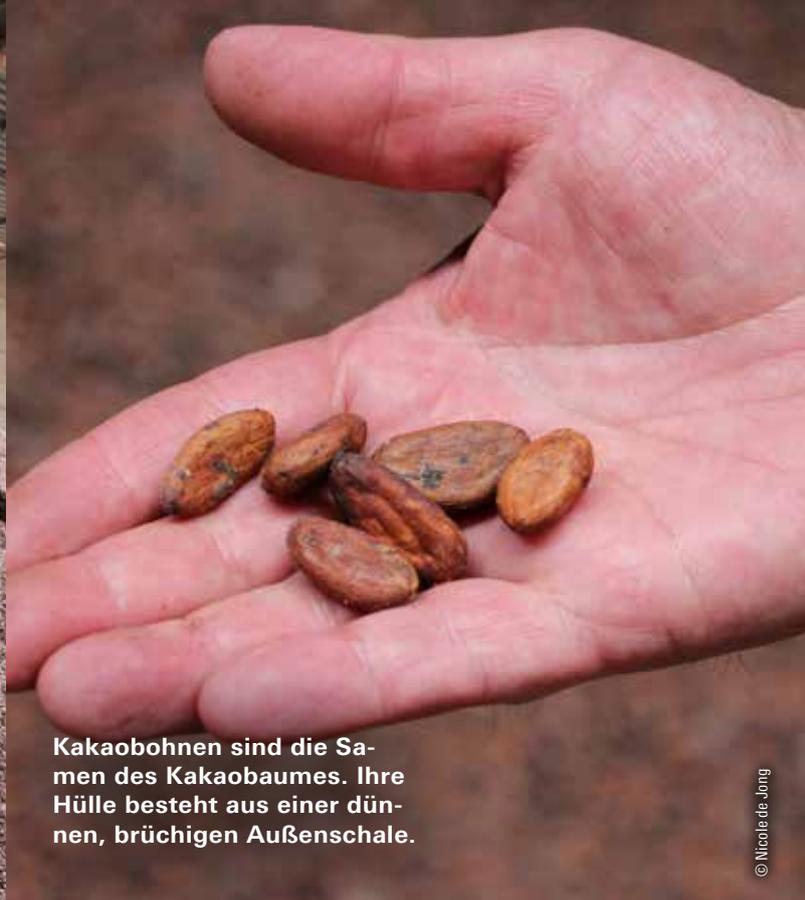


© Nicole de Jong



H.D. Cotterell lagert auf einer Fläche von 60.000 Quadratmetern 95.000 Tonnen Kakaobohnen.

© Nicole de Jong



Kakaobohnen sind die Samen des Kakaobaumes. Ihre Hülle besteht aus einer dünnen, brüchigen Außenschale.

© Nicole de Jong

Bohnen auf und analysieren sie im eigenen Labor. Wie sind die Bohnen beschaffen? Sind sie frei von Schimmel, Schädlingen oder anderen Verunreinigungen? Wie viel wiegen die einzelnen Bohnen? Sind Farbe, Geruch und Geschmack in Ordnung? Die Hafenlogistiker haben die Temperatur der Ware immer im Blick, da diese sich durch eine Art Gärungsprozess erwärmt, der die Qualität auf natürliche Weise beeinflusst. H.D. Cotterell lagert auf einer Fläche von 60.000 Quadratmetern 95.000 Tonnen Bohnen: Umgerechnet ist das der Kakaogehalt von etwa drei Milliarden Tafeln Vollmilkschokolade. Das Lager wird durchschnittlich zweimal im Jahr umgeschlagen.

„Viel Bewegung tut den Bohnen bei der Lagerung nicht gut, weil sie leicht brechen“, erläutert der Geschäftsführer. Der Umschlag mit den Radladern und Förderbändern sei relativ robust, daher ist es wichtig, die Ware anschließend so wenig wie möglich zu bewegen. Kakao, der in 60 Kilo schweren Jutesäcken ankommt, wird auf Paletten gestapelt und gewogen. Bei der Auslieferung erfolgt zum größten Teil eine Verladung ohne Säcke, deshalb werden diese vorher aufgeschnitten und die Bohnen lose in den Lkw verladen. Bio-Kakaobohnen jedoch werden bisher ausschließlich in Säcken umgeschlagen, was die geforderte Nachverfolgbarkeit von Biowaren möglich macht. Die Mitarbeitenden dokumentieren alles, speichern die Daten ab und senden sie an die Wareneigner.



„Kakao ist im Moment sehr teuer“, sagt Fabian. Im vergangenen halben Jahr habe sich der Preis etwa sechsfacht. Eine Tonne kostet derzeit zwischen 7.300 und 8.200 Euro – je nachdem, woher die Bohnen kommen. Der Hauptgrund für die Preiserhöhung sind geringere Erntemengen. „Grundsätzlich ist ein Rückgang der importierten Mengen für uns nicht gut, da wir unsere Mitarbeiter weiter voll beschäftigen und die Maschinen im Einsatz halten wollen. Da wir aber so breit aufgestellt sind, können wir das gut kompensieren“, fügt er hinzu. Warum die Mengen gesunken sind, sei nicht eindeutig zu klären. Als Gründe werden Wetterbedingungen und Änderungen von politischen und wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen genannt.

Aktuell treibt H.D. Cotterell auch die neue Entwaldungsverordnung der EU um, die im Januar 2025 in Kraft treten soll und eine noch bessere Rückverfolgbarkeit von Kakao fordert. Sie soll dazu beitragen, die weltweite Entwaldung zu reduzieren und darüber hinaus Menschenrechte und die Rechte indigener Völker zu fördern. Die praktische Umsetzung für die beteiligten Firmen ist bis jetzt aber noch nicht klar. H.D. Cotterell arbeitet daher zusammen mit Verbänden aktiv an Lösungen und bringt seine Erfahrung konstruktiv ein. Neben Kakao gilt die Verordnung auch für Rinder, Kaffee, Ölpalmen, Kautschuk, Soja und Holz, die künftig nur noch dann legal in Europa vermarktet oder aus der EU exportiert werden dürfen, wenn sie



Beancut: Gut geschulte Mitarbeiter schneiden die Bohnen auf und prüfen Farbe, Geruch und Geschmack.



Iwona Markowska ist Lebensmittelindustrietechnologin mit Schwerpunkt Getreideverarbeitung und prüft im Labor die Qualität des Kakaos.

entwaldungsfrei erzeugt und die Gesetze des Erzeugerlandes eingehalten wurden.

Und damit nicht genug: Das auf Lebensmittelrohstoffe spezialisierte Unternehmen bewirtschaftet weitere 40.000 Quadratmeter Lagerfläche für Gewürze wie Kardamom, Pfeffer oder Paprika sowie Nüsse und Ingwer. Es lagert aber auch Reis oder fertige abgepackte Gewürzmischungen, mit denen Asiashops in Deutschland beliefert werden. „Wie beim Kakao auch, kümmern wir uns gut um die Ware unserer Kunden, kontrollieren die Qualität und erledigen die Zollabfertigung“, erzählt Fabian.

Die Mitarbeitenden werden umfassend geschult, damit sie wissen, wie Proben genommen werden und dass es im Lager zum Beispiel zu keiner Kontamination mit Waren kommt, die wie beispielsweise Erdnüsse Allergien auslösen können. „Wir machen oft den Spagat zwischen dem rustikalen Hafenschuppen und dem Hygienestandard, der den Anforderungen der Lebensmittelverarbeitenden Industrie entspricht“, sagt er. Die Mitarbeitenden sind sich bewusst, dass sie eine große Verantwortung tragen.

Und das Unternehmen schlägt auch allgemeines Stückgut wie Kautschuk oder Holz sowie Konsumartikel um. Insgesamt laufen die Geschäfte gut. Das zeigt sich auch daran, dass H.D. Cotterell plant, in bestehende Immobilien zu investieren und am Stammsitz am Ellerholzdamm eine neue, größere Halle zu bauen. Und auch das Thema Nachhaltigkeit kommt nicht zu kurz. „Wir sind ein CO₂-neutrales Unternehmen – weil wir es so wollen, nicht weil wir müssen“, erzählt Fabian.

Inhaber Thomas Cotterell sei Elektroautofahrer der ersten Stunde. Die Firmenwagenflotte ist komplett elektrifiziert, auch die meisten Mitarbeitenden fahren mittlerweile elektrisch. Strom produziert das Unternehmen seit einiger Zeit selbst mit der PV-Anlage auf dem Hallendach, die 500 Kilowattpeak leistet. Damit kann sich der Betrieb in den sonnenreichen Jahreszeiten weitgehend autark versorgen. Das Unternehmen hat 19 Ladepunkte installiert, wo die E-Autos aufgeladen werden. H.D. Cotterell beschäftigt derzeit rund 65 Mitarbeitende, die einer anspruchsvollen und abwechslungsreichen Tätigkeit nachgehen. „Und es riecht auch immer gut bei uns“, resümiert Fabian. ■

Wo kommt Kakao her?

Kakao wächst in Äquatornähe, die größten Mengen kommen aus Westafrika. Die Pflanze benötigt eine hohe Luftfeuchtigkeit und viel Regen bei möglichst konstant hohen Temperaturen zwischen 25 und 30 Grad Celsius, wie sie unter anderem an der Elfenbeinküste und in Ghana herrschen und wo zwei Ernten pro Jahr möglich sind. Kakao wächst aber auch in den tropischen Gebieten Mittel- und Südamerikas sowie Asiens.



Maritimes Bindeglied

Mit der Übernahme des Wallmann-Terminals hat Deufol alle Dienstleistungen an einem zentralen Ort gebündelt. Der auf Schwergut, Breakbulk und Projektladung spezialisierte Logistiker versteht sich auch als Spezialist für digitale Infrastruktur.

VON NICOLE DE JONG



Der Standort Hamburg könnte als Lückenschluss in der Logistikkette des global agierenden Dienstleisters Deufol bezeichnet werden. Erst recht, seit der auf Breakbulk, Schwergut, Projektladung, Industrieverpackungen und IT spezialisierte Dienstleister das Wallmann-Terminal im Hafen übernommen hat. Das Multipurpose-Seaport-Hub bildet das maritime Bindeglied für die 90 Standorte des Unternehmens in zwölf Ländern. Es verfügt über 130.000 Quadratmeter Fläche, davon 50.000 Quadratmeter Hallenfläche, sowie über vier nicht schienengebundene Mobilkräne, die sich flexibel auf dem Terminal bewegen und im Tandem bis zu 400 Tonnen Stückgewicht bewegen oder heben können.

Dazu kommt eine 600 Meter lange Kaianlage mit drei Schiffsliegeplätzen, von wo aus der Dienstleister schwere Ladung weltweit verschifft. Neben dem Wasser- gibt es auch einen eigenen Gleisanschluss. Damit hat Deufol die Terminaldienstleistungen und die Wertschöpfung an einem Standort gebündelt. Ob Schwergutkisten, Montage, Konsolidierung, Verpackung und Versand – alles geschieht an einem zentralen Ort, ohne zusätzliche Transporte innerhalb des Hafens. Der Zeitaufwand für die Verschiffung ist gesunken, und die Straßen innerhalb des Hafens wurden um rund 10.000 Lkw-Fahrten pro Jahr entlastet. Groß, schwer und oft von hohem Wert sind die Waren, die Deufol in Hamburg umschlägt: Güter aus dem Maschinen- und Anlagenbau, die Kunden für Projekte in aller Welt benötigen. „Ein Auftraggeber aus dem Norden Hamburgs baut Bohrhämmer für die Offshore- und Windindustrie“, erzählt Dirk Wülfing, Senior Regional Manager Customer Development bei Deufol. Die Komponenten, die auf dem Land- und Seeweg zum Wallmann-Terminal gelangen, werden dort zwischengelagert, fertig montiert und entsprechend auf Seeschiffe verladen.

Ein anderer Kunde produziert und verpackt Gasturbinen in seinem Werk in Berlin und lagert diese bei Deufol in Hamburg in Halle 8 zwischen, bis sie im jeweiligen Kraftwerksprojekt benötigt werden. Um

diese Güter auf dem Terminal bewegen zu können, setzt der Dienstleister auf die Unterstützung eines Hamburger Spezialtransporteurs. „Dank seinem hydraulisch betriebenen Equipment ist es möglich, die oft mehr als 300 Tonnen schweren Turbinen aufzunehmen und in die Hallen zu fahren“, erläutert Wülfing.



Deufol hat eine 600 Meter lange Kaianlage mit drei Schiffsliegeplätzen, von wo aus der Dienstleister schwere Ladung weltweit verschifft.

Für ein Unternehmen aus der Getränkeabfüllindustrie übernimmt Deufol alle Leistungen entlang der Lieferkette. Dazu gehört teils die Demontage von Anlagenteilen ebenso wie der Transport, die Lagerung, die Konsolidierung sowie die optimierte Verpackung. „Wir bilden das gesamte Projekt des Kunden bereits im Vorfeld digital ab, um es strategisch zu optimieren und so eine maximale Auslastung der Transportmittel zu gewährleisten“, sagt er.



Deufol besitzt vier nicht schienengebundene Mobilkräne, die sich flexibel auf dem Terminal bewegen und im Tandem bis zu 400 Tonnen Stückgewicht bewegen oder heben können.



© Deufol

Das Multipurpose-Seaport-Hub Wallmann bildet das maritime Bindeglied für die 90 Standorte von Deufol in zwölf Ländern.

Deufol versteht sich als Spezialist für physische und digitale Infrastruktur und wirbt damit, alles aus einer Hand anzubieten mit dem Ziel, individuelle und internationale Logistikkonzepte zu entwickeln, um Verschwendung zu vermeiden, Durchlaufzeiten zu verkürzen, Transport- und Verpackungskosten zu senken und die Wirtschaftlichkeit und Effizienz seiner Kunden zu steigern. „Mit unseren Dienstleistungen wollen wir unsere Kunden schneller machen, Verkehrswege zwischen ihren Werken optimieren und Ladungen bündeln, um überflüssiges Handling zu vermeiden“, betont er. Alles, was beim Kunden rausgeht, nimmt dort keinen Platz mehr weg und hilft, seine Produktionskapazitäten zu erhöhen. „Oft ist es sehr sinnvoll, ihre Güter bei uns verpacken zu lassen, auch das hilft, schneller Platz auf dem eigenen Werksgelände zu schaffen“, ergänzt Wülfing.

Mit dem Wallmann-Terminal, das seit 2021 zu Deufol gehört, ist es gelungen, die Wertschöpfungstiefe für die Auftraggeber weiter zu erhöhen. Anders als Containerschiffe fahren Breakbulk-Schiffe nicht immer auf festen Routen, sondern werden dorthin geschickt, wo die entsprechenden Anlagenteile gesammelt werden. „Derzeit arbeiten wir beispielsweise an einem Staudammprojekt in Laos mit. Wo auch immer auf der Welt die großen und schweren Güter gebraucht werden, fahren wir hin“, erläutert er. Mit Hilfe von Rolltrailern wird die übergroße und schwere Ladung hin- und herbewegt oder in die Hallen gefahren.

Die digitale Abwicklung spielt dabei eine große Rolle. „Wir wollen die Warenströme nachvollziehbar machen, damit Baustellen nicht ins Stocken geraten oder Kunden Waren neu bestellen müssen“, betont Wülfing. Gerade bei Großbaustellen komme es immer noch vor, dass die Güter zwar angeliefert wurden, aber dort nicht wiedergefunden werden, weil sie nicht eindeutig identifizierbar, markiert oder gelabelt sind. „Das kostet unnötigerweise sehr viel Geld und Zeit.“

Deufol beschäftigt rund 60 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ausschließlich digitale Lösungen erarbeiten. Der Dienstleister rühmt sich damit, der einzige dieser Größe mit einer komplett eigenen IT-Infrastruktur zu sein, um eine Lieferkette digital transparent von Ende zu Ende abbilden zu können. Damit können die Kunden ihre Ware lückenlos verfolgen, auch wenn Unterlieferanten mit im Spiel sind. Sie sehen beispielsweise, wo was gekauft wurde und in wie vielen Teilen die Ware ankommt. Auf dieser Basis können sie ihre Baustelle entsprechend steuern. Klingt trivial, ist es aber nicht. Denn oft wissen die Bauleiter gar nicht, was geliefert wird oder bekommen Teile, die sie erst in einem halben Jahr benötigen. „Mit unserem Tool behalten sie den Überblick.“

Nicht alle Waren, die verschifft werden, lagert Deufol gleich im Hamburger Hafen. Da Lagerflächen dort relativ teuer sind, nutzt der Dienstleister auch seine Binnenstandorte und lässt die Güter erst kurz vor der Verladung auf das Schiff in den Hafen brin-

gen. In manchen Fällen lagert Deufol Güter dennoch auch länger in seinen Hallen, wenn Kunden bei sich keinen Platz für Ersatzteile haben oder um beispielsweise Turbinenlaufwerke für Offshore-Windanlagen bei Bedarf schnell verschiffen zu können.

Die Flächen sind nicht nur teuer, sondern auch begrenzt, was Wülfiging durchaus als Herausforderung sieht. „Wir haben grundsätzlich zu wenig Platz und wir sehen es skeptisch, dass vorhandene Flächen für Wohnbebauung genutzt werden, anstatt sie der Hafenvirtschaft für Wachstum zur Verfügung zu stellen“, beklagt er. Es sei nicht nachvollziehbar, warum ehemalige Terminalflächen zweckentfremdet würden, zumal gleichzeitig die Angst vorherrsche, dass Ladung in andere Häfen abwandern könnte.

Eine weitere Herausforderung sei der Arbeits- und Fachkräftemangel, vor allem im gewerblichen Bereich, der nicht nur Deufol und nicht nur den Standort Hamburg betreffe. Um dem entgegenzuwirken, bildet das Unternehmen in seiner Akademie in Dortmund unter anderem Industrieverpacker oder Speditionskaufleute aus, die später im Hafen arbeiten. Mit einem entsprechenden Programm sorgt Deufol dafür, dass die Mitarbeiter bleiben. „Das Schwierigste

ist, Leute zu finden. Wir haben es gerade in Hamburg erlebt: Von zehn Bewerbern kommen mit Glück zwei zum Vorstellungsgespräch. Manche tauchen trotz unterschriebenem Arbeitsvertrag erst gar nicht auf“, sagt Wülfiging.

Andererseits sieht sich der Projektlogistiker im Vorteil, weil er ein Nischenprodukt anbietet und über ein eigenes Terminal verfügt. Das sei nicht nur für die eigene Wertschöpfung interessant, sondern auch ein Trumpf bei der Kundenakquise. „Wir können die Ende-zu-Ende-Dienstleistung aus eigener Hand anbieten, mit eigener Infrastruktur und eigenem Personal“, betont er. Auch die Kunden hätten zu wenig Personal und schätzten daher eine vernünftige Kommunikation mit nur einem Ansprechpartner, kurze Durchlaufzeiten und sinnvolle Verpackungen.

Für die großen, schweren und sperrigen Produkte der Kunden entwickeln und produzieren die speziell ausgebildeten Deufol-Mitarbeiter standardisierte, aber auch individuelle Verpackungen, meist aus Holz, Grobspanplatten und Sperrholz. Dabei geht es um effiziente, kostengünstige und langlebige Lösungen, die sowohl den Kräften auf dem Seeweg als auch den klimatischen Beanspruchungen standhalten. ■

Klimaneutral bis 2040

Wegweiser in eine klimaneutrale Zukunft

Die Logistik von morgen muss nachhaltig funktionieren.

Die Hamburger Hafen und Logistik AG stellt sich dieser Herausforderung. Denn wir nehmen unsere Verantwortung für Gesellschaft, Umwelt und Mitarbeitende ernst. Als ein führender europäischer Logistikkonzern gestalten wir eine nachhaltige Zukunft der Logistik mit. Dafür organisieren wir Transport- und Datenströme wie auch komplette Arbeitsprozesse neu und setzen auf innovative, energiesparende Technologien.

Eines unserer Ziele:

Spätestens 2040 arbeiten wir klimaneutral.

Hier erfahren Sie mehr zum Thema Nachhaltigkeit



Der Hamburger Universal



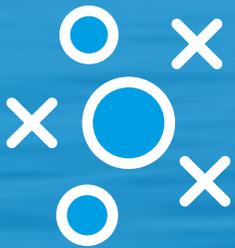
Der Seegüterumschlag bildet den Gesamtumschlag der Terminals an den Kaikanten des Hamburger Hafens ab.

Seegüterumschlag 2023

114,3 Mio. t

Flüssigladung

10,6 Mio. t



Sauggut

6,6 Mio. t

Greifergut

19 Mio. t

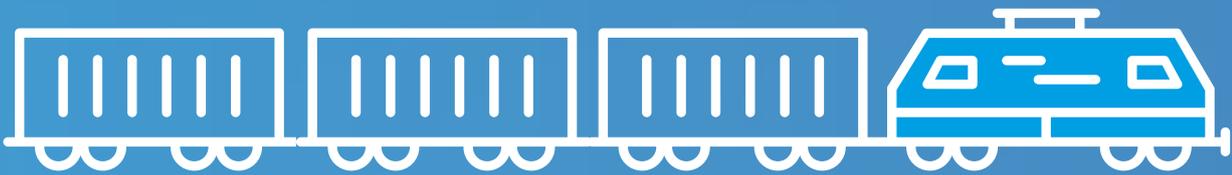


Konventionelles Stückgut

1,2 Mio. t

hafen in Zahlen

Hinterland: **210** Züge täglich



Im Jahr 2022 kamen

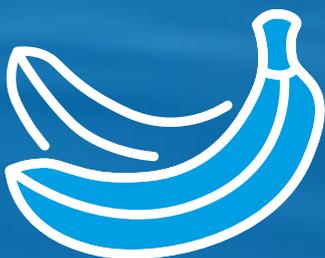
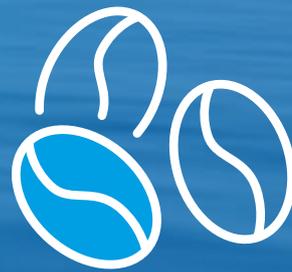
183.000 t

Kakao nach Hamburg.

Im Jahr 2022 kamen

700.000 t

Kaffee nach Hamburg.



Hamburg schlägt rund

400.000 t

Bananen im Jahr um.

Wasserseitig stehen ein Kranliegeplatz und ein Ponton für die Be- und Entladung von See- und Binnenschiffen zur Verfügung.

Tradition in der Nische

Louis Hagel gehört seit Jahrzehnten zur festen Größe im Hamburger Hafen. Das auf den Umschlag von Düngemitteln spezialisierte Unternehmen würde gern seine Fläche erweitern.

VON CLAUDIA BEHREND

Während sich viele Familienunternehmen um ihre Nachfolge sorgen, würde Geschäftsführer Horst Hagel mit dem Hafenbetrieb Louis Hagel gern wachsen. Denn auf dem 13.000 Quadratmeter „kleinen“ Grundstück im Herzen des Hamburger Hafens wird längst jeder verfügbare Quadratmeter so effizient wie möglich genutzt. Dadurch konnte der Hafenumschlagsbe-

trieb allein im vergangenen Jahr rund 800.000 Tonnen umschlagen, zahlreiche Seeschiffe aus aller Welt abfertigen, diverse Güterzüge ent- und beladen sowie rund 10.000 Lkw beladen.

Als offizielles Gründungsdatum gilt zwar 1878, doch eigentlich gibt es den Hamburger Hafenbetrieb Louis Hagel noch länger. „Mein Großvater hat die Firma

schon 1872 gegründet, aber der Eintrag ins Handelsregister wurde erst 1878 nachgeholt“, erzählt Geschäftsführer Horst Hagel. Das als Fuhrwerksbetrieb gegründete Unternehmen, das einige Jahre später um die Sparte Möbeltransporte erweitert wurde, setzte bereits seit 1900 auf die Spezialisierung Hafenumschlag rund um Massengut im Harburger Binnenhafen.

Anfang der 1920er-Jahre konnten hier 100 Eisenbahnwaggons pro Tag im Schichtbetrieb abgefertigt werden. Bis zum Zweiten Weltkrieg verfügte das Unternehmen mit zahlreichen Stallungen und Möbelspeichern, rund 60 Pferden, 90 Roll- und Möbelwagen, Lastwagen und Treckern, zehn elektrischen Kränen sowie 6.500 Quadratmetern überdachter Lagerfläche und zwei Geschäftshäusern über erhebliche Kapazitäten. Seitdem wurde dieses für den Hamburger Hafen wichtige Segment immer wieder neu ausgerichtet.

So zog das Unternehmen 1968 aufgrund der mangelnden Wassertiefe und der immer größer werdenden Schiffe von seinem damaligen Standort im Harburger Binnenhafen an den Reiherstieg mit damals acht Meter Wassertiefe. Hier wurde über viele Jahre trockenes und fließendes Massengut wie Getreide, Kohle, Dünger und Erze sowie Ölsaaten und Futtermittel abgewickelt. Inzwischen hat sich das Unternehmen auf Düngemittel spezialisiert.

Ursprünglich hatte allerdings gar nicht Horst Hagel, sondern dessen zwölf Jahre älterer Bruder das Familienunternehmen übernommen. Als dieser sich verschuldete, übernahm Hagel, der als gelernter Reederei- und Schiffsmakler zuvor über zehn Jahre bei der Commerzbank gearbeitet hatte, im Alter von 47 Jahren den Familienbetrieb, sanierte diesen und baute ihn bis zum heutigen Tage stetig aus.

EIN MEHRGENERATIONENBETRIEB

Seit über 30 Jahren führt Hagel nun in der dritten Generation zunächst zusammen mit seiner Frau Gisela das Unternehmen, seit den 1990er-Jahren mit seinen Töchtern Sandra Reidock, Catharina Kunz und seinem Sohn Philip Hagel. Unter den insgesamt fünfzehn Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist inzwi-

schen die fünfte Generation mit zwei Enkeln tätig. Eine feste Aufgabenverteilung gibt es im Traditionsbetrieb jedoch nicht.

„Hier macht jeder alles“, unterstreicht Reidock. Und auch Hagel ist trotz seiner 84 Jahre noch täglich im Betrieb, macht weiterhin wenig Urlaub und blickt von seinem Büro im ersten Stock des vor vier Jahren aufgestockten Hauses auf das maßgeblich von ihm zu seiner heutigen Bedeutung als Terminal für Düngemittel weiterentwickelten Familienunternehmen.

Am Tag des Besuchs sieht er aus dem südlichen Fenster des Bürogebäudes einen Zug mit 1.700 Tonnen Düngemitteln von Domo Caproleuna aus Leuna in Sachsen-Anhalt. In den 26 Waggons befindet sich schwefelsaures Ammoniak, das in der Landwirtschaft benötigt wird, und sie werden gerade von vier Mitarbeitenden entladen. „Am Bildschirm kann ich auf einen Blick sehen, ob alle Abläufe reibungslos funktionieren“, sagt Hagel. Denn natürlich sind auch beim Umschlag von Massengut längst viele Prozesse komplett digitalisiert. „Nur beim Entladen der Ware aus dem Zug braucht es Menschen“, betont Reidock.

Die Spezialisierung auf Düngemittel begann in den 1990er-Jahren. Dank der Wiedervereinigung konnte der erste große Kunde, die Stickstoffwerke Piesteritz (SKW) aus Sachsen-Anhalt, gewonnen werden, deren

„Mein Großvater hat die Firma schon 1872 gegründet“



© HHM/Claudia Behrend

Horst Hagel

Geschäftsführer von Louis Hagel mit Sandra Reidock



Louis Hagel verkörpert das Prinzip des Universalhafens, denn Massengut trägt mit einem Anteil von knapp 32 Prozent wesentlich zur Umschlagleistung des Hamburger Hafens bei.

© Louis Hagel

Fabrik rund 400 Kilometer an der Elbe entfernt ist. Durch einen Umschlagsvertrag wurden bereits in den ersten Jahren enorme Mengen für das gesamte Harnstoff Exportgeschäft von SKW über Hagel abgewickelt. So entwickelte sich auch schnell die Forderung nach Lagerraum. „1998 habe ich hier acht Millionen DM investiert, weil ich immer eine Perspektive gesehen habe.“ betont Hagel.

Im Jahr 1998 wurde der heutige Silo 1 errichtet. Bei optimaler Ausnutzung verfügt dieser mit Überschüttung der vier separaten Boxen über ein Fassungsvermögen von insgesamt rund 25.000 Tonnen. Dabei wird über einen Kratzer die Ware im Silo entsprechend dem Schüttkegel hochgeschoben und dadurch schonend und ohne die Bildung von Staub gelagert. Wenn Hagel in östlicher Richtung aus dem Fenster schaut, blickt er auf einen 104 Meter langen schwarzen Ponton mit einer Grundfläche von 2.400 Quadratmetern, der für den Export von Düngemitteln genutzt wird. Nach dem Bau in Belgien wurde er über die Nordsee hergeschleppt.



Seeschiffe mit einer Länge bis zu 220 Metern und einer Breite bis zu 28 Metern können beladen werden.

Da der Ponton am Geburtstag seiner Tochter in Hamburg eintraf, trägt er den Namen Catharina. Damit hat sich die Firma Hagel eine schwimmende Kaimauer gebaut, die auf dem Betriebsgelände nicht vorhanden ist.

Über ein Rohrsystem, das 60 Meter in den Reiherstieg hineinragt, besteht mit Förderbändern eine Verbindung mit dem Schiffsbelader. Dieser steht verfahrbar auf dem Ponton und ermöglicht es, Seeschiffe mit einer Länge bis zu 220 Metern und einer Breite bis zu 28 Metern zu beladen. Die Wassertiefe beträgt hier elf Meter. 2020 wurde hier erstmals ein Schiff mit 40.000 Ladetonnen abgefertigt.

Blickt Hagel weiter in Harburger Richtung, liegt dahinter der Kranliegeplatz für Seeschiffe und Binnenschif-

Am Kranliegeplatz können Schiffe bis zu einem Tiefgang von elf Metern abgefertigt werden.



fe. Das Importgeschäft lag zwischenzeitlich brach, weil die Wassertiefe für größere Seeschiffe hier nicht mehr ausreichte. 2014 kam es aber zu einem Win-Win-Geschäft mit der HPA: Die marode Böschung wurde saniert, der Bau eines neuen Krans im tieferen Wasser wurde gefördert. Durch die zusätzliche Investition von rund fünf Millionen Euro können heute ebenfalls Seeschiffe mit einem Tiefgang von bis zu elf Metern abgefertigt werden.

Im April 2024 wurde am Kranliegeplatz erstmals ein Schiff mit 37.000 Ladetonnen abgefertigt. Binnenschiffe können mit einer maximalen Breite von elf Metern und einer Länge von 100 Metern parallel zu einem Seeschiff unterhalb der im Wasser frei stehenden Kranplattform festmachen. Ankommende Ware kann daher sowohl von Bord zu Bord auf See- und Binnenschiffe umgeschlagen, in Silos eingelagert und verladen auf Lkw sowie in Waggons verladen werden.

UMSCHLAG AUF LKW, WAGGONS UND CONTAINER

Für das Importgeschäft wird die Ware mithilfe des 12-Tonnen-Greiferkrans über einem Trichter auf Höhe der Kranbrücke aus nur geringer Fallhöhe abgeworfen. Setzt Regen ein, kann der Trichter mittels eines verfahrens Dachs per Fernbedienung geschlossen werden. Über ein geschlossenes Förderbandsystem

gelangt die Ware schonend an Land und wird zu einer Behälterwaage transportiert, die eine zügige Beladung von Lkw und Waggons ermöglicht.

Alternativ kann die Importware in Silo 3 zwischengelagert werden. Der Betonsilo mit zwei identischen Silozellen, in denen jeweils bis zu etwa 10.000 Tonnen Dünger mit bis zu vier verschiedenen Sorten sortenrein gelagert werden kann, wurde 2014 in Betrieb genommen. Zusammen mit Silo 1 und 2 ergibt sich somit eine gesamte Lagerkapazität von etwa 45.000 Tonnen für Düngemittel.

Dass ein Silo leer ist, kommt zwar auch vor, sollte aber nicht missinterpretiert werden. „Wir sind mit unseren Lagerflächen durchgängig von unseren langjährigen Kunden ausgebucht“, unterstreicht Reidock. Dabei reicht die Lagerzeit von einem Tag bis zu sechs Monaten. „Gern hätten wir mehr Lagerfläche, um die Anfragen unserer Kunden erfüllen zu können, und würden dafür auch beträchtliche Summen in den Standort investieren“, betont Hagel.

Stolz sind die Hagels auf die Sauberkeit auf dem gesamten Gelände. Eine Herausforderung für die Lagerung und den Umschlag sind die korrosiven und hygroskopischen Düngemittel dennoch, denn sie greifen Material an. „Sukzessive haben wir aus diesem Grund auch die meisten Konstruktionsteile aus normalem Stahl durch Edelstahl ersetzt, etwa die Förderbandun-

terkonstruktion und Teile der Dachkonstruktion durch Holz“, sagt Reidock. Es ginge aber auch noch mehr: „Wir könnten hier die drei- bis vierfache Menge umschlagen und ich wäre auch bereit, hier einen zweistelligen Millionenbetrag zu investieren“, unterstreicht Hagel. Auf dem jetzigen Grundstück sei dies aber aufgrund der begrenzten Fläche nicht möglich. Hagel ist daher an einer Grundstückserweiterung interessiert, was auch seitens der Kunden unterstützt wird. „Der Reiherstieg ist hierfür perfekt geeignet, da er nicht verschlammt und mit einer Wassertiefe von elf Metern auch für die großen Schiffe geeignet ist. Dazu bräuchten wir allerdings mehr Lagerfläche. Deswegen bemühen wir uns schon seit Langem um die Zusage für mehr Grundstücksfläche von der Stadt“, betont Hagel.

Auch Enkel Julian ergänzt: „Ich bin mit diesem Unternehmen groß geworden. Mein Ururgroßvater hat vor mehr als 150 Jahren diesen Betrieb gegründet und jetzt sehe ich hier meine Zukunft. Haben wir jedoch keine Möglichkeit zur Erweiterung unseres Grundstücks, besteht die Gefahr, dass weitere Umschlagsmengen für Hamburg an Wettbewerbshäfen verloren gehen. So haben wir im April vier 30.000-Tonner abgefertigt, die neben Hamburg allerdings noch weitere Lösshäfen wie Antwerpen oder Stettin hatten, da wir nicht über genügend Lagerplatz verfügen.“ ■

Über zwei betriebseigene Bahngleise besteht Anschluss an das Netz der Deutschen Bahn.



Logistik-Hub für CO₂

Der Hamburger Hafen ist prädestiniert für den Umschlag von Kohlendioxid. Evos hat damit schon seit langen Jahren Erfahrungen gesammelt.

VON RALF JOHANNING

Die politischen Diskussionen um die Kohlendioxidspeicherung (Carbon Capture and Storage – CCS) haben ein vorläufiges Ende gefunden. Die Bundesregierung hat sich dazu durchgerungen, einen Gesetzentwurf auf den Weg zu bringen, der CCS und CCU (Carbon Capture and Utilization) auch in Deutschland erlauben soll. Mit dem Gesetzentwurf für eine Novelle des Kohlendioxid-Speicherungsgesetzes (KSpG) will die Bundesregierung vor allem einen klaren Rechtsrahmen für den Aufbau einer CO₂-Pipeline-Infrastruktur schaffen und die Offshore-Speicherung von CO₂ ermöglichen. Der Gesetzentwurf wird jetzt dem Bundestag und Bundesrat zugeleitet und dann im parlamentarischen Verfahren beraten. Damit rückt der Tag näher, an dem CCS in Deutschland über die Forschungsphase hinaus erlaubt sein wird. Denn um den Anteil von Kohlendioxid (CO₂) in der Atmosphäre zu reduzieren, wird es notwendig sein, das Gas unterirdisch zu verpressen. Geeignet sind dafür leere Öl- und Gasfelder im Meer. Damit kommt den Seehäfen eine neue wichtige Rolle zu. Hier wird ein Teil des Kohlendioxids umgeschlagen werden.

Bereits heute wird im Hamburger Hafen CO₂ umgeschlagen. Hierbei handelt es sich jedoch um ein sehr hochwertiges Produkt für die Lebensmittelindustrie. Die Firma Evos setzt den Umschlag für dieses spezielle Kohlendioxid seit vielen Jahren um und betreibt dafür eigens angeschaffte Tanks. „Das heutige Setup bietet rund 1.200 Kubikmeter Fassungsvermögen“, erläutert Jörg Bargest, Business Development & Commercial Manager bei Evos in Hamburg, und ergänzt: „Der Umschlag ist hier weitestgehend automatisiert.“ Sobald Schiffe an der Brücke anlegen, beginnt die Entladung noch manuell. Zumindest müssen die Anschlüsse zusammengesteckt werden, damit der Entladeprozess beginnen kann. Alles Weitere läuft automatisch. Das betrifft auch den Weitertransport. Die Tankwagenfahrer sind mit entsprechenden Karten

ausgestattet. Sie bedienen an der Abfüllstation alles selbstständig. „Wir stellen grundsätzlich nur Teile unserer Infrastruktur und die Fläche für die Lagertanks für unsere Kunden zur Verfügung. Alles Weitere organisiert der Kunde allein“, erläutert Bargest.

Mit einer Lagerkapazität von 670.000 Kubikmetern und neun Liegeplätzen ist Evos in Hamburg breit aufgestellt. Neben den konventionellen Mineralölprodukten arbeitet Evos mit Hochdruck an der Zukunft. „Wir wollen zukünftig unter anderem noch mehr Biofuels wie HVO umschlagen, aber wir haben auch den Umschlag von grünem Ammoniak oder Methanol sowie weitere Wasserstoffderivate und Wasserstoffträger fest im Blick.

Zudem sind wir bereits in Gesprächen mit Unternehmen, wie und in welchen Mengen wir Kohlendioxid für CCS-Anlagen umschlagen könnten“, sagt Jörg Bargest und ergänzt: „Aus dem Northern Light-Projekt in Norwegen könnte ein konkreter Anwendungsfall werden.“ Für Bargest wäre es auch möglich, parallel zur Verladung von fossilem CO₂ zukünftige Kunden bei der Vermarktung ihres eventuell bestehenden grünen CO₂ zu unterstützen.

Für Evos stehen die Chancen gut, bald CO₂ für die Lagerung umzuschlagen. Es hat auf der Seeseite nicht nur neun Liegeplätze für Seeschiffe. Das Unternehmen bietet seinen Kunden auch ausgezeichnete Umschlagkapazitäten für das Hinterland. So fertigen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter täglich bis zu sieben Ganzzüge ab. Darüber hinaus bestehen elf Tankwagen-Verladebühnen. Platz für zusätzliche Tanks würde es auf dem Gelände auch geben. Nach Auffassung von Bargest

Jörg Bargest
Business Development
Commercial Manager
bei Evos



© Evos

könnte die heutige Lagerkapazität für CO₂ um mindestens 10.000 Kubikmeter jederzeit erweitert und an die Bahninfrastruktur angeschlossen werden. Das Flächenpotenzial auf dem Betriebsgelände bietet jedoch Raum für weit größere Vorhaben. Lagerkapazitäten mit Anbindung an eine leistungsfähige Bahninfrastruktur würden Transporte aus dem Hinterland begünstigen, denn CO₂-Pipelines wird es vermutlich erst mittel- bis langfristig und auch nur partiell geben. Grundsätzlich ist die Lagerung von Kohlendioxid für die Profis bei Evos kein Problem. Es würde bei einer Temperatur von minus 25 Grad Celsius und bei einem Druck von 15 Bar gelagert.

Inwieweit Kohlendioxid über den Hamburger Hafen zukünftig umgeschlagen wird, ist auch eine politische Entscheidung. Bisher sind Pipeline-Projekte mit anderen Standorten geplant. Doch solange diese noch nicht bestehen, bietet der Hamburger Hafen mit sei-

Evos in Hamburg

- 149 Tanks von 1.000 m³ – 25.000 m³ mit 670.000 m³ Gesamtkapazität
- 5 Brücken mit insgesamt 9 Liegeplätzen
- Schiffe bis zu 250 m, 85.000 dwt und 12,5 m Tiefgang
- 7 Kesselwagenverladeeinrichtungen – Kapazität von bis zu 7 Ganzzügen am Tag
- 11 Tankwagenverladebühnen
- 2 Verbindungsleitungen zu benachbarten Betrieben

nem umfangreichen Bahnangebot und seiner Binnenschiffsanbindung die besten Bedingungen, um Kohlendioxid auf diesem Weg umzuschlagen. Das gilt insbesondere für Verursacher mit einer direkten Verbindung nach Hamburg. Nach einer Studie des DNV könnte das Volumen für Hamburg in einem optimistischen Szenario bis zu 3,5 Millionen Tonnen Kohlendioxid pro Jahr betragen. Evos steht dafür bereit. ■



Mit einer Lagerkapazität von 670.000 Kubikmetern und neun Liegeplätzen ist Evos in Hamburg breit aufgestellt.

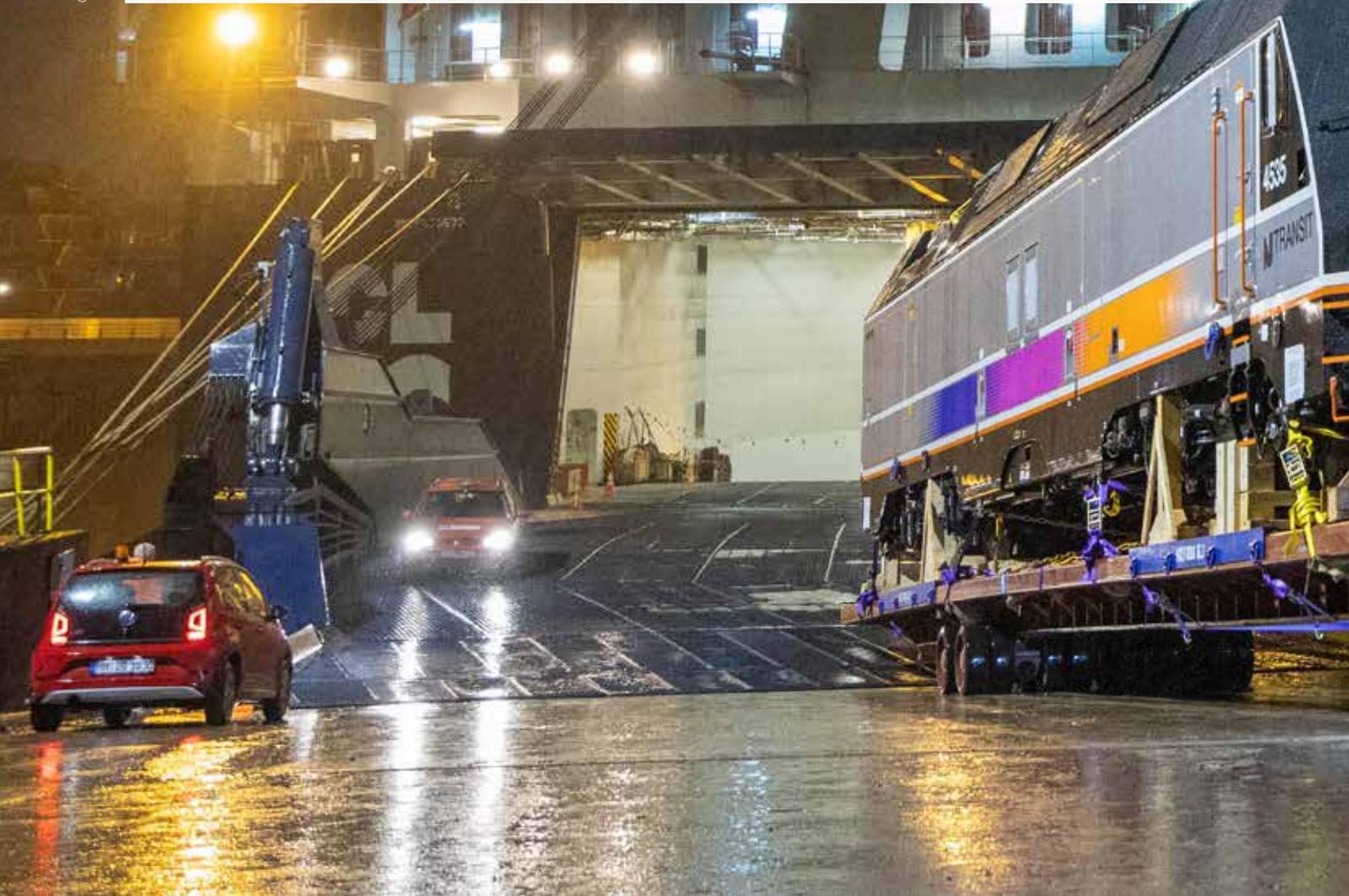
136 Räder für eine Lok

Gruber Logistics transportierte 25 Loks von Kassel nach New Jersey. Bei einem Gewicht von etwa 200 Tonnen pro Lok gab es bis zur Verladung im Hamburger Hafen einige Hürden zu überwinden.

VON RALF JOHANNING

Wer sich zwischen New Jersey und New York in einen Zug setzt, könnte von Loks aus Kassel gezogen werden. Die von Alstom gebauten 25 Lokomotiven des Typs „ALP-45DP DualPower“ haben alle eine weite Reise hinter sich. Es war eine logistische Mammutaufgabe, der sich Gruber Logistics stellte. Denn die Loks konnten nicht einfach über das deutsche Schienennetz zum Hamburger Hafen transportiert werden. Ihre Achslast war mit 32 Tonnen statt der hier zulässigen maximal 22,5 Tonnen deutlich zu schwer. Zudem passten die Loks auch nicht

auf die deutschen Schienen. Die Radprofile und technischen Parameter sind in den USA andere. So blieb nur der Transport über die Straße. „Wir haben mit der Planung bereits ein Jahr vor dem ersten Transport begonnen. Es ist immer wieder ein sehr langwieriger Prozess, bis alle Genehmigungen und Freigaben für die geplante Strecke vorhanden sind. Dadurch verzögert sich dann auch oft der Transportbeginn“, analysiert Holger Dechant, Geschäftsführer für den Bereich Großraum- und Schwertransporte bei Gruber Logistics. Immerhin



Etappenziel erreicht: Jetzt geht die Lok aufs Schiff.





Mit einer Spezial-Kesselbrücke, die sich auf zwei Zentimeter absenken lässt, ging es von Kassel bis nach Hamburg.

musste es gelingen, Zugkombinationen von 60 Metern Länge, einer Breite von knapp vier Metern und einer Höhe von 4,55 Metern über die Straßen zum Hamburger Hafen zu bekommen.

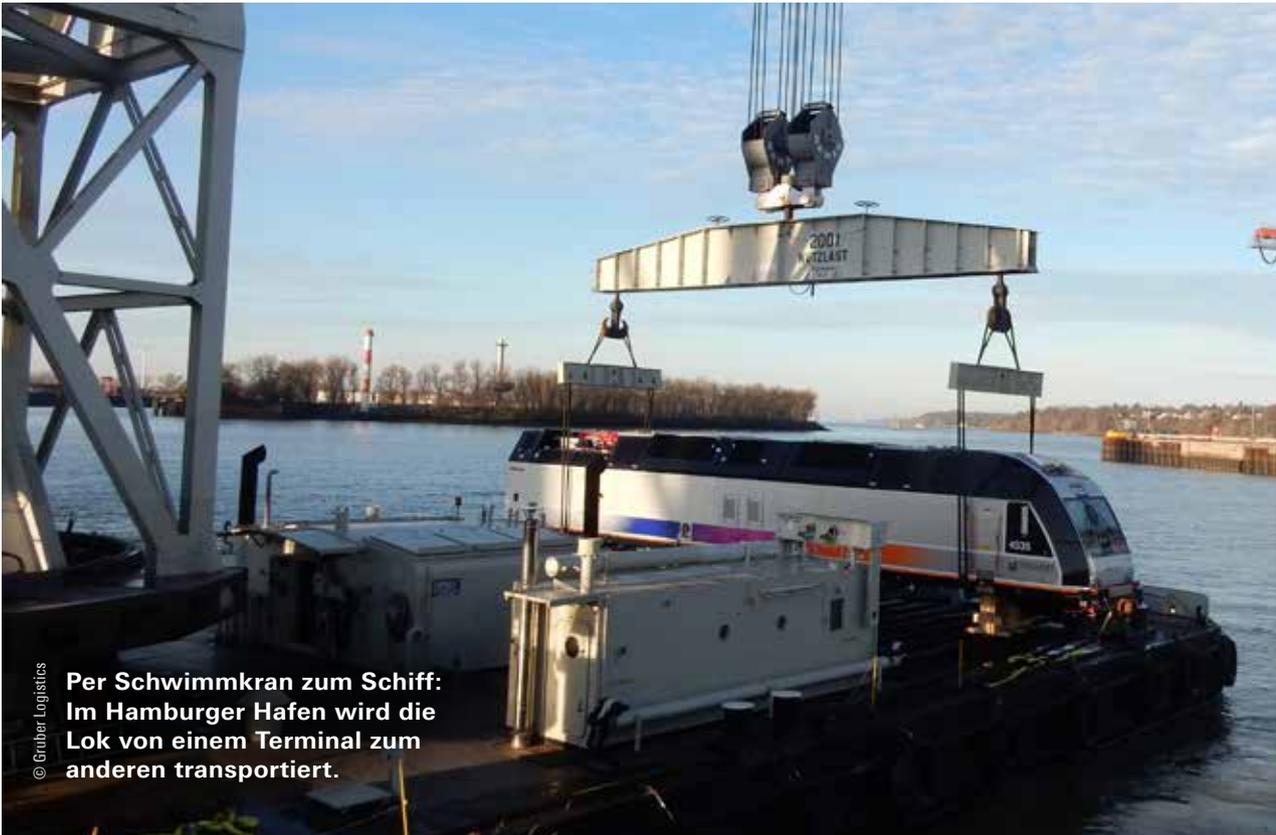
Die erste Lok konnte Anfang des Jahres 2021 auf die Reise nach Amerika gehen. Dafür war es unter anderem nötig, einen Kreisverkehr bei Paderborn umzubauen und eine Mittelspur zu asphaltieren. „Tatsächlich war aufgrund der maroden Infrastruktur in Deutschland nur eine einzige Streckenführung möglich – und auch hier war einiges erforderlich, um Hindernisse zu überwinden“, betont Dechant.

Für den Transport der Züge wurde darüber hinaus eigens eine Spezial-Kesselbrücke konzipiert und gebaut. Diese kann auf bis zu zwei Zentimeter über der Fahrbahn abgesenkt werden, um die Durchfahrt unter niedrigen Brücken auf der Strecke zu ermöglichen. Für die erste Etappe von Kassel nach Hamburg, insgesamt 360 Kilometer, benötigten die 90 Tonnen schweren Lokkästen jeweils vier Nächte. Für Steigungen und Gefälle kam dabei eine zusätzliche zweite Sattelzugmaschine zum Einsatz, die von hinten schieben und abbremsen konnte.

Federführend organisierte der Projektlogistiker Züst & Bachmeier, ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der Gruber Logistics, den Transport und die Entladung im US-amerikanischen Hafen. Die Umsetzung aller notwendigen Maßnahmen zur Vorbereitung der Strecke sowie die Transportbe-

gleitung mit insgesamt vier Fahrzeugen verantwortete StB Verkehrstechnik. Die Straßentransporte übernahm ausschließlich das Unternehmen selbst. Es dauerte insgesamt fast drei Jahre, bis alle 25 Loks auf Schiffe verladen werden konnten. „Obwohl wir immer wieder mit außergewöhnlicher Fracht zu tun haben, war dies auch für uns ein besonderes Projekt. Aufgrund der langen Laufzeit mussten wir unsere Planungen immer wieder überprüfen und aktualisieren. Die unternehmensübergreifende Zusammenarbeit unserer unterschiedlichen Teams hat es aber letztendlich möglich gemacht, dass wir auch dieses Projekt reibungslos zum Abschluss bringen konnten. Alle 25 Transporte zusammengenommen haben wir mit den Loks übrigens viermal die Erde umrundet“, sagt Dechant.

Auf den letzten Kilometern durch die Hansestadt Hamburg mussten die Loks noch einen zusätzlichen Umweg nehmen. Denn die Ellerholzbrücke, die direkt zum Abfahrtsterminal Unikai geführt hätte, konnte der Schwerlastkonvoi aufgrund seines Gesamtgewichts von 230 Tonnen nicht überfahren. Die Loks wurden daher am Burchhardkai mit einem Schwimmkran vom Lkw gehoben und rund sechs Kilometer über die Elbe an das eigentliche Abfahrtsterminal gebracht. Dort erhielten sie noch ihre Drehgestelle und wurden dann auf ein RoRo-Schiff verladen, das sie die 6.000 Kilometer bis nach New Jersey brachte. ■



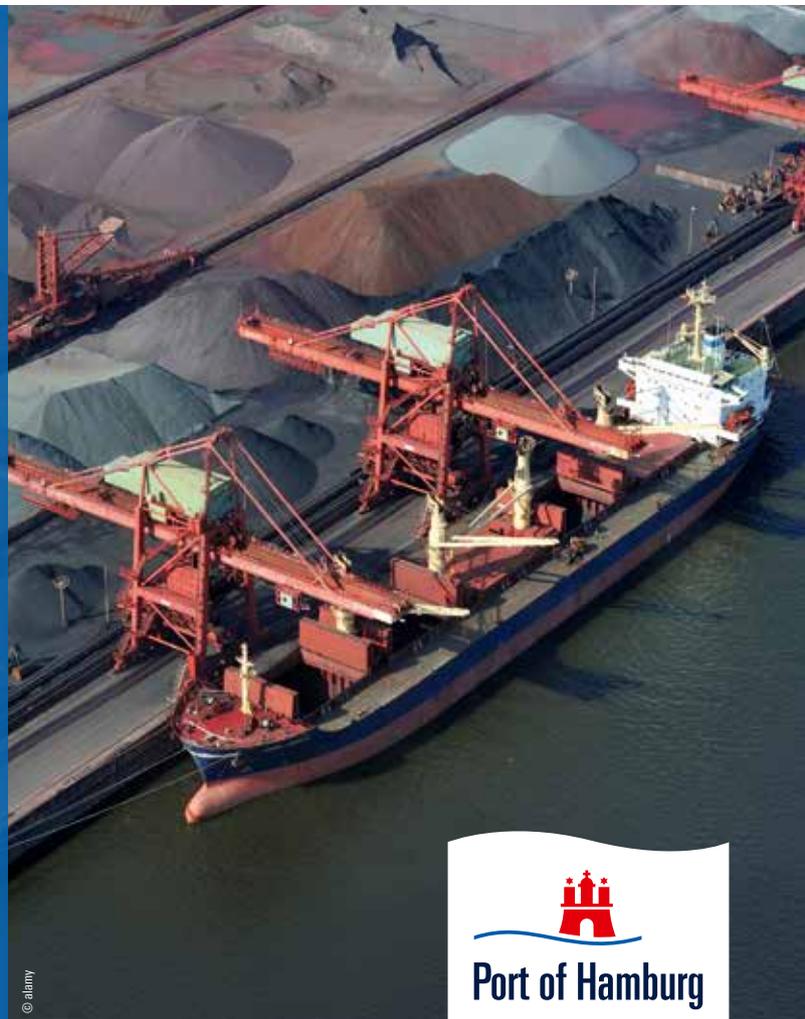
© Gruber Logistics

Per Schwimmkran zum Schiff:
Im Hamburger Hafen wird die
Lok von einem Terminal zum
anderen transportiert.

HAMBURG DEIN UNIVERSALHAFEN

global
transPORT
solutions

portofhamburg.com
info@portofhamburg.com
in @portofhamburg



© alamy





Der HHLA Schwimmkran „HHLA IV“ transportiert einen der größten Schiffspropeller der Welt.

Fit wie immer

Die Schwimmkräne der HHLA sind zusammen fast 150 Jahre alt. Wenn es ums Heben geht, sind sie noch genauso kräftig wie am ersten Tag.

VON RALF JOHANNING

Wenn schwere Projektladung im Hamburger Hafen nur schwimmend zum Schiff kommen kann, dann sind die Schwimmkräne der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) gefragt. Sie heben Schiffsschrauben oder Züge ganz zuverlässig erst auf Pontons und anschließend aufs Schiff. Dabei sind die beiden noch im Einsatz befindlichen Kräne schon sehr lange dabei.

Um genau zu sein, hat HHLA III seinen Dienst bereits im Jahr 1941 aufgenommen. Er half zu Beginn beim Bau von Kriegsschiffen. Danach unterstützte er beim Wiederaufbau des zerstörten Hafens. Dort nahmen Mengen und Größen der umzuschlagenden Güter bald wieder zu. HHLA III war als einziger Schwimmkran, der 100 Tonnen heben konnte, im doppelten Sinne schwer beschäftigt. Das Amt für Strom- und Hafenbau ließ deshalb 1957 einen neuen Schwimmkran mit 200 Tonnen Hublast bauen, der heute als HHLA IV fährt.



HHLA IV hebt bis zu 200 Tonnen und wiegt selbst 2.750 Tonnen.

In den 60er-Jahren gingen die Schwimmkräne – die man im Hafen fachsprachlich Krane nennt – in den Besitz der HHLA über. Sie funktionieren als unbegrenzt drehbare Doppellenker-Wippkräne, deren stabiles Gestänge die horizontale Lastführung gewährleistet. Der höher aufragende HHLA III kann „nur“ 100 Tonnen heben, bringt es aber durch seine bemerkenswerte Höhe von 76 Metern zu einem Hubweg von 48 Metern.

HHLA IV muss als jüngster die schwersten Kolli im Hafen anpacken. Der etwas kompaktere Gigant hebt bis zu 200 Tonnen und wiegt selbst 2.750 Tonnen. Trotzdem lässt sich der rechteckige Ponton selbst voll beladen noch millimetergenau steuern. Unter den Propellern der Backbord- und Steuerbordmaschinen liegen vertikal verstellbare Messer, die feine Kurskorrekturen mit geringstem Schub umsetzen können.



Damit das auch in den kommenden Jahren noch so bleibt, erhielt HHLA IV im vergangenen Jahr ein Retrofitting. „Das ist die erste ganz große Sanierung für HHLA IV nach sieben Jahrzehnten im Betrieb“, sagt Stephan Fröhlich, Leiter Schwimmkräne der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), und ergänzt: „Das Projekt läuft auf Grundlage der originalen Bau- und Schaltpläne aus den 1950er-Jahren ab. Für mindestens 15 weitere Betriebsjahre soll die Maßnahme sorgen.“ Dann hätte der Kran schon den 80. Geburtstag gefeiert, als ein gutes Beispiel für gelebte Nachhaltigkeit bei der HHLA. Denn der Bau eines neuen Krans würde bei einem so großen Gerät einen enorm hohen Energie- und Materialaufwand bedeuten.

Im September 2023 leuchtete die Sonne über dem Hamburger Hafen. Schon von Weitem war zu sehen, dass umfangreiche Arbeiten an dem Spezialschiff stattfanden. Der Aufbau war eingerüstet und mit Folie verhüllt. Den Ausleger hatte bereits im Sommer 2023 HHLA III gemeinsam mit Mobilkränen abgenommen. Damals war die bewegliche Konstruktion in fünf Segmenten am Kai deponiert.

Der Unterlenker lag unter einem Zelt mit Wellblechdach. Im Schutz der mobilen Halle wurde die historische Stahlkonstruktion gründlich überholt: Runter mit den Spuren des Betriebs und der alten Farbe, anschließend notwendige Reparaturen ausführen, dann neuen Korrosionsschutz auftragen. Auch die riesigen Lager werden bei der Gelegenheit erneuert. Am Turm auf dem selbstfahrenden Ponton finden im Schutz der Abdeckung die entsprechenden Arbeiten statt.

Für die HHLA lohnt sich der ganze Aufwand der Kransanierung, denn die Konstruktion aus der Mitte des 20. Jahrhunderts ist nach wie vor optimal geeignet für bestimmte Aufgaben im Hafen. Im Universalhafen werden Schwerlasten mit übergroßen Gewicht und Abmessungen umgeschlagen. Dazu gehören beispielsweise Schiffspropeller, die mehr als 100 Tonnen wiegen können, und Komponenten großer Offshore-Windanlagen. Dann kommt die Zeit der Schwimmkräne. Sie können schwerste Lasten extrem flexibel aufnehmen, selbstfahrend transportieren und auch auf den riesigen Containerschiffen sicher verstauen. Bei den ganz großen Aufträgen arbeiten die Kräne sogar im Tandemhub zusammen. „Dass unsere Kräne sich um 360 Grad drehen lassen, ist heute fast schon einzigartig im Schwergutumschlag in Häfen“, sagt Heinrich Proes über die besonderen Fähigkeiten der Oldtimer.

Möglich macht das die klassische Bauweise: Ein kegelförmiger Turm in Stahlfachwerkkonstruktion ist fest mit dem Ponton verbunden. Darüber stülpt sich der unendlich drehbare Aufbau wie eine Haube. In dessen oberem Bereich sitzen die Lager der Auslegerkonstruktion

mit Unterlenker (Drucklenker) und Oberlenker (Zuglenker). Vorn ergänzt die Auslegerspitze die Geometrie, hinten die Gegengewichtswippe. Im Zusammenspiel nehmen unterer Drehkranz und Spitze der Tragkonstruktion die vertikalen und horizontalen Kräfte auf. Für die Übertragung der elektrischen Energie und der Steuersignale zwischen Aufbau und Schiff sorgt eine ganze Batterie von Schleifringen im Herz des Aufbaus. Ein ähnlicher Aufbau findet sich auch bei HHLA III. Der Schwimmkran wurde schon etwas früher im Jahr 2023 wieder fit gemacht und kam unter die Lupe der Prüfer. Gleich zu Jahresbeginn wurde der hoch aufragende Ausleger, der die meisten Anlagen im Hafen überragt, demontiert, der Rest wurde sandgestrahlt und lackiert. Per Schiff kamen neu angefertigte Teile aus Polen, das schwerste wog 65 Tonnen. Mit Unterstützung von HHLA IV wurden die Druck- und Zuglenker, Auslegerspitze und Schwinge ausgeladen. An Land musste das übergewichtige Puzzle mit Mobilkränen wieder zusammengesetzt und montiert werden, inklusive sämtlicher Rollen, Lager, Aufstiege und Stahlseile, von denen jedes vier Zentimeter dick und 500 Meter lang ist.

Im Februar dann hob die 71 Jahre alte Lady vor den Augen der Prüfer des DNV und von der Berufsgenossenschaft 110 Tonnen – 10 Tonnen mehr als das übliche Höchstgewicht –, ohne zu ächzen. Sie erfüllt weiterhin alle Sicherheitsanforderungen, der DNV überwachte jeden Reparaturschritt, prüfte alle Schweißnähte und Verkabelungen.

Jetzt liegen die Schwimmkräne oft wieder neben Großcontainerschiffen und verladen Lasten, die für Containerbrücken zu schwer sind. Für ihre Lagerung gibt es genug Platz am Hachmannkai. „Der Standort ist ideal“, sagt Fröhlich. „Die Kräne liegen direkt neben dem HHLA Container Terminal Tollerort, wo wir oft Schwer Güter auf die Containerschiffe verladen. Und genau gegenüber im Vorhafen liegt Blohm & Voss, daneben montiert MAN Schiffsdiesel. Beides sind Kunden.“ Die alten Ladys werden dort bestimmt nicht einrosten. ■

Die ersten Schwimmkräne sind sehenswert

Zur Schwimmkranflotte gehörten bis in die 80er-Jahre noch zwei 30-Tonner: HHLA I und HHLA II. Sie wurden 1928 von Hamburger Weltfirmen gebaut, die heute beide nicht mehr existieren: der Deutschen Werft und dem Kranhersteller Kampnagel. 1986 wurde HHLA I dem Museumshafen Ovelgönne übergeben, wo man ihn immer noch besichtigen kann. Er brachte es als damals ältester aktiver Kran des Hamburger Hafens auf mehr als 100.000 Einsatzstunden. Zuletzt sah man nur eine gut eingepackte Silhouette, unter der umfangreiche Restaurierungen stattfanden.

Auch HHLA III kümmert sich um die Verladung von Schiffspropellern.



PORT NEWS

Aus Breeze wird dis

Ein starkes Statement für den Hamburger Verpackungsstandort der duisport-Gruppe: Die BREEZE Industrial Packing GmbH, kompetenter Partner in allen Fragen der Industriegüterverpackung, wird künftig zu 100 Prozent in die Verpackungsgruppe duisport industrial solutions (dis) eingegliedert. „Damit können wir auch an unserem wichtigen Hamburger Standort mit einem exzellenten Team neben maßgeschneiderten Lösungen im Bereich der Industriegüterverpackung und Industrielogistik zusätzlich noch das komplette Leistungsportfolio unserer Verpackungsgruppe anbieten“, sagt duisport-Vorstand

Lars Nennhaus. „Durch die neue Struktur schaffen wir ein flächendeckendes Angebot aller Leistungen aus einer Hand.“

Mit der Umfirmierung geht auch eine Modernisierung des gesamten Außenauftritts einher – von der Visitenkarte bis zur Beschilderung und Arbeitskleidung. Ansonsten setzt duisport auf Kontinuität auch in der Hansestadt. Sämtliche allgemeinen Geschäftsbedingungen sowie Verkaufs- und Lieferbedingungen bleiben weiterhin unverändert bestehen. Auch an der bisherigen Praxis zur Betriebsführung ändert sich nichts. (red)

Erlebe die Welt von MSC in der Hamburger Speicherstadt

Wer die MSC Mediterranean Shipping Company einmal näher kennenlernen möchte, der hat in der Speicherstadt dazu die Möglichkeit. Seit September 2022 befindet sich das Hamburger Büro von MSC Germany im historischen Lagerhauskomplex am Sandtorkai. Seit Kurzem öffnet sich jetzt auch im Erdgeschoss des Speichers L31, direkt neben dem Restaurant „Vecchio Amore“ (Eingang: Auf dem Sande 4), die Tür für jedermann zur lebendigen Welt von MSC. Die Reederei lädt Besucher aller Altersgruppen zu einer spannenden Reise durch die eigene Geschichte ein. Das Herzstück des Showrooms der MSC-Gruppe ist ein echter umgebauter Schiffscontainer, der von beiden Seiten begehbar ist. Durch interaktive Bildschirme und die ausgestellten Schiffsmodelle können die Besucher in die Entwicklung von MSC eintauchen, von den Anfängen



von MSC Cargo in den 1970er Jahren bis hin zu den neuesten Innovationen der Kreuzfahrtsparte MSC Cruises sowie Explora Journeys. Die Einrichtung des Ausstellungsraums unterstreicht das Engagement von MSC, maritime Traditionen zu bewahren und gleichzeitig Innovationen voranzutreiben. Nils Kahn, Managing Director von MSC Germany, freut sich: „In unserem Showroom bieten wir einen Überblick über weite Teile der Welt von MSC. Es ist ein Ort, an dem man die Unternehmenskultur und Meilensteine, die wir in den letzten Jahrzehnten erreicht haben, erleben und erfahren kann. Wir freuen uns auf jeden Besucher.“ (red)

Auf dem Sande 4 / Am Sandtorkai 31 / 20457 Hamburg

Montag: 12:00 – 15:00 Uhr

Dienstag – Freitag: 12:00 – 21:00 Uhr

Samstag / Sonntag: 13:00 – 22:00 Uhr

NEUE MITGLIEDER

DP World Intermodal GmbH

DP World hat ein europäisches Netzwerk von vierzehn Inlandsterminals aufgebaut. Die Inlandsterminals sind trimodal mit den großen europäischen Häfen verbunden und bieten alle notwendigen Zusatzleistungen. Als Ziel formuliert DP World Intermodal, die Zukunft der Lieferketten neu zu gestalten und den Kundinnen und Kunden möglichst integrierte End-to-End Lösungen für die Lieferkette anzubieten, indem das Unternehmen der bevorzugte Logistik-Serviceanbieter in Europa wird. Dafür bietet DP Intermodal nachhaltige trimodale Transportlösungen zwischen den Seehäfen und den wichtigsten Wirtschaftsregionen in ganz Europa. (red)



DP WORLD

VTG Rail GmbH

Die VTG Rail GmbH mit Hauptsitz in Hamburg ist ein international agierendes Asset- und Logistikunternehmen mit Schwerpunkt Schiene. Neben der Vermietung von Eisenbahngüterwagen und Tankcontainern bietet der Konzern multimodale Logistikdienstleistungen und integrierte Digitallösungen an. Zur Flotte des Unternehmens zählen rund 84.000 Eisenbahngüterwagen, darunter schwerpunktmäßig Kesselwagen, Intermodalwagen, Standardgüterwagen und Schiebewandwagen sowie rund 5.000 Tankcontainer.

Durch das diversifizierte Leistungsportfolio bietet VTG-Kunden eine leistungsstarke Plattform für den internationalen Transport von Gütern und entwickelt individuell maßgeschneiderte Logistiklösungen über alle Branchen hinweg. Das spezifische Know-how umfasst die komplette Transportkette, unterstützt von smarter Technologie. Der Konzern verfügt über langjährige Erfahrung, insbesondere im Transport flüssiger und sensibler Güter.



PORT JOBS



DURCHSTARTEN ALS KAUFMANN FÜR BÜROMANAGEMENT

Im Jahr 2023 gingen im Hamburger Hafen 7,7 Millionen Standardcontainer (TEU) über die Kaikanten. Sie sind der tägliche Arbeitsgegenstand von Joel. Der 20-jährige absolviert gerade eine Ausbildung zum Kaufmann für Büromanagement bei der CPS Conpac Port Services GmbH. Dort arbeitet er in der Export-Disposition – er sorgt also dafür, dass die Container für die Verschiffung fertig gemacht und pünktlich zum richtigen Terminal transportiert werden. Eine herausfordernde Aufgabe, die viel Struktur erfordert! Die verschiedensten Kunden, mit denen er dabei tagtäglich in Kontakt kommt, machen seine Arbeit erst richtig abwechslungsreich. (red)

Interesse geweckt? Im neuen Jobportal von Hafen Hamburg Marketing finden Sie zahlreiche Ausbildungsplätze und Jobmöglichkeiten in der maritimen Wirtschaft! Starten Sie Ihre Suche unter www.hafen-hamburg.de/de/jobs-karriere/

Hilcona AG

Hilcona gehört zu den Marktführern für frische, genussfertige Lebensmittel in Europa. Pioniergeist und Innovationskraft machten aus Hilcona eines der modernsten und innovativsten Unternehmen der Lebensmittelbranche. Das Unternehmen vereint Erfahrung und Know-how in der Lebensmittelherstellung mit moderner, schlagkräftiger Logistik und sorgt für täglich frische Produkte im Fürstentum Liechtenstein, in der Schweiz und im europäischen Ausland. Hilcona bedient damit Kunden aus Retail, dem Foodservice sowie der Lebensmittelindustrie mit köstlichen Frischprodukten.

Die Hilcona Geschichte begann 1935 mit der Gründung der Konservenfabrik durch Toni Hilti. Durch die Produktion von Tiefkühlgemüse über die erste Frischpasta gelang Hilcona der Schritt in den europäischen Markt. (red)



Stefan Kunze geht in den Ruhestand

Der langjährige Repräsentant Deutschland Ost verlieh dem Hamburger Hafen fast 15 Jahre lang eine starke Stimme.

Stefan Kunze, Leiter der Repräsentanz Deutschland Ost bei Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM), geht in den Ruhestand. In den vergangenen Jahren bei HHM ist es ihm gelungen, den Hamburger Hafen immer wieder erfolgreich als Logistikdrehkreuz für Industrie- und Logistikunternehmen aus dem ostdeutschen Raum zu platzieren und den guten Ruf des Hamburger Hafens zu stärken.

Ein besonderes Anliegen war ihm während seiner Karriere die Binnenschifffahrt und damit verbunden die Integration des Verkehrsträgers in eine trimodale Lieferkette. Bereits in den 1990er Jahren startete Stefan Kunze als Niederlassungsleiter in Dresden bei der Deutschen Binnenreederei. Danach begleitete er die Entwicklungen der Binnenschifffahrt bis zu seinem Renteneintritt. In den vergangenen neun Jahren war der gelernte Speditionskaufmann unter anderem Vorsitzender des Vorstands der Elbe Allianz. „Stefan Kunze wird uns sehr fehlen. Als Experte im Bereich der Binnenschifffahrt hat er zudem viele Akzente gesetzt“, sagte Axel Mattern, Vorstand bei HHM, bei der Verabschiedung auf dem Elbeschiffahrtstag. Auch bei der Umsetzung einiger EU-Projekte machte sich der studierte Diplom-Ökonom einen Namen. Das gilt auch für seine Expertise rund um Logistik. So war Stefan

Kunze sowohl Mitglied im Logistikbeirat des Verkehrsministers von Sachsen-Anhalt als auch Vertreter im Beratergremium zur Erarbeitung des Gesamtkonzepts Elbe. „Ich werde nach meinen Möglichkeiten auch weiterhin meine Expertise zur Verfügung stellen. Doch in erster Linie möchte ich meinen Ruhestand genießen“, sagt Stefan Kunze.

Sein Nachfolger ist bereits gefunden. Im Januar hatte Roman Fürtig bereits begonnen, sich einzuarbeiten. Jetzt ist er der neue HHM-Repräsentant für Deutschland Ost und wird auch im Bereich der Binnenschifffahrt Aufgaben übernehmen. ■



Axel Mattern, Vorstand HHM, verabschiedet Stefan Kunze auf dem Elbeschiffahrtstag.

Impressum

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

Herausgeber: Hafen Hamburg Marketing e.V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe Juni 2024:** Ralf Johanning, Hafen Hamburg Marketing e.V.

■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe Juni 2024:** ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH, Holländische Reihe 8, 22765 Hamburg, www.elbreklame.de ■ **Layout, Ausgabe Juni 2024:** Mahler, ELBREKLAME GmbH

■ **Druck, Ausgabe Juni 2024:** Beisner Druck GmbH & Co. KG ■ **Anzeigenverwaltung, Ausgabe Juni 2024:** Holger Grabsch, ELBREKLAME GmbH holger.grabsch@elbreklame.de

■ **Englische Adaption, Ausgabe Juni 2024:** Toptranslation GmbH

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Keine Haftung für unverlangte Fotos, Manuskripte etc. Gerichtsstand Hamburg. 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.



BLUE WATER BREB



**Und was ist mit der
Energiewende?**

Läuft!

auch unter...



Blue Water BREB GmbH
Kapitän-Alexander-Straße 16
27472 Cuxhaven

www.bluewaterbreb.de
info@bw-breb.de

Terminal Cuxhaven
(DOIZ)
An der Baumrönne 1
27472 Cuxhaven

Agency Sassnitz
Hafeneingangsgebäude
Im Fährhafen 20b
18546 Sassnitz/Neu Mukram



Nachhaltige Logistik-Experten

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

- Gefahrguttankcontainer-Operating
- Kundenspezifische Logistiklösungen
- Vollautomatische Hochregallager mit über 40.000 Palettenstellplätzen
- Konventionelles Fachbodenregallager mit mehr als 20.000 Stellplätzen

F. A. KRUSE jun.
UNTERNEHMENSGRUPPE - 25541 BRUNSBÜTTEL
SEIT 1902



KONTAKT:

info@kruse-unternehmensgruppe.de

Friedrich A. Kruse Jun. Unternehmensgruppe
Fährstraße 49 · 25541 Brunsbüttel
Tel. 04852/881-0 · Fax 04852/881-199
www.spedition-kruse.de