

# BREAKBULK BRAUCHT INFRASTRUKTUR



Der Markt im Breakbulk-Umfeld hat sich gravierend geändert. Alle am Transportprozess Beteiligten haben darauf reagiert und ihr Equipment als auch ihre eigenen Prozesse angepasst. Gleichzeitig ist es aber oft die Infrastruktur, die mit dem Trend zu größeren und schwereren Gütern nicht Schritt halten kann. Das ist eines der Ergebnisse des Online-Diskussionsforums PORTtalk live von Hafen Hamburg Marketing (HHM) unter der Moderation von HHM-Vorstand Axel Mattern, der über 250 Teilnehmer folgten.

„Das Marktumfeld der Multipurpose-Terminals ist geprägt durch die starke Containerisierung in den zurückliegenden 25 Jahren, die tendenziell immer noch zunimmt, einen extremen Wettbewerb auf der Wasserseite, der zunehmend durch eine wachsende Fokussierung von Containerreedereien auf das Segment forciert wird und in dem die klassische Linienschiffahrt immer mehr verdrängt wird“, brachte es Hubertus Ritzke, Mitglied der Geschäftsleitung bei Wallmann, auf den Punkt. Darüber hinaus stellte er fest, dass die Anforderungen der Kunden an die Terminals immer komplexer würden. Das bestätigte auch Eric Hein, Salesmanager bei Liebherr, von Seiten des Herstellers als auch als Verladener: „Gerade im Breakbulk Bereich stellen wir fest, dass von unseren Kunden immer höhere Traglasten umgeschlagen werden und auch die Dimensionen der Güter stetig wachsen. Um den Anforderungen unserer Kunden gerecht zu werden, optimieren wir unsere Krane entsprechend. Auch die innovativen und teilautomatisierten Assistenzsysteme, die den Kranbetrieb nicht nur effizienter sondern vor allem sicherer machen, werden nach den sich verändernden Kundenanforderungen ausgerichtet.“

Während sich Terminals und Kranhersteller auf die neuen Gegebenheiten schnell einstellen, besteht bei der Infrastruktur ein erheblicher Ausbaubedarf. Daher forderten nahezu alle Referentinnen und Referenten eine zeitgemäße und intakte Infrastruktur über alle Verkehrsträger. Notwendige Maßnahmen dauern in diesem Bereich oft ein wenig länger. Dabei steht der Hamburger Hafen als Europas größter Eisenbahnhof nach Meinung von Daniel Mansholt, Leiter Bahnentwicklung bei der HPA, schon ganz gut da. „Wir haben in den letzten Jahren große Summen in den Ausbau der Infrastruktur investiert und werden unser Hafenbahnnetz auch zukünftig an die Bedarfe anpassen. Als Bindeglied zwischen den Hafenbetrieben mit eigenen Gleisanschlüssen einerseits und dem Schienen-Netz der DB Netz AG andererseits sind wir auch für weiteres Wachstum im Bereich der außergewöhnlichen Sendungen gerüstet. Dazu suchen Hafen Hamburg Marketing und wir, die HPA, zusammen mit den Verladern und Logistikern nach Lösungen für passende Hinterland-Trassen und haben vor Ort ein eigenes Breakbulk-Team, das sich um die schnelle und reibungslose Abwicklung auf dem Hafenbahnnetz kümmert“, erläutert Mansholt.

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

*Quelle und Foto: HHM, HHM-Vorstand Axel Mattern moderierter das beliebte Online-Format zum Thema Breakbulk, dem über 250 Teilnehmer folgten.*