

Just-in-Time-Logistik



Insgesamt 12 Transporte mit 115 Tonnen Gesamtgewicht bringt TAS-Logistik nach Bremerhaven.

Start des Projekts „Größere Containerbrücken für Eurogate Hamburg“ (Teil 1).

Fotos: Jens Hadel, TAS Logistik GmbH & Co. KG

Obwohl die Elbe nur sehr eingeschränkt für die größten Containerschiffe der Welt geeignet ist, wollen viele Umschlagsunternehmen auch in der Zukunft auf Hamburg als Dreh- und Angelpunkt setzen. Aktuell können die mächtigsten Frachtschiffe nur teilbeladen bei Hochwasser in und aus dem Hafen fahren. Dies soll sich mit einer geplanten Elbvertiefung ändern. Containerschiffe mit einem Tiefgang bis zu 13,50 Meter sollen dann unabhängig von der Flut und bis zu 14,50 Meter auf der Flutwelle den Hamburger Hafen erreichen können.

Eurogate hatte einige Probleme zu meistern, um die Hamburger Infrastruktur auf die neuen Riesen vorzubereiten, die in Höhe und Breite

immer weiter wachsen. Allerdings hört sich dies wesentlich einfacher an, als es ist.

Bei Liebherr Container Cranes in Irland wurden sechs topaktuelle Containerbrücken geordert, die in Irland und Rostock gefertigt wurden. Die Lieferung erfolgte allerdings nicht im einsatzbereiten Zustand, sondern in großen vormontierten Baugruppen.

Bereits im Herbst 2019 starten die ersten Transporte von TAS-Logistik vom Liebherr Werk in Rostock mit Einzelteilen der neuen Containerbrücken. In mehreren nächtlichen Etappen rollen die rund 59 Meter langen Stützbeine der Seeseite nach Bremerhaven. Beim Blick auf die Landkarte fällt sofort auf: Die Straßentransporte fahren direkt an Hamburg, dem zukünftigen Einsatzort der neuen Containerbrücken, vorbei.

Besonders Brücken erfordern von allen Beteiligten erhöhte Aufmerksamkeit. Laut Genehmigung beträgt die Ladungshöhe 4,5 Meter, die nur um 5 Zentimeter abgesenkt werden kann. Ein normaler Container- oder Autotransporter darf die 4-Meter-Marke nicht überschreiten. Somit kommt es bei Unterführungen auf jeden Zentimeter an. Oftmals stehen die entscheidenden Reserven nur auf der linken Fahrspur zur Verfügung, weil hier fast jede Brücke durch die Wölbung den größten Abstand zum Asphalt aufweist.

Die übliche Route führt vom Liebherr Werk Rostock über die A19 und A24 nach Hamburg. In den ersten Wochen fährt das lange TAS-Gespann sogar mehrfach direkt durch Hamburg hindurch. Die niedrige Autobahnbrücke in



Der Abstand zwischen Auflieger und Nachläufer beträgt rund 40 Meter.

Hamburg Billstedt mit nur 4,3 Metern Höhe verhindert den direkten Schwenk auf die A1.

Somit geht es auf der A24 weiter bis zum Horner Kreisel und auf der B75 fast direkt am Hauptbahnhof vorbei. Über die A255 gelangen die 65 Meter langen Nachläufer-Gespanne auf die A1 Richtung Bremen. Ab dem Bremer Kreuz geht es dann auf der A27 Richtung Norden mit dem Ziel Bremerhaven Überseehäfen.

Erst nach dem Brückenabriss in Hamburg Billstedt kann bei den letzten Überführungen der Umweg durch die Hamburger Innenstadt entfallen und direkt von der A24 auf die A1 gefahren werden.

Die verschiedenen Querträger werden ebenfalls von TAS-Logistik per Straßentransport in den Containerhafen an der Weser überführt. Diese nutzen ausschließlich die einfache Route.

Insgesamt müssen die Transportspezialisten über einige Monate verteilt die Stahlkonstruktionen überführen. Durch Platzbeschränkungen können auf dem Platz am südlichen Containerkai in Bremerhaven nicht alle großen Teile für



Beim längsten Gespann ragt die Ladung hinten 4,5 Meter über den Nachläufer.

die sechs Containerbrücken zwischengelagert werden. Außerdem werden für die Montage und die notwendigen Krane ebenfalls entsprechende Flächen benötigt. Aber dazu mehr im kommenden Schwertransportmagazin.

Warum wurden eigentlich viele Teile per Landweg transportiert, wenn auch Schiffs Transporte genutzt werden mussten? Derartige Containerbrücken werden auf Bestellung entsprechend den individuellen Besonderheiten

gefertigt. Viele Elemente werden fast „Just-in-time“ produziert. Sofern eine Langzeitgenehmigung vorliegt, kann man einen Straßentransport viel schneller organisieren, als spontan ein passendes Schiff zu ordern. So sorgten die machbaren Termine der Seetransporte zuweilen für Verzögerungen bei den folgenden Arbeiten. Freie Küstenmotorschiffe stehen halt nicht, wie Taxen, an jeder Ecke und warten auf neue Fahrten.