

Mit dem neuen von Elme entwickelten ‚Drop Nose‘ Spreader eignet sich der neue Linde Reachstacker auch für die Beladung von Binnenschiffen



MEW investiert mit dem Regiport zielgerichtet in moderne Infrastruktur

Zehn Jahre Containerumschlag im Hafen Minden

Vor zehn Jahren begann mit dem ersten Schiffumschlag im Mindener Hafen das Containerzeitalter. Seither ist das Terminal am Wasserstraßenkreuz Weser/Mittellandkanal kontinuierlich gewachsen und fertigt heute mehrfach wöchentlich Ganzzüge und Linienschiffe zu den Seehäfen Hamburg und Bremerhaven ab. 2012 erwartet man das Überschreiten der magischen 100.000 TEU Grenze.

Mit gezielten Investitionen will die Mindener Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungs GmbH (MEW) den Mindener Hafen fit für die Zeit bis zur Fertigstellung des neuen Regiports 2015 machen, erläutern MEW-Geschäftsführer Joachim Schmidt und Sebastian Jezek, der das Hafenband am Mittellandkanal koordiniert. Durch intelligente Vernetzung der Standorte werden zusätzliche Potenziale generiert. Die Mindener Hafen GmbH ist eine 100prozentige Tochter der städtischen MEW, die die Planung, das Bauen, die Erschließung und die Weiterentwicklung aller Bereiche der städtischen Infrastruktur und die Durchführung sonstiger Maßnahmen der kommunalen Daseinsvorsorge in der Stadt Minden verantwortlich ist. So liegt dann auch die Verantwortung der Planung des neuen Hafens, des Regiports Minden, in den Händen der MEW.

„Der Förderantrag für den Ausbau des 1. Teilbauabschnittes mit einer zunächst ca. 6 ha großen Fläche mit einer 200 m langen Kaianlage am Mittellandkanal und einem Portalkran ist gestellt, die Genehmigung wird dieses Jahr erwartet“, berichtet Schmidt. Baubeginn soll im Herbst 2013 sein, die Fertigstellung 2015. Der Portalkran erreicht eine Gesamtlänge von rd. 110 m und kann zwei moderne Großmotorschiffe nebeneinanderliegend bedienen. „Der erste Bauabschnitt wird ohne Gleisanschluss realisiert, da der bisherige Standort als reines Bahnterminal weiter betrieben wird“, erläutert Schmidt. In einem später zu realisierenden zweiten Bauabschnitt seien dann die



Sebastian Jezek und MEW-Geschäftsführer Joachim Schmidt vor dem Plan des Regiports Weser

Erweiterung des Geländes sowie der Bau eines Gleisanschlusses vorgesehen.

Der Hafen Minden ist für die Zeit bis zur Fertigstellung des neuen Terminals gut gerüstet: „Wir haben den großen Fantuzzi-Reachstacker in diesem Jahr generalüberholen lassen, damit er bis dahin gewohnt leistungsfähig bleibt“, erläutert Schmidt. Zusätzlich wurde für ein Jahr



Sebastian Kleine und Björn Riesner von der Mindener Hafen GmbH präsentieren das neue Reefer-Terminal | Bilder: Nutsch

ein neuer SMV-Reachstacker von Konecranes angemietet. Anfang Juni lieferte der Staplerhersteller Linde einen neu entwickelten ‚Binnenschiff-Stapler‘ für einen mehrmonatigen Testbetrieb in Minden an. Der 2005 angeschaffte Liebherr Reachstacker ist nach 15.000 Stunden Einsatzzeit stillgelegt und soll zeitnah ersetzt werden.

Hintergrund der nunmehr mit Druck verfolgten Ausbaupläne und der Investitionen in die vorhandene Anlage ist auch ein neuer Großkunde, der dem Kombiterminal am Wasserstraßenkreuz Weser erhebliche Mehrmengen beschert hat. Das 1971 gegründete Familien-Unternehmen Tönnies mit Hauptsitz in Rheda-Wiedenbrück hat seit März 2012 den Transport von Fleisch in Richtung der Märkte in Fernost auf ein kombiniertes Bahnsystem über den Hafen Minden umgestellt. Die Firma befasst sich im Kerngeschäft mit der Schlachtung, Zerlegung und Verarbeitung von Schweinen, Sauen und Rindern und ist



Mit Tragfähigkeiten von 22 bis 45 t bietet der neue Linde-Reachstacker hohe Manövrierfähigkeit und verringerten Lastdruck auf der Kai-Seite | Bilder: Nutsch

als mehrstufiges Unternehmen der Lebensmittelbranche in führenden Positionen weltweit tätig. Der Exportanteil beträgt über 50 %. Die früher von den Tönnies-Fleischwerken komplett per Lkw zu den Seehäfen beförderten Fleischwaren laufen seither in Kühlcontainern drei Mal pro Woche auf der Schiene von Minden nach Bremerhaven alternativ Hamburg. Auftraggeber des Mindener Hafens sind die zur Tönnies-Gruppe gehörende TEVEX Logistics GmbH, Rheda-Wiedenbrück, und die MKB-Mindener Kreisbahnen GmbH, Minden. Bei diesem von den Vertragspartnern gemeinsam neu entwickelten Transportkonzept werden die in Kühlcontainern verladenen Fleischwaren per Lkw von Rheda-Wiedenbrück zum Containerterminal in Minden verbracht. Nach dem Umschlag auf die von der MKB beschafften Bahnwaggons, werden je 50 Container auf einem 680 m langen Güterzug, der mit einer MKB-eigenen elektrischen Lokomotive be-

Trimodalität schafft Vorsprung

Mindener Hafen GmbH · Karlstraße 45 · 32423 Minden
Tel. (05 71) 4 11 00 · Fax (05 71) 3 88 73 48 · info@mindener-hafen.de

- Containertransporte
- Containerdepot
- Container Be-/Entladung
- Verzollung/Dokumentation
- IM-EXPORT
- Kontraktlogistik

Kombimodal

32423 Minden, Karlstrasse 45

Bobo Spedition GmbH – Minden Kombiterminal –
Karlstraße 45 · 32423 Minden / Germany
Tel.: +49 (0) 5 71/97 598-73 · Fax: +49 (0) 5 71/97 429-85
Mobil: +49 (0) 1 71/88 59 770 · E-Mail: mm@bobe.de

spannt ist, nach Bremerhaven bzw. Hamburg überführt. Dort erfolgt der Umschlag der Einheiten auf Seeschiffe. Die Versorgung mit leerem Equipment erfolgt über denselben Güterzug in Gegenrichtung. Diese Änderung in der Tönnies-Logistik ist ein erster Schritt und soll an dem Standort Weissenfels (Sachsen-Anhalt) ebenfalls umgesetzt werden. „Mit der Umstellung auf Bahnshuttle werden jährlich rund 200.000 t Fleischwaren von der Straße auf die Schiene verlagert. Das bedeutet, es werden wöchentlich ca. 150 Lkw-Fahrten zwischen Minden und Bremerhaven bzw. Hamburg durch nur drei Zugumläufe ersetzt“, so MKB-Geschäftsführer Dietmar Schweizer.

Voraussetzung für die sachgerechte Abwicklung dieses neuen Geschäftes im Mindener Hafen war der Bau einer modernen Reefer-Station für Kühlcontainer mit einem Investitionsaufwand von ca. 145.000 Euro. Der Kunde Tevex hat die reibungslose Abwicklung der neuen Transportlogistik über den Hafen Minden gut angenommen. Begonnen hat das neue Geschäft bereits im Oktober 2011. Nach einem Probetrieb mit einer Bahn-Binnenschiffslogistik läuft seit März 2012 ein Zugsystem mit drei Abfahrten in der Woche nach Bremen/Bremerhaven und Hamburg. „Ich schätze, dieses Geschäft bringt zusätzlich bis zu 14.000 TEU im Jahr in den Mindener Hafen“, erwartet Schmidt. Im Hafen sind hierfür eigens zwei neue Reachstacker-Fahrer und eine Bürokraft eingestellt worden, um die zusätzlichen Mengen zu handeln und die Reefer-Station zu bedienen.

Die MEW beobachtet auch die Potenziale des im September zu eröffnenden JadeWeserPorts für ihre Kombiterminals im Hinterland. „Per Bahn sind wir vom ersten Tag an vernünftig angebunden. Für zahlreiche Unternehmen aus unserer Region sind nicht nur die neuen interkontinentalen Verbindungen sondern auch Feederverkehre Richtung Baltikum und Osteuropa von Interesse“, erwartet Schmidt. „Wenn der Anschluss per Binnenschiff kommt, eröffnet dies den Hafenanliegern bedeutende Potenziale“, schätzt Sebastian Jezek. Auch das Hafenband am Mittellandkanal könne profitieren.

Seit dem ersten Containerumschlag im Mai 2002 verzeichnet der Hafen Minden einen stetigen Zuwachs bei den kombinierten Verkehren. „Schon im ersten Jahr wurden 2.022-TEU für unseren Partner BOBE-Spedition umgeschlagen“, berichtet Schmidt. Begonnen hatte die KV-Geschichte im Hafen Minden im Jahr 2000 mit dem Förderantrag für die Beschaffung des Fantuzzi-Stackers, des Bürocontainers sowie der Befestigung von 1.600 qm Umschlagfläche. 2005 ließ der Hafen weitere 2.700 qm befestigen und beschaffte einen Liebherr Reachstacker. 2006 wurde das Gelände um 13.500 qm erweitert und



Der SMV-Reachstacker ist für ein Jahr fest angemietet
| Bilder: Nutsch



Der Binnenschiff-Stapler der Baureihe 1468 wurde speziell für den Betrieb in kleinen Binnenhäfen entwickelt

Linde präsentiert neuen Binnenschiff-Stapler

Ende Juni stellte der Staplerhersteller Linde im Rahmen eines ‚Binnenwasserstraßen Events‘ bei der Bobe Spedition in Bad Salzungen und im Hafen Minden eine breite Palette von neuen Maschinen zum Container-Handling vor. Kernelement der Kundenveranstaltung zum Thema ‚intermodaler Transport‘ der Linde Heavy Truck Division (LHTD) war die Vorstellung des neuen Binnenschiff-Staplers der Baureihe 1468. Der Reachstacker mit Tragfähigkeiten von 22 bis 45 t wurde speziell für den Betrieb in kleinen Binnenhäfen entwickelt, in denen Manövrierfähigkeit und verringerter Lastdruck auf der Kai-Seite Vorrang haben. Dank der neuen Hebeerauslegung und des von 8 m auf 7 m verkürzten Radstands bietet die mit einem Motor der Stufe Tier 4 ausgestattete Maschine dennoch eine fünf-fache Stapelhöhe für Normcontainer bei 22 t Tragkraft in der dritten Reihe. In Kombination mit dem neuen von Elme entwickelten ‚Drop Nose‘ Spreader eignet sich das Gerät auch für die Beladung von Binnenschiffen. „Nach drei Monaten harten Praxistests des Prototyps werden die Erfahrungen der Terminal-Mannschaft im Hafen Minden mit dem Gerät ausgewertet und in die Weiterentwicklung eines Serienmodells einfließen“, so Colin Flint, Marketingleiter bei LHTD.

Weiteres Highlight der Veranstaltung in Bad Salzungen war die Vorstellung des Prototyps eines Schwerstaplers vom Typ 1401 mit um 180 Grad drehbarer Kabine und neuem Tier 4 Motor, der von den Kunden auch Probe gefahren werden konnte. Darüber hinaus wurden im Containerdepot der Bobe Spedition ein Reachstacker und mehrere Leercontainer Stapler mit Kopfspreader im praktischen Einsatz gezeigt. Der örtliche Linde Vertragshändler Neotechnik Fördersysteme Göthe & Prior aus Bielefeld präsentierte eine Auswahl an Linde Staplern und führte Wartungsdemonstrationen vor. Die Veranstaltung, die Linde und LHTD zum ersten Mal mit ihren Partnern durchführte, bot Kunden und Fachjournalisten eine exzellente Gelegenheit hautnah Stapler-Technik zu erleben sowie im intensiven Austausch mit Marketing und Entwicklung weitere Ideen und Anwendungsmöglichkeiten zu entwickeln.

www.linde-mh.de | www.linde-lhtd.com www.neotechnik.de

■ Hans-Wilhelm Dünner



Prototyp eines Schwerstaplers vom Typ 1401 mit um 180 Grad drehbarer Kabine
| Bilder: Dünner

zusätzlich 7.000 qm für Lagerflächen geschaffen. Heute hat das Gelände eine Größe von 32.600 qm und 3.240 qm Hallenfläche.

„Mit marktgerechten Umschlagssätzen entwickeln wir den Hafen konsequent als Containerdrehscheibe für Ost-Westfalen-Lippe. Der Hafen Minden ist Daseinsvorsorge für die Region und gibt Anreize zur Ansiedlung neuer Unternehmen, weshalb wir darauf achten hier nur Firmen anzusiedeln, die auf die Wasserstraße angewiesen sind“, fasst Schmidt die Philosophie der MEW zusammen. Der Ausbau der Mittelweser für 110-m-Schiffe steigere die Wettbewerbsfähigkeit des nassen Kombiverkehrssystems. „Ein Verzicht auf Wasserstraßenabgaben wie in den Niederlanden könnte zusätzlich einen spürbaren Beitrag zur Verkehrsverlagerung auf das Binnenschiff leisten“, fordern Schmidt und Jezek abschließend. www.mindener-hafen.de

■ Hans-Wilhelm Dünner