



Zwei 400-Tonnen-Autokrane heben die wertvolle Ladung vom Schiff.

BLG Logistics

BLG erweitert Fläche

Der sogenannte Südhafen „Roter Sand“ stellt eine 60.000 Quadratmeter große Erweiterungsfläche des BLG AutoTerminals in Bremerhaven dar. Dort löscht das breit aufgestellte Unternehmen BLG Logistics Schwergüter vom Schiff.

In diesem Fall handelt es sich um die Komponenten von zwei Kraftwerksmodulen, die direkt an der Kaje montiert und für den Seetransport fertiggestellt werden. Ein Großteil der GST-Ladung erreicht den BLG-Standort von Bremerhaven über die Weser per Binnenschiff. Sobald die Montage abgeschlossen ist, werden die beiden Anlagen mit einem Gewicht von je 500 Tonnen per Schwerlastschiff in Richtung USA transportiert.

Die jüngst in Betrieb genommene Südhafen-Fläche mit Haltenkapazität befindet sich in unmittelbarer Nähe zum BLG AutoTerminal Bremerhaven. Hier werden in unmittelbarer Nähe zur Kaje jene Anlagen und Maschinen montiert, die aufgrund von Gewicht und Größe nicht mehr über die Straße transportiert werden können. Der direkte Anschluss ans seeschifftiefe Wasser bietet beste Voraussetzungen für außergewöhnli-

che Projekte. Der Umschlag und die Montage der zwei Kraftwerksmodule des Kunden Siemens Energy bilden dabei den Auftakt auf der neuen Fläche im „Roten Sand“.

Montagehalle speziell für Schwergutprojekte

Die zur BLG-Fläche gehörende Halle ist 20 Meter hoch, 32 Meter breit und 50 Meter lang. Aufgrund ihrer Dimensionen und der Tatsache, dass sie sich in unmittelbarer Nähe zur Kaje befindet, ist sie besonders geeignet für große Projektlogistikvorhaben.

Für das Projekt des Siemens Energy-Kunden gelangte die tonnenschwere Ladung mittels mehrerer Binnenschifftransporte in den Südhafen. Für den Löschvorgang wurden die bis zu 135 Tonnen schweren Montageteile mit zwei je 400-Tonnen-Autokränen im Tandemhub aus dem Binnenschiff gehoben.



Mithilfe des BLG-eigenen Self-Propelled-Modular-Transporters (SPMT) und Roll-Trailern gelangten sie durch das opulente Hallentor in die Halle, um dort von den Spezialisten für Industrieanlagen des Kunden Siemens Energy fachgerecht montiert zu werden.

Der Zusammenbau der Komponenten wurde durch zwei Deckenkrane mit einer Traglast von jeweils 35 Tonnen vereinfacht. Die fertig montierten Kraftwerksmodule erreichen währenddessen ein ungefähres Gewicht von je 500 Tonnen.



Tradition im Schwergutumschlag

Die Schwergutspezialisten von BLG Logistics planen und erstellen bereits seit vielen Jahren individuelle Logistiklösungen im Bereich Projektladung und Schwergut – und das aus einer Hand. Die Kunden kommen dabei größtenteils aus den Branchen Maschinen- und Anlagenbau, Breakbulk, Windenergie und Spedition.

An den Standorten Bremen und Bremerhaven verfügen BLGs Schwerlast-Terminals über große Freilager-, Schuppen- und Hallenflächen sowie spezielles Equipment für Schwergut. Zu seinen GST-Projekten zählen Güter wie Eisen oder Stahl, Röhren, Holzprodukte, Maschinen, Anlagenteile, Projektladungen sowie Straßen- oder Schienenfahrzeuge, die BLG Logistics bewegt, transportiert, lagert, montiert und umschlägt.

SUT: Was war für Sie der ausschlaggebende Grund, eine zusätzliche Fläche im Südhafen „Roter Sand“ in Betrieb zu nehmen?

Karsten Dirks: Die Lage und die Ausstattung der Fläche sind ideal. Die Fläche befindet sich in unmittelbarer Nähe zum BLG AutoTerminal Bremerhaven. 60.000 Quadratmeter Frei- und Hallenfläche mit zwei Liegeplätzen und einer 600 Meter langen Kaje sind ein Glücksgriff. Mit der Investition wollen wir der gestiegenen Nachfrage im Umschlag von selbstfahrenden Einheiten, Breakbulk-Cargo sowie Projektladung gerecht werden und unser High & Heavy-Segment im Geschäftsbereich AUTOMOBILE stärken. Darüber hinaus können wir im Südhafen Anlagen und Maschinen direkt am seeschifftiefen Wasser montieren, die aufgrund von Gewicht und Größe nicht mehr über die Straße transportiert werden können.

SUT: Sie sind bereits seit vielen Jahren im GST-Bereich tätig. Seit wann setzen Sie dabei auch verstärkt auf den Verkehrsträger Binnenschiff und welche Vorteile ergeben sich dadurch?

Karsten Dirks: Seit den 1970er Jahren ist die BLG im Schwergutgeschäft tätig. Ein Meilenstein war damals die Anschaffung des ersten Schwimmkrans BLG Athlet. Die zwei Schwimmkräne waren fast 50 Jahre im Einsatz, bevor sie 2014 außer Dienst gestellt wurden. Die heutigen Anforderungen an den

Anzeige

birsterminal

Your Experts for Cargo
– Always in e-Motion

Hafenstrasse 54, CH-4127 Birsfelden, www.birsterminal.ch



Die neue Fläche liegt nahe dem BLG AutoTerminal Bremerhaven.

Schwergutumschlag sind deutlich höher. Bei unserem jüngsten Projekt, der Verladung von Turbinen für Siemens Energy, haben wir die bis zu 135 Tonnen schweren Teile mit zwei je 400-Tonnen-Autokranen im Tandemhub aus dem Binnenschiff gelöst und mit dem BLG-eigenen Self-Propelled-Modular-Transporter (SPMT) und Roll-Trailern in die Halle verbracht. Der Vorteil von Binnenschiffen liegt auf der Hand: alles, was nicht über die Straße transportiert werden kann, kann per Binnenschiff transportiert werden.

SUT: In ihrem aktuellen Projekt für den Kunden Siemens Energy nutzten sie eine Kombination von verschiedenen Transportmöglichkeiten. Wie stufen Sie die Bedeutung multimodaler Lieferketten im Bereich GST ein?

Karsten Dirks: Ein Großteil der Ladung erreicht den Hafen von Bremerhaven über die Weser per Binnenschiff. Mehrere Schiffsankünfte bringen die tonnenschwere Ladung in den Südhafen. Die schwerste Komponente ist der Generator mit über 130 Tonnen Gewicht. Ein fertig montiertes Kraftwerksmodul wiegt etwa 500 Tonnen. Beide Module werden nach Abschluss des Projekts auf einem Schwerlastschiff abtransportiert. Für den optimalen Transport sind multimodale Lieferketten unumgänglich.

SUT: Ihren Schwergutspezialisten ist nichts zu groß, schwer oder sperrig. Welches Ihrer Projekte bleibt Ihnen aufgrund seiner Komplexität auf besondere Weise in Erinnerung?

Karsten Dirks: 2019 ging nach anderthalb Jahren Bauzeit auf der ABC-Halbinsel in Bremerhaven eine insgesamt 5.500 Tonnen schwere Eisenerzumschlagsanlage an Bord eines Schwerlastschiffes. Die Verladung startete mit der Überführung der 1.800 Tonnen schweren Siebanlage. Vier Schwerlasttransporter SPMT (Self propelled modular transporters) hoben Millimeter für Millimeter das 34 Meter hohe und 1.800 Tonnen schwere Gebäude an, bis es etwa 30 Zentimeter über dem Boden schwebte. Die SPMT bestanden aus bis zu 86 Achsen, die unabhängig voneinander gesteuert werden können. Zur Anlage gehörte zudem eine rund 1.500 Tonnen schwere Brecheranlage sowie eine Waggon-Entladestation, die an den darauffolgenden Tagen auf das Schiff verladen wurden. Insgesamt wurden 60 Teile verladen.



Karsten Dirks von BLG Logistics.

SUT: Sollte man deutsche und europäische Wasserstraßen für GST-Projekte aus Ihrer Sicht noch stärker einbinden und falls ja, gibt es Herausforderungen, denen Sie sich als GST-Experte dahingehend noch stellen müssen?

Karsten Dirks: Schwergüter haben höchst individuelle Herausforderungen. Genau das macht sie so spannend. Generell kann man jedoch sagen, ist es sinnvoll, die Wege möglichst kurz zu halten. Im Südhafen können wir große Anlagen und Maschinen direkt am seeschiffstiefen Wasser montieren. Hier laufen die unterschiedlichen Transportwege per Binnenschiff und Schwerlastschiff zusammen. Das ist ein echter Standortvorteil.

Sarah Kuhn