

Besondere Risiken brauchen mehr Sicherheit

-  Betriebs- und Produkthaftpflichtversicherungen für Händler und Vermieter
-  Maschinen-Spezial-Policen für Anwender, Händler und Vermieter
-  Kfz-Flotten- und Stückzahlmodelle für alle Fahrzeugarten
-  Geschäftsgebäude- und Geschäftsinhaltsversicherungen
-  Transportversicherungen aller Art (auch Hakenlastversicherungen)
-  Rechtsschutzversicherungen für den Firmen- und Privatbereich



-  Wir kümmern uns um Ihre Versicherungsangelegenheiten, damit Sie sich entspannt zurück legen können!



MORNEWEG
Versicherungsmakler GmbH

DUISBURG GANZ VORNE



Mit dem Model 6 ist Gottwald, eine Marke von Konecranes, weltweit stark vertreten



Liebherr hat für seine Hafemobilkrane inzwischen Kranfahreraufzüge im Portfolio

In Deutschlands Binnenhäfen werden jährlich über 200 Millionen Tonnen Güter verladen. Die Be- und Entladung erfolgt immer öfter durch mobile Krane und das Handling der Container im Hafen durch Reachstacker. Ein Überblick von Kran & Bühne.

Alleine in den Binnenhäfen Deutschlands gehen jährlich über 200 Millionen Tonnen Güter von Bord – oder drauf. Hinzukommt der Umschlag der Seehäfen. Meist gibt es fest installierte Be- und Entladestationen, aber mehr und mehr wird auch hierzulande auf Mobilhafenkrane zurückgegriffen, ist der Hafen dadurch doch flexibler. Dazu kommt das Handling der Container innerhalb des Hafens, wo als mobile Alternative die Reachstacker ihr Zuhause haben.

Wer von Hafemobilkranen spricht, stößt immer wieder auf zwei Namen: Gottwald und Liebherr. Und die sind nicht nur hierzulande rege und aktiv. Und dass es inzwischen doch einige sind, die sich weltweit tummeln, verdeutlicht die Auslieferung eines Gottwald HMK 6407 B nach Spanien. Der 2.000ste Hafemobilkran der Marke verrichtet nun in Cartagena seinen Job am Ership Terminal. „Sie sind sehr leistungsstark und extrem robust. Das hilft uns, unsere Kunden zu bedienen, die eine schnelle Entladung erwarten. Zeit ist ein sehr wichtiger Faktor in unserer Arbeit. Also, je schneller ein Schiff entladen wird und vorsichtig mit der Ladung umgeht, desto besser“, nennt Gonzalo Alvargonzález, CEO of Ership, die Gründe für den Kauf. Ein anderer Gottwald Modell 6 ist jüngst nach Polen gegangen: Der Hafen von Gdynia nahe Danzig hat den HMK 6508 B mit liftbarer Kabine zur besseren Übersicht ausgestattet. „Die niedrigen Betriebskosten und die lange Lebensdauer haben uns überzeugt, auch in Polen in einen Hafemobilkran von Konecranes Gottwald zu investieren“, sagt Sonia Florczuk, kaufmännische Leiterin von HES Gdynia.

Auch bei Liebherr sind schon einige Hafemobilkrane über den Ladentisch gegangen. Die Auswahl reicht vom etwas handlicheren LHM 120 mit 42 Tonnen Traglast bis zum großen LHM 800, der über 300 Tonnen packt. Jüngst wurde ein neuer LHM 420 im Bayernhafen Passau eingeweiht. Er ist der erste Hafemobilkran aus dem Hause Liebherr, der die neue Abgasreinigungsstufe V erfüllt. In Passau wird der neue Kran auch für den Umschlag von kompletten Windkraftanlagen nutzen. Mit dem bisherigen Kran konnten zwar die relativ leichten Windflügel umgeschlagen werden – für die schweren Türme und Aggregate mit Stückgewichten von bis zu 100 Tonnen wird der neue Kran zum Einsatz kommen. Eine weitere Neuerung aus dem Hause Liebherr für die Hafemobilkrane ist der Kranführeraufzug „LiUP“. Das Gerät kommt aus der Turmdrehkransparte und bringt den Fahrer auf sichere und effiziente Weise zu seinem Arbeitsplatz. Auch den Servicetechnikern wird für eventuelle Wartungsarbeiten der Aufstieg zur Krankabine erspart. Der Aufzug kann bis zu zwei Personen oder eine Nutzlast von 200 Kilogramm transportieren.

Auch bei den Reachstackern sind beide genannten Unternehmen aktiv, aber nicht alleine. Aber der Reihe nach: Für den Hafen von Lille, dem drittgrößten Binnenhafen Frankreichs, sind zuletzt gleich vier Reachstacker des Typs SMV 4545 TCX4 von Konecranes abgestellt worden. Diese sogenannten Barge Handler zum Entladen von Lastkähnen haben eine maximale Tragkraft von 45 Tonnen auch in der zweiten Containerreihe. Es sind die größten aus der Reihe von Konecranes, die nach unten durch mehr als ein Dutzend weitere Modelle erweitert wird.

Auch Liebherr hält hier Alternativen vor, so zum Beispiel den LRS 545. Davon hat sich jüngst ein Gerät rund um den Globus an das andere Ende der Welt nach Australien aufgemacht. Allerdings arbeitet es dort im Lithiumwerk von Tianqi Lithium, das in Containern weitertransportiert wird. Der Reachstacker hilft dabei, firmenintern das Handling zu erleichtern. Der Name LRS 545 verrät einiges über das Gerät: Es kann maximal 45 Tonnen heben und bis zu fünf Container übereinander stapeln.

Bedeutet niedrigerer Spritverbrauch auch wirklich Einsparungen bei den Betriebskosten? Nicht zwingend, so die Analyse von Hyster. „Eine höhere Produktivität wirkt sich stärker auf die Gesamtbetriebskosten aus als ein niedrigerer Kraftstoffverbrauch“, so Chris van de Werdt, Produktstrategiemanager EMEA Big Trucks bei Hyster Europe. „Denn der Kraftstoffverbrauch ist nur für einen kleinen Prozentsatz der Kosten, die beim Einsatz eines Staplers entstehen, verantwortlich. Deshalb sind Einsparungen beim Kraftstoff gut – aber nur sinnvoll, solange sie die Produktivität nicht negativ beeinflussen.“ Hyster schätzt, dass die Kraftstoffkosten beim Einsatz eines Reachstackers nur für 16 Prozent der Gesamtkosten verantwortlich sind. Die Wartungskosten machen ebenso wie die Abschreibungskosten 20 Prozent aus und die Betriebskosten, einschließlich der Kosten für den Fahrer, ganze 44 Prozent. Besonders, wenn es enge Zeitfenster gibt, muss der Fahrer auch mal „auf die Tube drücken“ können. Wenn dies nicht geht, um den Verbrauch niedrig zu halten, kann es zu Verzögerungen, Beschwerden und unzufriedenen Mitarbeitern kommen. Und wenn man schon vom Verbrauch spricht: Warum nicht einen elektrischen Reachstacker? Die ersten zwei davon sind im Hafen von Los Angeles unterwegs

und werden mittels Lithium-Batterie betrieben, die über ein drahtloses Hochleistungsschnellladegerät geladen wird. Damit die Energie länger hält, ist ein Energierückgewinnungssystem integriert. Nach Einschätzung von Hyster reicht der alleinige Batteriebetrieb für Anwendungen mit mittlerer Belastung aus. Vorausgesetzt, es ist eine entsprechende Infrastruktur für die Energieversorgung und ein streng geregeltes Lademanagement für die Zwischenladungen vorhanden. „Für größere Fuhrparks ist dieser Ansatz ungeeignet, da das Elektrizitätsnetz stark belastet wird, vor allem wenn mehrere Stapler gleichzeitig geladen werden müssen“, erklärt Willem Nieuwland, Projektleiter bei Hyster Europe. „Den hohen Energiebedarf zu decken, ist eine komplexe Herausforderung. An dieser Stelle kommt die Brennstoffzelle ins Spiel.“ Der zweite von Hyster entwickelte Containerstapler mit elektrischem Antrieb ist ebenfalls mit einer großen Lithium-Ionen-Batterie ausgestattet und wird zusätzlich während des Betriebs von zwei integrierten Brennstoffzellen geladen. Diese Kombination aus Batterie und Brennstoffzelle erwies sich als passender für die Herausforderungen am Teststandort bei Fenix Marine Services im Hafen von Los Angeles und andere Schwerlastanwendungen. „Die Nutzung von Wasserstoff erleichtert die Planung, und es sind weniger Ladevorgänge erforderlich“, ergänzt Nieuwland. „Solange die integrierten Tanks mit Wasserstoff gefüllt sind, ist ein durchgängiger Betrieb möglich. Selbst wenn die Tanks nachgefüllt werden müssen, dauert dies schätzungsweise nur etwa 15 Minuten. Hinzu kommt, dass die Batterie während der Mittagspause oder anderer Unterbrechungen geladen werden kann, was den zusätzlichen Aufwand noch einmal minimiert.“

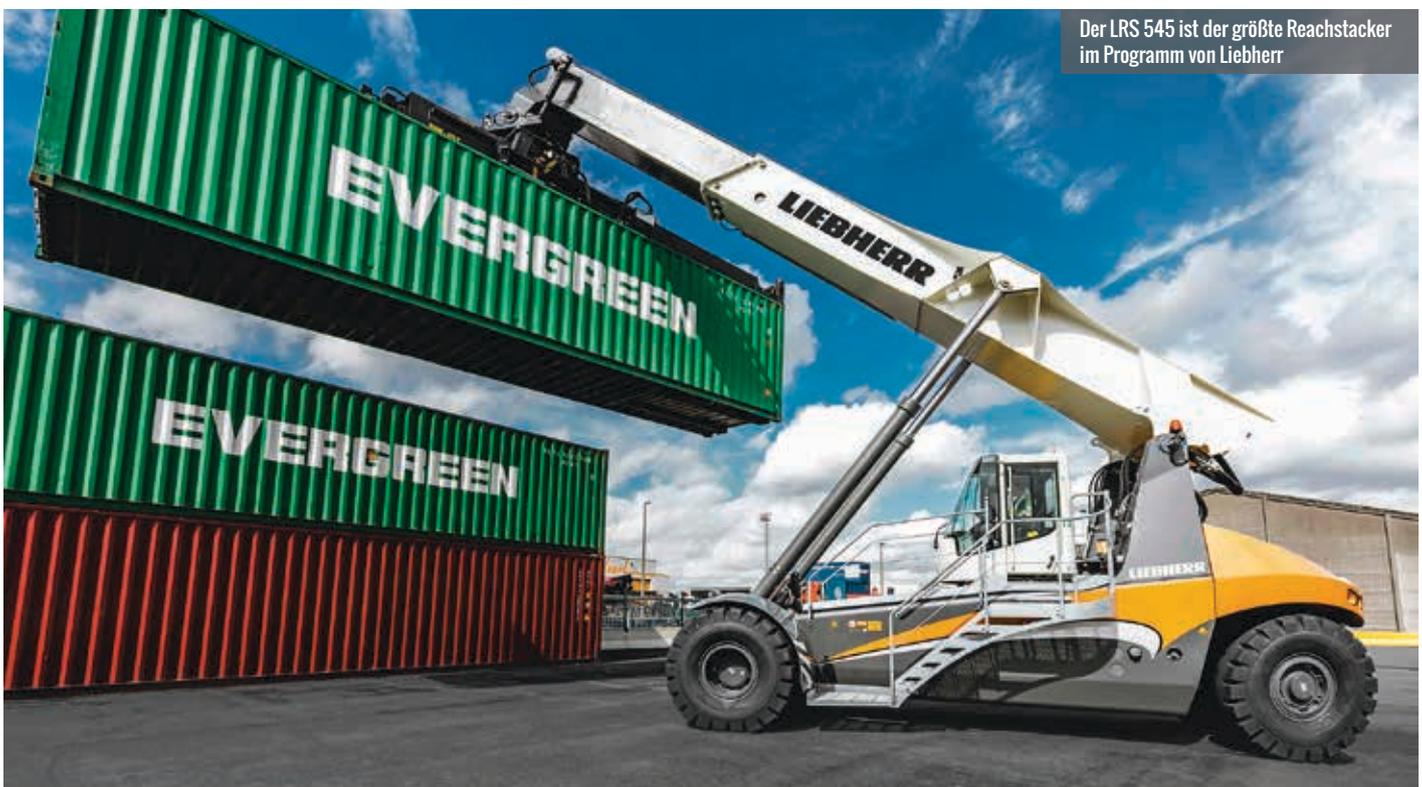
K & B



Ein Reachstacker von Hyster im Dienste des Bayernhafens in Bamberg



Im Hafen von Lille wird der Barge Handler SMV 4545 von Konecranes eingesetzt



Der LRS 545 ist der größte Reachstacker im Programm von Liebherr