DAS OFFIZIELLE MAGAZIN DES HAMBURGER HAFENS

MÄRZ | 2019

ZUKUNFT HAFEN

PORT OF HAMBURG MAGAZINE

Port of Hamburg

Liebe Leserinnen und Leser,

© Franz Scheiters

Fahrrinnenanpassung, Digitalisierung, Modernisierung der Infrastruktur: Der Hamburger Hafen bereitet sich nicht nur auf die Zukunft vor, sondern ist bereits auf dem Weg, sie aktiv zu gestalten. Das zweite Halbjahr 2018 verzeichnete einen deutlichen Aufschwung. Neue Liniendienste nehmen Kurs auf Hamburg und der Start der Fahrrinnenanpassung setzt positive Signale im internationalen Seeverkehr. Vor allem die Begegnungsbox auf der Elbe zwischen Wedel und Blankenese ist für den Hafen ein großer Fortschritt. Diese Teilmaßnahme macht es rechnerisch möglich, 2.800 besonders große Schiffe pro Jahr sicher abzufertigen. Das sind doppelt so viele wie heute.

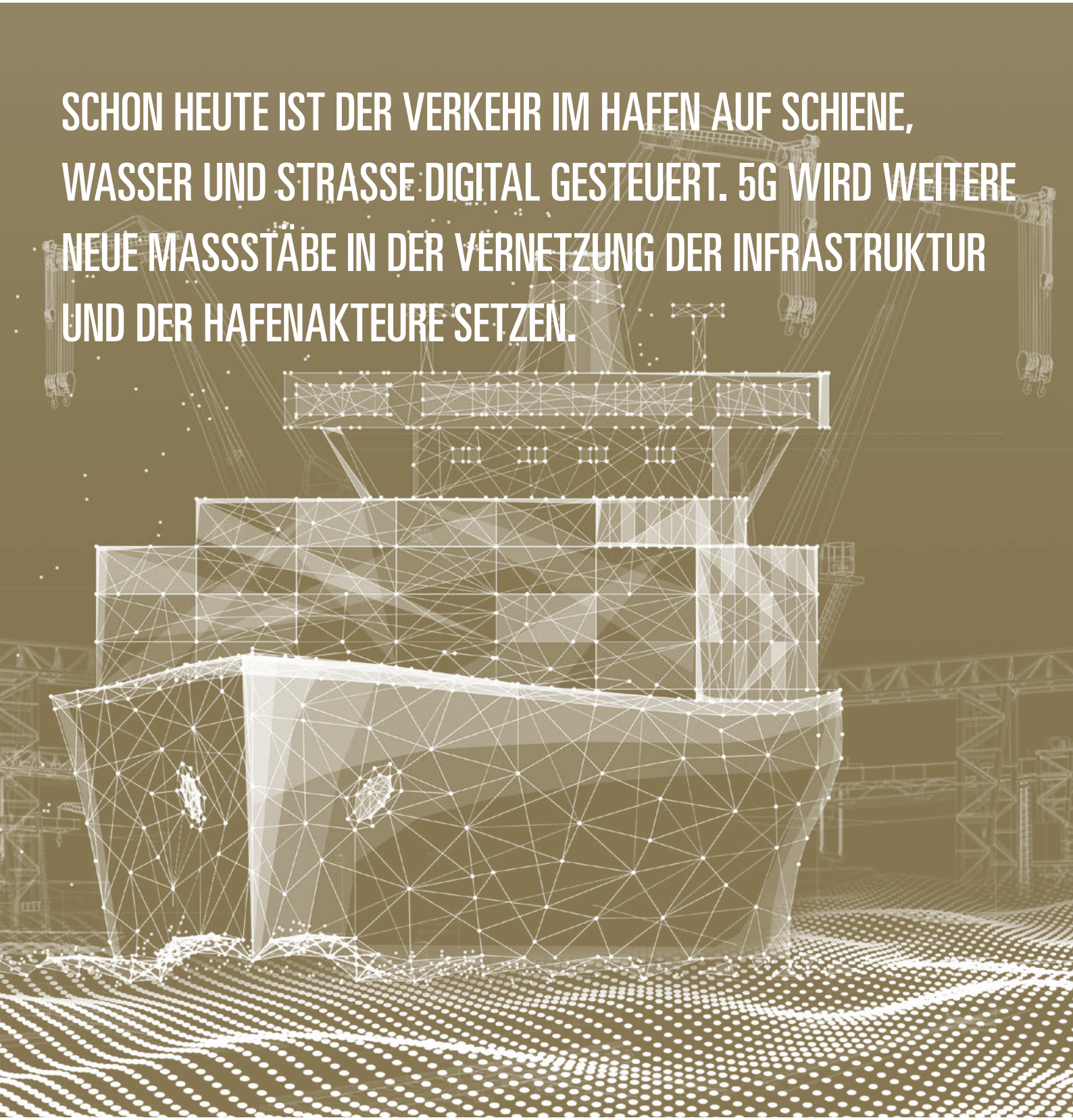
Zum Ausbau der Infrastruktur gehört heutzutage auch die Digitalisierung. Unterwasserdrohnen, autonom fahrende Lastkraftwagen, papierlose Zollabwicklung – die Zukunft ist im Hamburger Hafen bereits angekommen. Schon heute ist der Verkehr im Hafen auf Schiene, Wasser und Straße digital gesteuert. 5G wird weitere neue Maßstäbe in der Vernetzung der Infrastruktur und der Hafenakteure setzen. Die HHLA – größter Terminalbetreiber im Hamburger Hafen – beteiligt sich am Startup Hyperloop, um neue Technologien im Containertransport zu erforschen.

Auch die Schifffahrt setzt auf Innovationen. Weniger Schadstoffe, bessere Auslastung und nahtlose Kommunikation mit den Häfen sind die Ziele der Reeder.

Geforscht, verbessert und gehandelt wird bei allen Playern der Hafenwirtschaft. Die aktuelle Ausgabe des Port of Hamburg Magazines gibt einen Überblick über zukunftsweisende Projekte im Hamburger Hafen. Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen.

Ihr Ingo Egloff und Axel Mattern
Vorstände Hafen Hamburg Marketing e.V.

©Elbreklame/Shutterstock



SCHON HEUTE IST DER VERKEHR IM HAFEN AUF SCHIENE, WASSER UND STRASSE DIGITAL GESTEUERT. 5G WIRD WEITERE NEUE MASSSTÄBE IN DER VERNETZUNG DER INFRASTRUKTUR UND DER HAFENAKTEURE SETZEN.

Inhaltsverzeichnis

02 EDITORIAL

ZUKUNFT HAFEN

06 GUTE AUSSICHTEN FÜR DEN HAMBURGER HAFEN
Gastbeitrag von Senator Michael Westhagemann, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg

08 VERKEHRSDREHSCHEIBE HAMBURG
Die wichtigsten Infrastrukturprojekte auf einen Blick

10 FAHRRINNENANPASSUNG ERLEICHTERT DIE VERKEHRSSTEUERUNG AUF DER ELBE
Erste Maßnahmen sollen bereits in diesem Jahr greifen

14 NEUE HEIMAT FÜR SELTENE PFLANZE
Der Schierlingswasserfenchel zieht auf die Billwerder Insel

16 HAMBURGER HAFEN ALS VORREITER DER DIGITALEN VERNETZUNG
Die Zukunft ist im Hamburger Hafen bereits angekommen

18 DIE HHLA ÖFFNET DAS TOR ZUR ZUKUNFT IM HAFEN
Interview mit der HHLA-Vorstandsvorsitzenden Angela Titzrath über die Unternehmensstrategie

22 „SCHWIERIGKEITEN BEIM GASANTRIEB GIBT ES NICHT“
Interview mit Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied beim Verband Deutscher Reeder, über die IMO 2020, alternative Antriebe und die Hongkong-Konvention

26 DIGITALE TRANSFORMATION: CHANCEN FÜR DIE ARBEITSWELT
Das NIT Northern Institute of Technology Management beschäftigt sich mit Veränderungen in der Arbeitswelt von morgen

28 DEUTSCHLANDS GRÖSSTES SCHIFFSREGISTER WIRD DIGITAL
Welche Vorteile das Projekt Reedern auch außerhalb Hamburgs bringt

30 HAMBURGER HAFENBAHN – UMSCHLAG IM MINUTENTAKT
Rekordergebnis durch Effizienz im Rund-um-die-Uhr-Betrieb

32 METROPOLREGION HAMBURG: GROSSINVESTITION IN GÜTERVERKEHRSSTRECKEN
Steigender Gütertransport führt zu verbesserten Anbindungen der Häfen

33 DAS CONTAINER-TERMINAL DER ZUKUNFT: VERNETZT, INTELLIGENT, EMISSIONSFREI – UND ALLES FLIESST
Gastbeitrag von Prof. Dr.-Ing. Carlos Jahn, Leiter Institut für Maritime Logistik, Technische Universität Hamburg sowie Leiter Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen

HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.

36 PETER PICKHUBENS PINNWAND
Tipps und Stories von Hamburgs frechster Hafenmöwe

38 HHM: KÜNFTIGER LEITER DER DORTMUNDER REPRÄSENTANZ SCHON JETZT AN BORD
Markus Heinen übernimmt Mitte des Jahres die Leitung

38 IMPRESSUM

SCHRAMM
Ports & Logistics

Ein starker Verbund von 16 Hafen- und Logistikstandorten in Norddeutschland und Skandinavien

INTERNATIONAL • UNIVERSAL • ZUVERLÄSSIG

BRUNSBÜTTEL PORTS more than moving
RENDSBURG PORT
GLÜCKSTADT PORT more than moving
SCHRAMM Ports & Logistics SWEDEN

SCHRAMM Ports & Logistics GmbH
Elbehafen, 25541 Brunsbüttel

Telefon: +49 (0) 4852 884-0
Fax: +49 (0) 4852 884-26
E-Mail: info-bp@schrammgroup.de

www.schrammgroup.de

Gute Aussichten für den Hamburger Hafen

Gastbeitrag von Senator Michael Westhagemann, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg

Der Hafen blickt auf eine gute Zukunft: Mitte Februar haben die Bauarbeiten zur Fahrrinnenanpassung der Elbe begonnen. Sie wird großen Containerschiffen zukünftig ermöglichen, flexibler und mit einer höheren Auslastung den Hamburger Hafen zu erreichen. Innovative digitale Lösungen beschleunigen die Verkehrs- und Warenströme im Hafengebiet und bieten neue Geschäftsfelder für die maritime Logistik.

Mehr als 120 Liniendienste verbinden den Hamburger Hafen mit hunderten Seehäfen in der ganzen Welt. Er ist das wichtigste Handelsdrehkreuz in Deutschland, 2018 betrug der Seegüterumschlag rund 135 Millionen Tonnen. Die Weiterentwicklung des Hafens ist ein wesentlicher Bestandteil der Wirtschaftspolitik des Senats.

Eine gute Erreichbarkeit ist die Voraussetzung dafür, dieses Umschlagsniveau zu halten und auszubauen. Mit der Fahrrinnenanpassung, die bis Ende 2021 abgeschlossen sein soll, erleichtern wir den Reedern, Hamburg anzulaufen und ermöglichen größere Umschlagmengen. Auch die Hinterlandanbindung des Hafens, ein wesentlicher Standortvorteil gegenüber anderen

Häfen in Norddeutschland, wird weiter verbessert. Dieser größte Eisenbahnhafen Europas hat 2018 mit 47 Millionen Tonnen erneut ein Rekordergebnis beim Gütertransport auf der Schiene erzielt. Hier sind wir deutlich die Nummer 1 in Europa. Gemeinsam mit der Deutschen Bahn und dem Bundesverkehrsministerium ertüchtigen wir das Gleisnetz sowie die technischen Anlagen in und um Hamburg, um möglichst viele Gütertransporte über die Schiene abzuwickeln. Der Ausbau der A7 sowie der geplante Bau der A26 West werden die straßenseitige Anbindung des Hafens leistungsfähiger machen.

Mit dem Container Terminal Altenwerder steht in Hamburg einer der modernsten Terminals der Welt. Ein Großteil des Betriebs ist automatisiert. Die selbstfahrenden Transporter, die die Container zwischen Kaikante und Blocklager bewegen, werden zum größten Teil bereits mit Strom betrieben. Beim Einsatz innovativer und digitaler Lösungen spielt der Hamburger Hafen in der Champions League. Unter dem Dach „smartPORT" fasst die HPA zahlreiche Projekte zusammen, die digitale Technologien auf Prozesstauglichkeit erproben und im Anschluss in den täglichen Betrieb des Hafens überführen. Dazu gehört zum Beispiel das automatisierte Slot-Management, das Lkw-Transporte an den Terminals koordiniert und gleichmäßig über den Tag verteilt. Im Digital Hub Logistics arbeiten etablierte Hafen- und Logistikunternehmen Seite an Seite mit teils internationalen Startups und Forschungseinrichtungen an der Zukunft der Branche.

Damit Hafen und Stadt im Einklang bleiben, werden Lärm- und Schadstoffemissionen im Hafen Schritt für Schritt reduziert. Dazu trägt vor allem die Nutzung alternativer Energien bei. Kreuzfahrtschiffe haben seit 2017 die Möglichkeit, am Cruise Center Altona Landstrom zu nutzen. Mit leistungsstarken LNG-Power-Packs wird die klimaschonende Energieversorgung von Containerschiffen erprobt. Darüber hinaus ist der Hamburger Hafen Vorreiter bei der Einführung emissionsabhängiger Hafenentgelte: Saubere Schiffe zahlen weniger. Das soll Reedereien Anreize geben, ihre Flotten zu modernisieren und auf alternative Energien umzustellen.

Die geographische Lage mit seiner exzellenten Hinterlandanbindung ist und bleibt ein Standortvorteil für den Hamburger Hafen. Leistungsfähige Verkehrswege, smarte Logistiklösungen und der stärkere Einsatz emissionsarmer Energieträger und Technik sind eine gute Grundlage, damit unser Hafen nachhaltig wachsen kann. Wir entwickeln in Hamburg den Hafen der Zukunft. ■

Verkehrsdrehsc

Die wichtigsten Infrastrukturprojekte auf einen Blick

RADER HOCHBRÜCKE
Ersatzbau der Rader Hochbrücke – Vierstreifiger Neubau einer Brücke mit verbreiterten Seitenstreifen

AUSBAU DES NORD-OSTSEE-KANALS
Ausbau der Oststrecke sowie Sanierung der Schleusen

WESTLICHE FORTFÜHRUNG DER A20 (WESTUMFAHRUNG HAMBURGS)
Vierstreifiger Neubau der Ostseeautobahn A20 von Bad Segeberg bis zur A26

AUSBAU DER A23
Sechsstreifiger Ausbau der A23 zwischen Eidelstedt und Tornesch

FAHRRINNENANPASSUNG DER UNTER- UND AUSSENELBE
Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe an die Tiefgänge der modernen Großcontainerschiffe (bis zu 14,50 m) sowie deren Breite

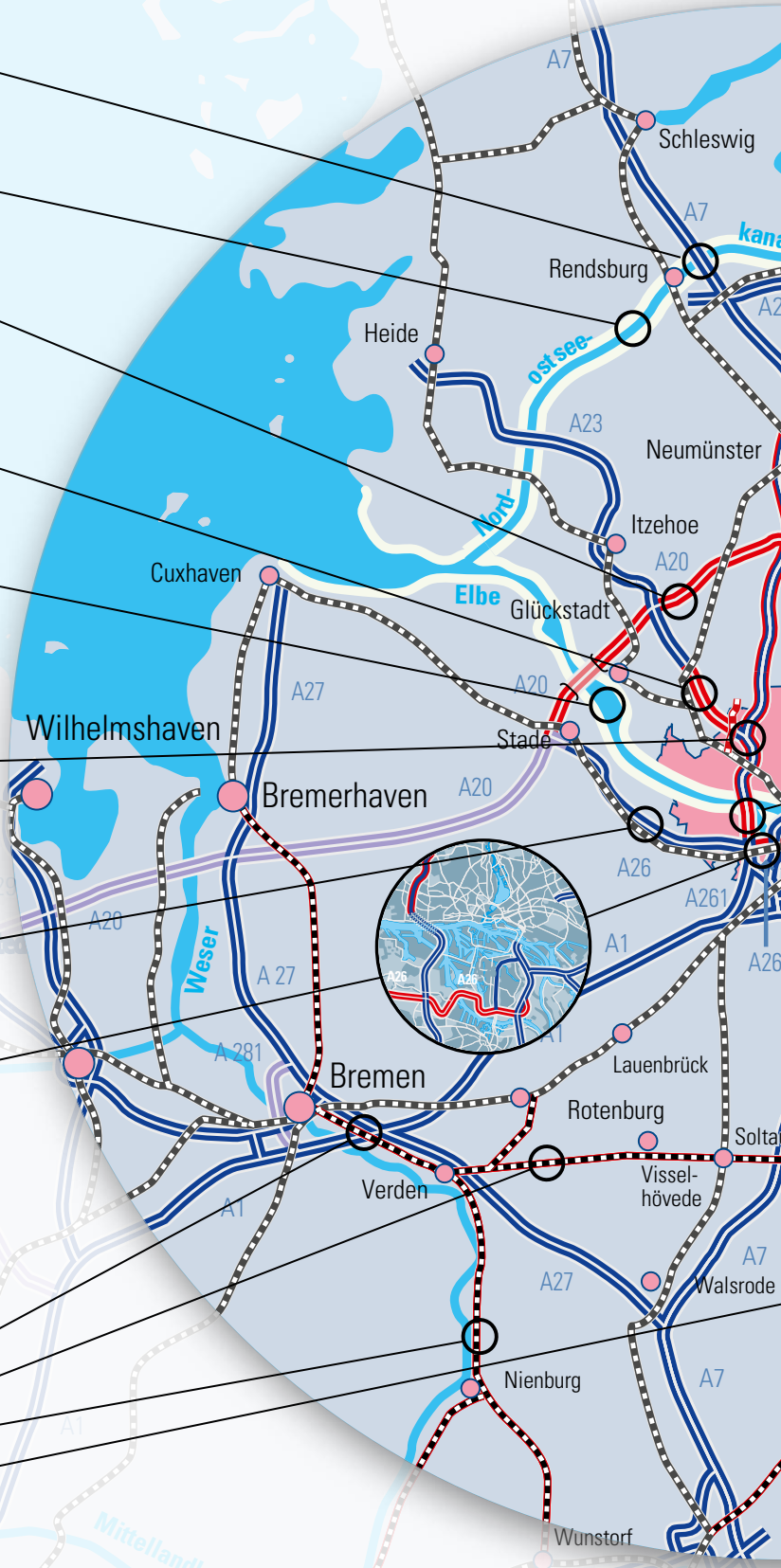
NÖRDLICHER AUSBAU DER A7
Achtstreifiger Ausbau der A7 zwischen dem Elbtunnel und der AS HH-Schnelsen-Nord sowie ein sechsstreifiger Ausbau zwischen Schnelsen und Bordesholm

FERTIGSTELLUNG DER A26 WEST
Durchgängiger vierstreifiger Neubau der A26 mit Anschluss an die A7 und die A26 Ost

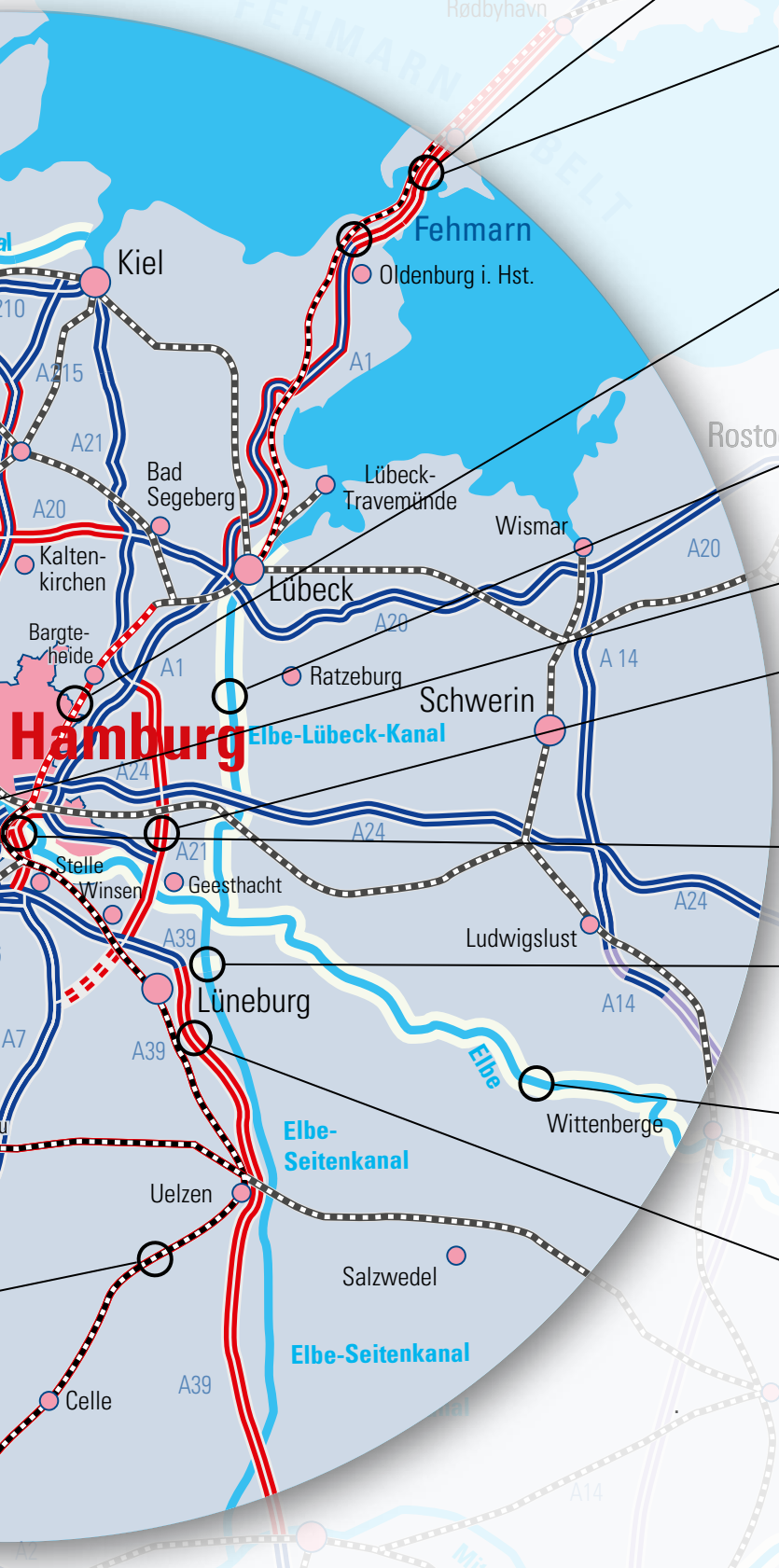
NEUBAU DER A26 OST
Vierstreifiger Neubau einer Autobahn zwischen der A7 und der A1 im südlichen Hafengebiet zur Anbindung des Hamburger Hafens an das Autobahnnetz

BESTANDSBAU DER OPTIMIERTEN ALPHA-E-VARIANTE
Bestandsausbau der Schienenkapazität im Dreieck Hannover-Bremen-Hamburg durch folgende Maßnahmen:

- ABS Bremerhaven–Bremen–Langwedel
- ABS Langwedel–Uelzen
- ABS Rotenburg–Verden–Minden/Wunstorf
- ABS/NBS Hamburg–Hannover



heibe Hamburg



BAU DES FEHMARNBELT-TUNNELS
Bau des Fehmarnbelt-Tunnels zwischen Puttgarden und Rødby mit einer vierstreifigen Autobahn und einer zweigleisigen Bahntrasse

BAU DER FEHMARNBELT-HINTERLANDANBINDUNG
Zweigleisiger Aus- bzw. Neubau der Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden (inklusive einer anforderungsgerechten Querung des Fehmarnsunds) sowie ein durchgehender vierstreifiger Ausbau der A1 auf gleichem Abschnitt

BAU DER S4
Bau zweier separater S-Bahn-Gleise zwischen Hamburg und Ahrensburg zur Entkopplung des langsamen Personennahverkehrs vom schnelleren Personenfern- und Güterverkehr sowie zur Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs

AUSBAU DES ELBE-LÜBECK-KANALS
Streckenausbau des Elbe-Lübeck-Kanals von Lübeck bis zur Elbe und Sanierung der sechs Schleusen

SÜDLICHER AUSBAU DER A7
Achtstreifiger Ausbau der Hochstraße Elbmarsch

SÜDLICHE FORTFÜHRUNG DER A21 (OSTUMFAHRUNG HAMBURGS)
Vierstreifiger Ausbau der bestehenden Bundesstraße 404 zur A21 zwischen Bargteheide und der A39, ggf. Weiterführung bis zur A7

SÜDLICHER AUSBAU DER A1
Achtstreifiger Ausbau der A1 zwischen dem Autobahndreieck HH-Südost und dem Horster Dreieck

ERSATZNEUBAU FÜR DAS SCHIFFSHEBEWERK SCHARNEBECK
Neubau einer Schleuse im Elbe-Seitenkanal mit einer Troglänge von 225 Meter

UMSETZUNG GESAMTKONZEPT ELBE
Umsetzung der Maßnahmen Gesamtkonzept Elbe zur Herstellung einer stabilen Wassertiefe für Binnenschaft und Häfen

BAU DER A39
Vierstreifiger Neubau der A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg

Wichtige Infrastrukturprojekte rund um Hamburg
- Neubaubedarf (Autobahn/Schienenstrecken)
- Ausbaubedarf (Autobahn/Schienenstrecken)
- Autobahn – Bestand
- Autobahn – Planung
- Überregionale Schienenstrecken

© Handelskammer Hamburg / studio holfelder

Fahrrinnenanpassung erleichtert die Verkehrssteuerung auf der Elbe

Deutschlands größter Universalhafen verfügt über 75 Terminals, an denen jährlich 18.000 See- und Binnenschiffe abgefertigt werden. Für die Elb- und Hafenlotsen ist die in den vergangenen zehn Jahren um 65 Prozent gestiegene Zahl der Anläufe von sogenannten AGF (Außergewöhnlich Große Fahrzeuge) eine Herausforderung: Waren es 2008 noch knapp 600 besonders große Schiffe, die in Hamburg festmachten, sind es mittlerweile mehr als 1.000.

AGF sind Schiffe mit mehr als 330 Meter Länge oder einer Breite von mehr als 45 Meter. Sie sind auf der 120 Kilometer langen Elberevierfahrt zwischen Elbmündung und Hamburger Hafengrenze zahlreichen Restriktionen unterworfen, die es genau zu beachten gilt. Denn die größte Sicherheit und auch die effizienteste Nutzung ist nach Auffassung des Hamburger Hafenkapitäns Jörg Pollmann bei einer steigenden Zahl an zu regelnden Verkehrssituationen nur durch eine mit allen Verkehrsbeteiligten abgestimmte vorausschauende Ablaufsteuerung erreichbar. Ein weiterer Ausbau der Kooperation zwischen den für die Verkehrssteuerung Verantwortlichen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, der Hamburg Port Authority (HPA), den Elb- und Hafenlotsen sowie des Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) soll künftig Schiffe und die Lotsenstation in der Deutschen Bucht frühzeitig in den mobilen Datenverkehr einbeziehen. Für Pollmann wird durch den zunehmend digital gesteuerten Hafenverkehr am Ende ein „Port Traffic Center" den Datenfluss und die intelligente Vernetzung aller Verkehrsträger und Verkehrsströme unter Berücksichtigung der Infrastruktur und logistischer Abläufe leisten.

BEGEGNUNGSBOX BEENDET „EINBAHNSTRASSENVERKEHR"

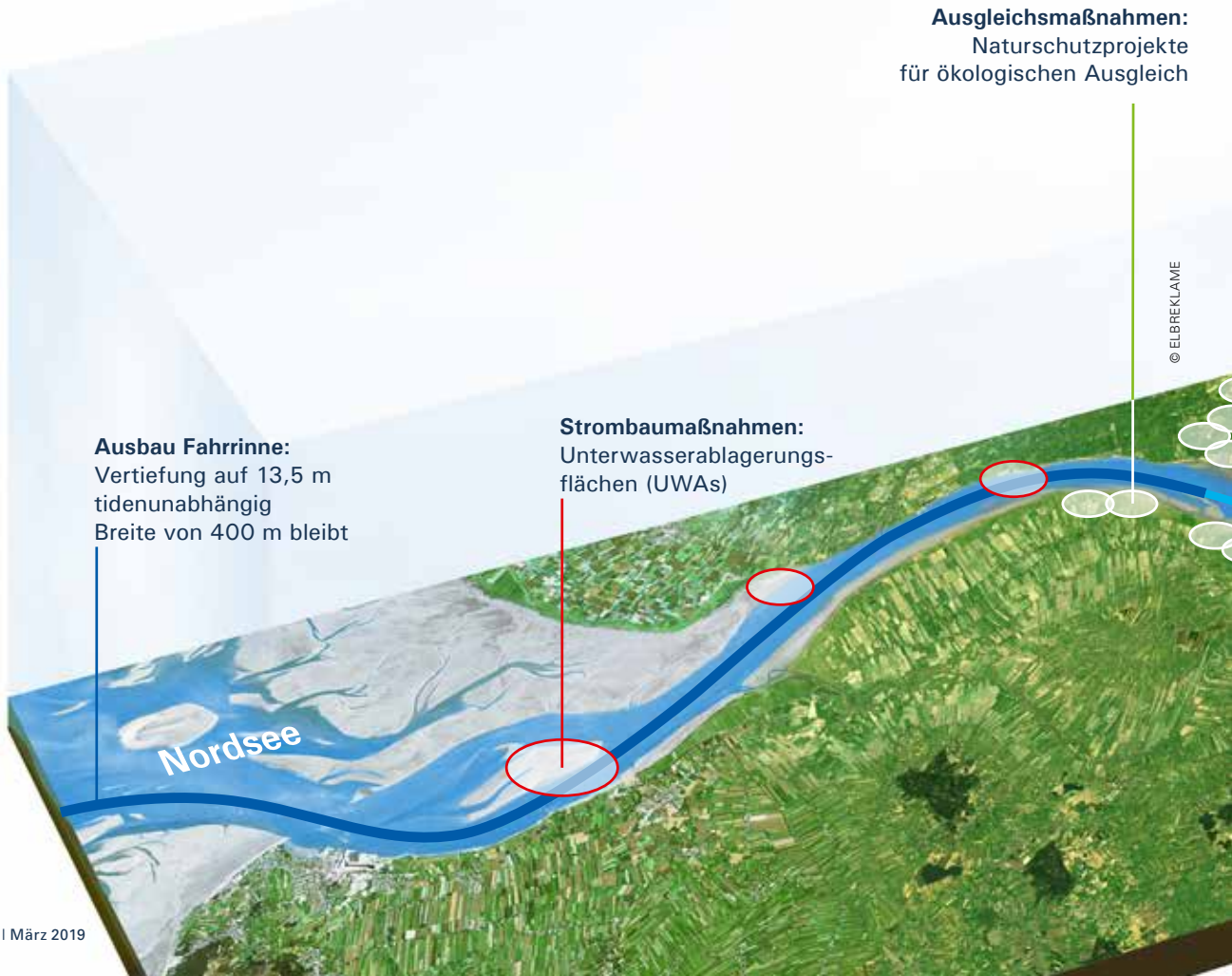
Derzeit dürfen sich die aktuell eingesetzten Großcontainerschiffe sowie größere Massengutschiffe aufgrund ihrer großen Schiffsbreiten zwischen Glückstadt und dem Hamburger Hafen nicht begegnen. Um die sich hieraus ergebenden Behinderungen für die Schifffahrt zu vermeiden, soll im Zuge der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe die Fahrrinne zwischen Wedel und Blankenese auf eine Breite von 385 Meter aufgeweitet werden. Durch diese insgesamt sieben Kilometer lange, zwischen Wedel und Blankenese gelegene „Begegnungsbox", die bereits Ende des Jahres fertiggestellt sein soll, wird die Leistungsfähigkeit der Wasserstraße deutlich erhöht. So können schon deutlich vor Abschluss der Fahrrinnenanpassung durch diese Teilmaßnahme rechnerisch pro Jahr 2.800 besonders große Schiffe den Hamburger Hafen erreichen. Das sind mehr als doppelt so viele wie heute.

© www.mediaserver.hamburg.de / Andreas Vallbracht

AGF SIND SCHIFFE MIT MEHR ALS 330 METER LÄNGE ODER EINER BREITE VON MEHR ALS 45 METER.

© www.mediaserver.hamburg.de / Andreas Vallbracht

Um auch auf weitere Schiffsgrößenentwicklungen vorbereitet zu sein, erarbeiten die HPA, die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) sowie die Elb- und Hafenlotsen gemeinsam mit Reedereien Simulationsstudien, um zum Beispiel für Containerschiffe mit 23.000 TEU Kapazität die möglichen Anlaufbedingungen zu ermitteln. In den Simulationsstudien wird das Anlaufen der Schiffe in den Hamburger Hafen im Schiffsführungssimulator nachempfunden. Aus den Ergebnissen der Simulationsstudien werden Anlaufbedingungen wie Wind- und Tiderestriktionen oder auch die benötigte Anzahl von



© ELBREKLAME

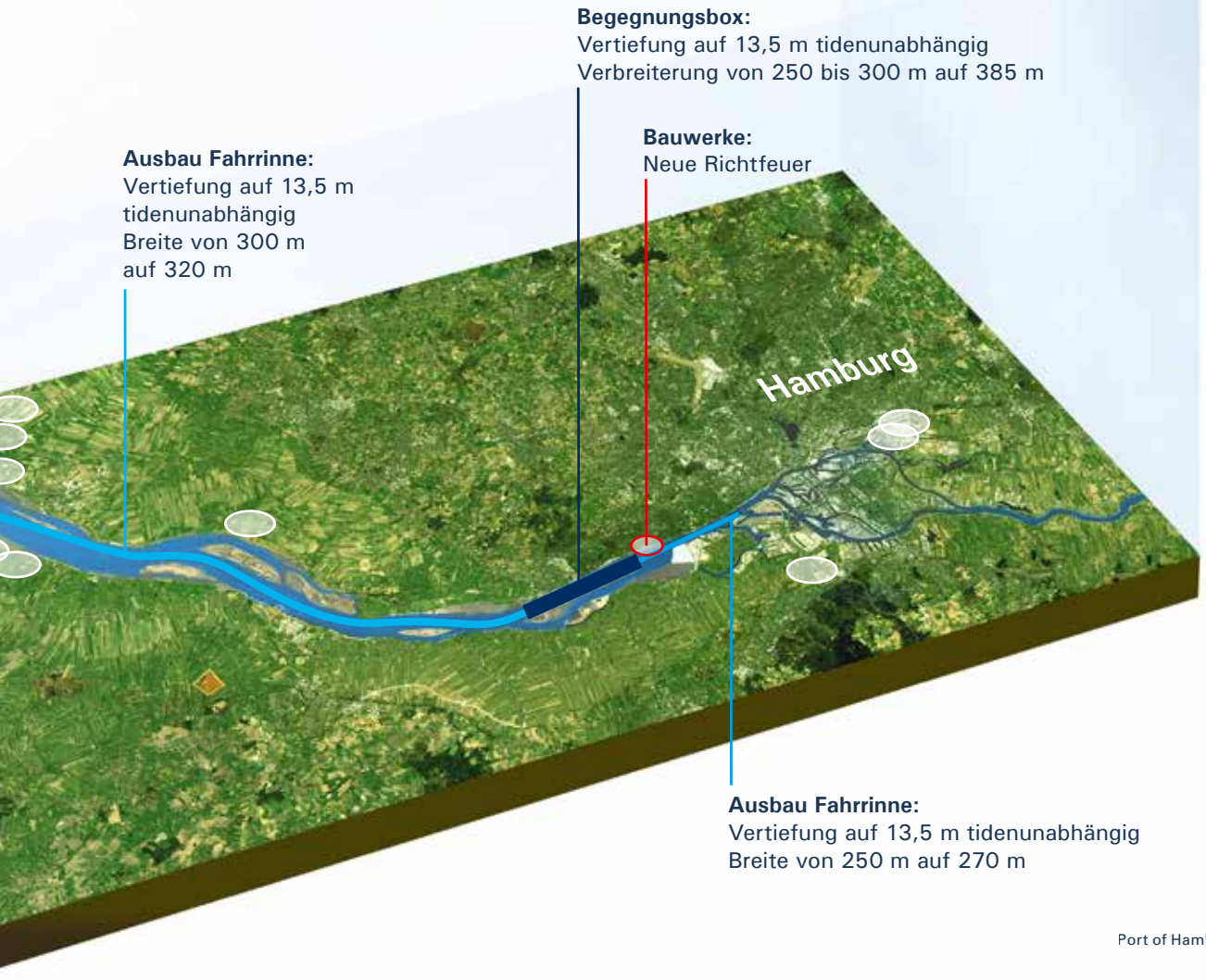
Schleppern bei An- und Ablegemanövern abgeleitet. Den Abschluss der Fahrrinnenanpassung erwartet die Hamburger Hafenwirtschaft im Sommer 2021.

EXAKTE ZEITPLANUNG IST VORAUSSETZUNG

Für eine optimierte Passageplanung besonders großer Schiffe der AGF-Klasse, zu denen neben Containerschiffen auch Massengutfrachter und Kreuzfahrtschiffe gehören, sorgt seit 2015 unter dem Namen HVCC das Hamburg Vessel Coordination Center. Das von den Terminalbetreibern EUROGATE und HHLA gegründete Unternehmen übernimmt als Nautische Terminal Koordination (NTK) neben der betrieblichen Koordinierung der Abfertigung zwischen den Terminals von Großschiffen auch als Feeder Logistik Zentrale (FLZ) die Rotationsplanung, Zulaufsteuerung und Stauplanung von Feeder- und Binnenschiffen im Hamburger Hafen. Über die HVCC Datenplattform erhalten zum Beispiel alle Partner-Reeder Inbound-Passagepläne ab Ankunft in einem Vorhafen wie Southampton. Durch die exakte Zeitplanung kann die Geschwindigkeit des Schiffs für die Elbfahrt und Ankunft am Terminal in Hamburg optimal bestimmt werden. So bringt eine Reduzierung der Schiffsgeschwindigkeit von 18 auf 14 Knoten bei einer Fahrtstrecke Rotterdam – Hamburg von 220 nautischen Meilen eine Bunkerersparnis von 22 Tonnen und führt zu einer Reduzierung der CO2-Emissionen um 66 Tonnen. Die von HVCC zur Verfügung gestellten Informationen beinhalten auch die Outbound-Passagepläne für einen optimierten Transit ab Hamburg in den nächsten Hafen. Im Jahr 2017 wurden bereits mehr als 3.000 Schiffe im Zu- und Ablaufverkehr des Hamburger Hafens von HVCC betreut. In die Abstimmung sind andere Häfen, die Terminals in Hamburg und die kooperierenden Reeder einbezogen.

MEHR LADUNG FÜR CONTAINERSCHIFFE

Die beiden Vorstände von Hafen Hamburg Marketing, Ingo Egloff und Axel Mattern, begrüßen die Bereitschaft aller an der Verkehrssteuerung beteiligten Institutionen und Unternehmen, den Daten- und Informationsaustausch untereinander weiter auszubauen. „Wichtig ist, dass die Fahrrinnenanpassung jetzt zügig umgesetzt wird und es für die Schifffahrt und Hafenkunden schnell zu spürbaren Erleichterungen bei der Erreichbarkeit des Hamburger Hafens kommt“, sagt Mattern. Auch die Vertiefung um rund einen Meter ist nach erfolgter Umsetzung ein großer Gewinn für den Hafen. So können Containerschiffe künftig rund 1.800 TEU mehr als Ladung nach Hamburg bringen und aus dem Hafen mitnehmen. „Darauf warten unsere Hafenkunden in der ganzen Welt“, ergänzt Vorstandskollege Egloff. Für die beiden Hafenexperten zeichnet sich durch den lang erwarteten Beginn der Fahrrinnenanpassung jetzt ein positiver Stimmungsumschwung bei Hafenkunden im In- und Ausland ab. ■



DENKMALGESCHÜTZTES GEBÄUDE DES ALTEN WASSERWERKES AUF DEM GELÄNDE DER BILLWERDER INSEL

Neue Heimat für seltene Pflanze

© Kai Gerullis

Auch abseits des Fahrwassers nimmt das Projekt Fahrrinnenanpassung deutliche Züge an: Seit November 2018 rollen auf der Billwerder Insel – direkt neben der Autobahn 1 in Sichtweite der Norderelbbrücke – ebenfalls die Bagger. Zwischen Holzhafen und Mündung der Dove Elbe entsteht eine wichtige Ausgleichsmaßnahme des Großprojekts.

Behutsam wird hier eine Industriebrache in einen Auwald verwandelt. Aus Wildwuchs entsteht ein Naturschutzgebiet erster Güte – die Hamburg Port Authority (HPA) schafft eine neue Heimat für den Schierlingswasserfenchel.

IDEALER LEBENSRAUM WIRD GESCHAFFEN

„Wir erfüllen auf diesem Areal eine Auflage des Bundesverwaltungsgerichts, das den Schierlingswasserfenchel in Gefahr sieht und von uns einen Ausgleich gefordert hatte", sagt Jörg Oellerich, bei der HPA Projektverantwortlicher für die Fahrrinnenanpassung. In zwei ehemaligen Trinkwasserbecken der früheren Hamburger Wasserwerke, die jeweils rund vier Fußballfelder groß sind, sollen in wenigen Jahren auf kleinen Sandinseln ausladende Weiden wachsen. Dieses Habitat bietet dem seltenen Doldenblütler einen idealen Lebensraum.

Allerdings wächst der Schierlingswasserfenchel ausschließlich im Elberaum unter Tideeinfluss. Deshalb müssen die beiden Becken über einen bereits vorhandenen Graben an die unter Tideeinfluss stehende Billwerder Bucht angeschlossen werden. Und es geht gut voran: In diesem Winter wurden bereits Baustraßen angelegt und die beiden Becken von umgestürzten Bäumen befreit. Auch am Zufluss erfolgten erste vorbereitende Maßnahmen. Doch mittlerweile herrscht wieder absolute Ruhe auf dem Gelände – eine weitere Besonderheit der Maßnahme: Gebaut werden darf auf der Billwerder Insel nur im Winterhalbjahr.

GEARBEITET WIRD NUR IM WINTER

Von Frühling bis in den Herbst gehört das Refugium dann allein den Rehen, Bibern und einer Kormoran-Kolonie – für das Team der HPA eine besondere Herausforderung. „Wir haben das Projekt in zehn Baulose aufgeteilt, die wir über drei Winter verteilen", sagt Carmen Eggers, die die Projektleitung für die Bauphase übernommen hat. Gemeinsam mit ihrem Team steckt sie jetzt schon in den Planungen, wann ab September 2019 der nächste Schritt erfolgt und das erste Becken hergerichtet werden kann. Dazu wird die bisherige Ziegelsohle entfernt, Priele werden gegraben sowie Inseln und Wattflächen angelegt. Die Ränder aus Beton bleiben ebenso

erhalten wie die historisch anmutenden Pumpenhäuschen am Rand. „Die über 100 Jahre alte Anlage steht unter Denkmalschutz, das berücksichtigen wir selbstverständlich. Außerdem wollen wir den gewachsenen Baumbestand erhalten. Alles bildet eine Einheit“, sagt Marc Kindermann, der das Teilprojekt für die HPA geplant hat.

Das erste Becken soll Ende Februar 2020 umgestaltet und an die Tide angeschlossen sein. Das zweite Becken wird im Winter 2020/21 an das erste angebunden und ebenfalls umgestaltet. Der Schierlingswasserfenchel wird dann in Form von Samen und bereits gewachsenen Pflanzen eingebracht und auf einigen Inseln werden Weidensteckling gepflanzt. Die HPA wird das ambitionierte Projekt bis zum Frühjahr 2021 abschließen – den Rest erledigt die Natur. Entsprechend ist es konsequent, die verwandelten Becken nach ihrer Fertigstellung umgehend zum europäischen Naturschutzgebiet zu erklären. ■

DER SCHIERLINGSWASSERFENCHEL WÄCHST AUSSCHLIESSLICH UNTER TIDEEINFLUSS

© Klaus Janke

A° 1847

C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG

Terminal operations in the port of Hamburg

- Multipurpose terminal operations
- Heavy lift capacities up to 280 t
- 100,000 m² covered warehouse space
- 40,000 m² additional area under construction
- Storage compliant with LME, ICE Futures U.S. & ICE Futures Europe
- International forwarding
- Fully ISPS & AEO certified
- Management System Certification ISO 9001 = ISO 14001

C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG
Am Kamerunkai 5 · D-20457 Hamburg
Tel: +49 40 789 50 0 · Fax +49 40 789 50 193
Email: hamburg@de.steinweg.com
www.hamburg.steinweg.com

A° 1847

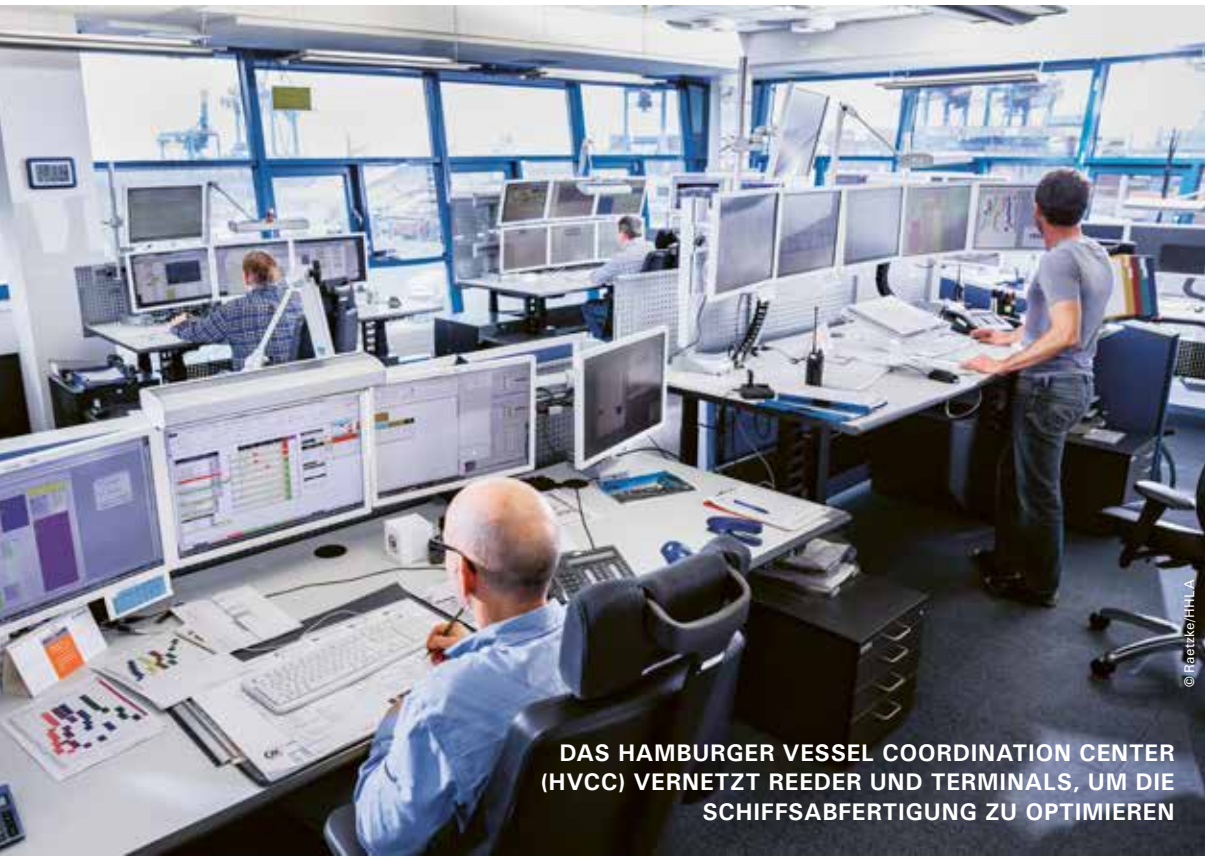
Hamburger Hafen als Vorreiter der digitalen Vernetzung

Unterwasserdrohnen, autonom fahrende Lastkraftwagen, papierlose Zollabwicklung – die Zukunft ist im Hamburger Hafen bereits angekommen.

Auch für Dr. Sebastian Saxe, Chief Digital Officer der Hamburg Port Authority (HPA), ist Digitalisierung kein Thema von morgen: Schon heute ist der Verkehr im Hafen auf Schiene, Wasser und Straße digital gesteuert. „Diese Erfahrungen sind wichtig für die gesamte Stadt und übertragbar auf das komplexe Verkehrssystem", so Saxe. Bereits im nächsten Jahr sei künstliche Intelligenz bei der Verkehrslenkung ein großes Thema. Das Projekt „Green4Transport" soll Fahrzeuge mit intelligenten Ampeln vernetzen und Lkw in Kolonnen über Kreuzungen führen. Mit der Einführung von 5G im Testfeld Hafen ließen sich weitere visionäre Projekte umsetzen. Diese Infrastruktur sei notwendig, um den Weg in die Zukunft mit allen Akteuren im Hafen zu gehen.

Aber auch an dem Thema „Drohnen" (fachsprachlich UAVs = unmanned aerial vehicles) führt im Hafen kein Weg vorbei. Die HPA arbeitet bereits erfolgreich mit UAVs in den Bereichen Vermessung, Bauwerks- und Kaimauerprüfung. Mit Drohnen werden beispielsweise die Brückenpfeiler der Köhlbrandbrücke beflogen, um diese auf Beschädigungen zu überprüfen. Darüber hinaus ist es vorstellstellbar, dass zukünftig Unterwasserdrohnen die Sedimentablagerungen der Elbe überwachen oder autonome Drohnensysteme in den Bereichen Wartung, Instandhaltung und Katastrophenschutz zum Einsatz kommen. Auch die HHLA setzt bereits Drohnen – auch autonome – auf ihren Terminals erfolgreich ein. Jan Bovermann, Leiter Unternehmensentwicklung, betont, dass eine weitergehende Automatisierung nur durch vernetztes Denken zu erreichen sei. „Die digitale Kultur eines Unternehmens ist nicht daran zu messen, wie viele Blockchainprojekte aufgesetzt sind. Entscheidend sind die drei Faktoren Vision, Kultur und Kooperation. Das heißt auch, Mitarbeiter, Kunden, Dienstleister und Lieferanten gleichermaßen einzubinden", so Bovermann.

Ulrich Wrage, Vorstand des auf Logistik spezialisierten IT-Dienstleisters Dakosy, stellt die digitale Kultur im Hamburger Hafen in den Mittelpunkt. Der Hafen habe einen Digitalisierungsgrad von inzwischen 95 Prozent erreicht. Rund 2.000 Unternehmen seien angebunden. Erreicht worden sei dieses Ergebnis in erster Linie über Vertrauen.



DAS HAMBURGER VESSEL COORDINATION CENTER (HVCC) VERNETZT REEDER UND TERMINALS, UM DIE SCHIFFSABFERTIGUNG ZU OPTIMIEREN

Alle an der Transportkette beteiligten Unternehmen haben sich an die DAKOSY-Plattformen angebunden, um Abläufe zu vernetzen und Prozesse zu beschleunigen. „Das Geheimnis von Dakosy ist die Einbeziehung aller Akteure – auch wenn sie zueinander im Wettbewerb stehen", so Wrage. Das habe unter anderem dazu geführt,

dass die Zollpapiere der Vergangenheit angehören und die Zollabwicklung schon im Zulauf der Container auf Hamburg digital in die Wege geleitet wird.
Wie gut die Vernetzung zwischen unterschiedlichen Unternehmen und Institutionen in Hamburg funktioniert, zeigt das Beispiel Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC). Geschäftsführer Gerald Hirt blickt mit Stolz auf die vergangenen zwei Jahre zurück. Von der Schnittstelle profitieren Reeder, Nautische Zentrale, konkurrierende Terminals und neuerdings auch die Binnenschifffahrt. HVCC führt die relevanten Daten der unterschiedlichen Akteure zusammen, interpretiert sie und erstellt ein vorausschauendes Lagebild über Schiffe im Zulauf auf den Hamburger Hafen, das den Beteiligten dann zur Verfügung steht. Die Schiffsabfertigung im Hamburger Hafen läuft dadurch noch reibungsloser ab.
„Andere Häfen warten nicht", betont Saxe. Das Tempo der technologischen Entwicklungen habe in den vergangenen Jahren stetig zugenommen und nehme weiter Fahrt auf. „Die Verlader geben den Takt vor", ergänzte Wrage. Globale Handelskonzerne wie Amazon oder Alibaba „sehen genau hin, was ein Hafen kann oder nicht".
Weitere Impulse für den Hafen 4.0 will der Digital Hub Logistics Hamburg setzen. Er ist der internationale Innovationshub für die Digitale Business Transformation der Logistik zu Lande, zu Wasser und in der Luft. Geschäftsführer Johannes Berg hofft, dass die nächste durchgreifende Innovation der Logistik aus Hamburg kommt. ■

Weltkongress für Mobilität und Logistik findet 2021 in Hamburg statt

Die Freie und Hansestadt Hamburg richtet den Weltkongresses ITS (Intelligente Transportsysteme und Services) im Jahr 2021 aus. Zusammen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wird die Stadt Hamburg vom 11. bis 15. Oktober 2021 den 28. ITS Weltkongress im sanierten Congress Centre Hamburg, den Messehallen und im umliegenden Stadtgebiet durchführen. Zur erfolgreichen Umsetzung des ITS Weltkongresses 2021 wurde Anfang des Jahres 2018 die ITS Hamburg 2021 GmbH als 100%ige Tochter der Stadt gegründet.
Die Hansestadt hatte sich in einem internationalen Wettbewerb gegen zahlreiche andere Städte durchgesetzt. Beworben hatte sich Hamburg bereits im April 2016. Rund 10.000 Experten aus den Bereichen Verkehr, Informationstechnologie, aus Firmen, Universitäten und der Politik, werden an der Elbe erwartet.

FULL-SERVICE AGENTUR RUND UM DEN ZOLL

Als Zollspedition übernimmt IP die neutrale und rechtskonforme Zollabwicklung, sowie Prozessberatung für KMU und Großunternehmen. Seit Gründung im Jahre 1990 bieten wir unseren nationalen und internationalen Kunden ein Angebot aus Outsourcing der Zollabwicklung, Zollconsulting, Schulungen, Zoll per EDI sowie Sicherheitsleistung und Verbürgung von Zöllen und Einfuhrumsatzsteuer. Unser Kundeninformationssystem ipkis.de bietet volle Transparenz der Zollprozesse.

www.ip-zollspedition.de Telefon +49 40 333 97 60

1990

DE AEOF 100179

© HHLA / Thies Rätzke

Die HHLA öffnet das Tor zur Zukunft im Hafen

Interview mit der HHLA-Vorstandsvorsitzenden Angela Titzrath

Port of Hamburg Magazine: Frau Titzrath, helfen Sie uns, einen Widerspruch aufzulösen?
Titzrath: Gerne doch. Welchen Widerspruch denn?

Warum wird die Entwicklung des Hamburger Hafens mit „Stagnation" und „im Wettbewerb den Anschluss verloren" beschrieben, obwohl die HHLA als größtes Unternehmen im Hafen doch sehr erfolgreich ist?
Die lange juristische Auseinandersetzung um die Fahrrinnenanpassung der Elbe hat dem Hafen insgesamt geschadet. Damit verbunden ist die Akzeptanz für den Hafen in der Stadt zurückgegangen, trotz der Sicherung von rund 160.000 Arbeitsplätzen und einer jährlichen Wertschöpfung von mehr als 600 Millionen Euro. Auch hat der Standort vom Wachstum im Containergeschäft nicht so profitiert wie andere Häfen in der Nordrange. Das Zählen von Boxen ist allerdings eine rein quantitative Betrachtung, die sich vielleicht für Marketingzwecke eignet, aber über die Qualität eines Hafens wenig aussagt. Der Hamburger Hafen ist nach wie vor weltweit einer der modernsten und leistungsfähigsten und die HHLA hat daran einen gewichtigen Anteil.

Die Fahrrinne der Elbe wird nun vertieft und verbreitert. Was bedeutet diese Maßnahme für die Zukunft des Hamburger Hafens?
Eine stabile nautische Erreichbarkeit ist eine unabdingbare Voraussetzung, damit der Hafen im Wettbewerb der europäischen Seehäfen seine Position behaupten und ausbauen kann. Wir gehen davon aus, dass die Fahrrinnenanpassung zu einem moderaten Wachstum der Umschlagsmengen führt. Die Verbreiterung und Vertiefung der Elbfahrrinne ist allerdings nur eine notwendige Bedingung für eine erfolgreiche Zukunft des Hafens. Es bedarf darüber hinaus weiterer Investitionen in die Hafen- und Verkehrsinfrastruktur.

Wie realistisch ist die Forderung nach mehr Geld für den Hafen, angesichts einer inzwischen weit

PERSÖNLICHER AUSTAUSCH IST AUCH IN ZEITEN DER DIGITALISIERUNG NICHT ERSETZBAR

© HHLA

verbreiteten Ansicht, Hamburg müsse mehr sein als Hafen und Handel?
Die Ansicht ist ja nicht neu. Bereits der frühere Bürgermeister Klaus von Dohnanyi hat 1983 darauf hingewiesen, dass die Zukunft Hamburgs und des Hafens nicht allein auf dem Wasser, sondern stärker auf dem Lande liege. Diese Einschätzung teile ich. Der Hafen eignet sich hervorragend als Testfeld für digitale Innovationen. Nur eines sollten wir berücksichtigen: Der Hamburger Hafen hat nicht nur lokale Relevanz. Er ist systemrelevant für die Industrienation Deutschland, weil ein Viertel des deutschen Außenhandels über ihn abgewickelt wird.

Wie wichtig der HHLA das Thema Zukunft ist, lässt sich an dem Claim „Das Tor zur Zukunft" ablesen. Welche Bedeutung hat dieser Namenszusatz?
Unser strategisches Ziel ist, die Gestaltungskraft und Zukunftsfähigkeit der HHLA zu stärken. Gemeinsam mit unseren Kunden wollen wir logistische und digitale Knotenpunkte entlang der Transportströme der Zukunft entwickeln. Wir denken dabei nicht in den vorgegebenen Bahnen, sondern ergebnisoffen: Ob Wasser, Schiene, Straße, Glasfaser oder etwas völlig anderes wie etwa die Hyperloop-Technologie – die Ziele und Bedarfe unserer Kunden bestimmen unser Handeln.

Klingt so, als bereite sich die HHLA schon auf eine Zeit nach dem Container vor.
Der Container wird auch weiterhin eine wichtige Rolle beim Transport von Gütern spielen. Mit dem 3D-Druck und der Drohnentechnik entstehen zusätzliche neue Möglichkeiten, um Produkte herzustellen und diese dann noch effizienter als in der bisher gewohnten Art und Weise im Container zu transportieren.

Vor zwei Jahren haben Sie angekündigt, die HHLA werde der Motor des digitalen Wandels im Hafen sein. Wie leistungsstark ist dieser Motor inzwischen?
Unser Motor schafft schon eine ganz ordentliche Umdrehungszahl. Im Bereich Drohnentechnik entwickeln wir eigene Lösungen beziehungsweise nutzen das Know-how eines Hamburger Start-ups, an dem sich die HHLA beteiligt. Mit dem Lkw-Hersteller MAN kooperieren wir bei einem Projekt zu intuitiver Mobilität. Unsere Auszubildenden befassen sich mit 3D-Druck und digitalem Schweißen. Wir beteiligen uns zudem

an dem vom Senat initiierten Digital Hub, das in von HHLA Immobilien entwickelten Räumen der Historischen Speicherstadt PS auf die Straße bringt.

International stark beachtet wurde die Ankündigung der HHLA, mit der amerikanischen Firma Hyperloop Transportation Technologies ein Joint Venture zu gründen. Manche meinen, das sei nur ein netter PR-Gag gewesen. Können demnächst wirklich Container nahe der Schallgeschwindigkeit transportiert werden?

Warum nicht? Als im Dezember 1835 die erste Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth fuhr, konnte sich auch niemand vorstellen, dass Züge einmal Geschwindigkeiten von über 200 Kilometer in der Stunde erreichen würden. Unser Joint-Venture-Partner HTT hat bereits erste Komponenten für den Transport von Personen erfolgreich getestet. Jetzt geht es darum, die Technologie auch auf den Gütertransport zu übertragen. Gemeinsam wollen wir auf einem HHLA Container Terminal im Hamburger Hafen eine Art Bahnhof entwickeln, von dem Seecontainer in das Röhrensystem geschickt werden beziehungsweise ankommen. Dass sich HTT für Hamburg als Testfeld entschieden hat, bestätigt einmal mehr die Attraktivität der Stadt und des Hafens als Innovationsstandort.

Welche Intentionen verfolgt HHLA mit diesem Joint Venture in der nahen Zukunft?

Intelligente Mobilitätslösungen wie die Hyperloop-Technologie können einen signifikanten Beitrag zur Entlastung von Verkehrsinfrastruktur um Häfen herum leisten, was wiederum bedeuten würde, dass weniger Schadstoffe in die Luft gelangen. Diese Technologie zu entwickeln ist unser Ziel.

Der Hafen gilt als Hauptverursacher für eine zu hohe Schadstoffbelastung der Hamburger Luft. Was kann ein Unternehmen wie die HHLA für den Klimaschutz tun?

Zunächst teile ich die Auffassung von Bürgermeister Peter Tschentscher, dass Klimapolitik nicht wachstumsfeindlich sein darf. Verbote, Regulierungen und Vorschriften helfen nicht weiter. Die Industrie ist Teil der Lösung beim Klimaschutz. Die HHLA unternimmt im Rahmen ihres nachhaltigen Geschäftsmodells seit vielen Jahren große Anstrengungen, die auch von einer unabhängigen Instanz wie dem Deutschen Nachhaltigkeitsrat gewürdigt werden. Unsere Anlage in Altenwerder wurde als der weltweit erste „Zero Emission"-Terminal zertifiziert. Die Angebote unserer Bahntochter Metrans sind geeignet, um mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. ■

Transportlogistik, Werklogistik
Warenlogistik — alles aus einer Hand

- Kundenspezifische Logistiklösungen
- Vollautomatische Hochregallager mit über 40.000 Palettenstellplätzen
- Konventionelles Fachbodenregallager mit mehr als 10.000 Stellplätzen
- Gefahrguttankcontainer-Operating

Friedrich A. Kruse jun. Unternehmensgruppe
Fährstraße 49, 25541 Brunsbüttel
Tel. 04852/881-0 · Fax 04852/881-199
www.kruse-unternehmensgruppe.de
info@kruse-unternehmensgruppe.de

SKYLINE DER „DIGITALISIERTEN“ STADT SHANGHAI

© Wärtsilä

„Schwierigkeiten beim Gasantrieb gibt es nicht“

Interview mit Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied beim Verband Deutscher Reeder (VDR), über die IMO 2020, alternative Antriebe und die Hongkong-Konvention

Port of Hamburg Magazine: Herr Nagel, ab 2020 darf laut der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) der Schwefelanteil im Treibstoff von Schiffen weltweit nur noch maximal 0,5 Prozent betragen. Was bedeutet das für die Schiffseigner?

Nagel: Die neue Schwefelobergrenze ist der weitere Schritt in Richtung Ausstieg aus dem Schweröl herkömmlicher Art und von der Branche ganz und gar akzeptiert. Einige Unternehmen statten ihre Schiffe mit Abgasreinigungsanlagen, sogenannten Scrubbern, aus. Andere werden eine Mischung von Ölen verwenden, die am Ende auf maximal 0,5 Prozent Schwefelgehalt kommt, oder Marinedieselöl (MDO) tanken, das deutlich niedrigschwefeliger, aber im Vergleich zu Schweröl sehr viel teurer ist. Schiffe, die keinen Scrubber haben, dürfen ab März 2020 kein Schweröl mehr transportieren.

Was passiert mit dem Schweröl, das bis dahin noch in vielen Schiffen drin sein wird?

Tja, das ist komplizierter als es sich der Laie vorstellt. Schließlich sind das Werte. Klar ist, dass in Tanks, wo altes Schweröl drin war, nicht einfach neues Öl eingefüllt werden darf. Die Themen sind erkannt und wir müssen es hinkriegen. Punkt. Wichtig dabei ist, dass die Hafenstaaten streng kontrollieren, ob sich alle daran halten. Wer annimmt, weiter das Schweröl verwenden zu kön-

TRUST A MARKET LEADER

Since 1970, MSC has grown to become a leader in container shipping and a stable partner for businesses around the world. Our network of road, rail and sea transport allows us to offer sustainable and reliable door-to-door services worldwide. MSC's local teams ensure, whatever your cargo, it is always in safe hands.

To find out more, please contact your MSC office.
+49 40 30295-0 or **DEU-hamburg@msc.com**

msc.com

VISIONEN FÜR DIE ZUKÜNFTIGE SCHIFFFAHRT: SCHIFFSKONVOI-KONZEPT

nen, weil er nicht erwischt werden wird, der hätte einen Millionen-Wettbewerbsvorteil. Das darf nicht passieren.

Diskutiert wird zunehmend auch über alternative Brennstoffe, beispielsweise Gasantrieb. Was sind da die Schwierigkeiten?
Schwierigkeiten beim Gasantrieb gibt es nicht. Das ist eine etablierte, beherrschbare, gute und eingeführte Technologie, die Unternehmen auch gerne nutzen. Allerdings gibt es noch kein globales, flächendeckendes Tankstellennetz oder Bunkerschiffe für verflüssigtes Erdgas (LNG). Dennoch sehen wir LNG als ganz wichtigen alternativen Treibstoff, der weder Rußpartikel noch NOx, also Stickstoffoxid, emittiert und den CO2-Ausstoß um rund ein Drittel reduziert.

Gibt es noch andere Alternativen? In der Automobilbranche steht derzeit ja der Elektroantrieb im Fokus.
Für die globale Schifffahrt über die Weltmeere ist das kaum eine Alternative. Auf kürzeren Strecken etwa im Fährbetrieb sind E-Antriebe aber im Kommen. Einige arbeiten derzeit am Thema Wasserstoff. Wenn es gelänge, aus CO2-frei erzeugtem Strom wie Windenergie Wasserstoff herzustellen, könnte das langfristig sogar eine Null-Emission-Schifffahrt bedeuten.

Deutschland tritt der Hongkong-Konvention für sicheres und umweltfreundliches Schiffsrecyling bei ...
Ja, endlich! Das ist ein wichtiges politisches Signal. Wir hoffen, dass nun auch Schiffsrecyclingstaaten wie Indien, Bangladesch oder Pakistan unterschreiben, damit sie geltendes Recht und Gesetz werden kann. Unabhängig davon arbeiten in Indien schon über 30 der dort ansässigen Recycling-Werften auf dem Standard der Hongkong-Konvention. Mit dem Inkrafttreten würden Werften, die sich nicht an die Vereinbarung halten, aus dem Wettbewerb fliegen.

Containerschiffe werden immer größer. Erst kürzlich hat die „MSC Zoe" rund 270 Container in der Nordsee verloren. Sind die Schiffe noch sicher?
Die Unfälle in der Schifffahrt sind in den vergangenen Jahrzehnten im positiven Sinn dramatisch zurückgegangen. Im Fall „MSC Zoe" analysieren die Experten der IMO nun die Ursachen der Havarie und überlegen dann, ob bei den Regularien oder der Technik etwas geändert werden muss. Sehr gut war, dass es ein Havariekommando gab, das für ein koordiniertes und gemeinsames Unfallmanagement sorgte.

Was ist beim Thema Digitalisierung vorrangig zu tun?
Ziel muss vor allem sein, die Digitalisierung der kompletten maritimen Transportkette hinzubekommen. Es nützt wenig, wenn ein Schiff digital optimiert ist, es sich aber dann nicht mit dem Hafen austauschen kann. Hier fehlen nicht nur in der Schifffahrt, sondern auch in den Häfen noch globale technologische Standards, die sicherstellen, dass die Systeme miteinander kompatibel sind. ■

Connecting Global Competence

Messe München

Es erwarten Sie auf der weltweiten Leitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management:

- Über 2.000 Aussteller aus mehr als 60 Ländern
- Ein umfangreiches und hochwertiges Konferenzprogramm mit mehr als 200 Experten

Werden Sie Teil dieser starken Community.
Jetzt Ticket sichern!
» **www.transportlogistic.de/tickets**

4.–7. Juni 2019
Messe München

» www.transportlogistic.de

transport logistic
the leading exhibition

Digitale Transformation: Chancen für die Arbeitswelt

Das NIT Northern Institute of Technology Mangagement beschäftigt sich mit den Veränderungen, die aufgrund der zunehmenden Digitalisierung die Arbeitswelt von morgen vor neue Herausforderungen stellt.

Die Automatisierung von Prozessen, die Entwicklung neuer Technologien und der Einsatz Künstlicher Intelligenz sind in unserer digitalen Welt allgegenwärtig. Schon heute können wir uns das immer breiter werdende Angebot nicht mehr wegdenken. Aus Kundensicht kann es nicht schneller, komfortabler und einfacher sein. Dazu lassen sich unkompliziert Preise vergleichen und das günstigste Produkt ist schnell gefunden. Das setzt Unternehmen zusehends unter Druck. Doch diese Trends zeigen auch Chancen auf, bestehende Geschäftsmodelle zu hinterfragen und neue zu gestalten.

HIERARCHIE WAR GESTERN – WAS ZEICHNET FÜHRUNGSKRÄFTE VON MORGEN AUS?

Immer häufiger stehen Unternehmen vor der Herausforderung, zuerst die Arbeitsweise den Entwicklungen anzupassen. Über die Begriffe wie Arbeit 4.0 oder digitale Arbeit stolpert man regelmäßig, doch was bedeutet das konkret für einzelne Unternehmen? Durch die Digitalisierung werden die Aufgaben komplexer und verändern sich. Laut einer Studie der Bundesvereinigung Logistik (BVL) von 2017 werden Führungskräfte in Zukunft vermehrt mit strategischen Fragestellungen konfrontiert. Das heißt, sie tragen mehr Verantwortung, müssen flexibel agieren und schnell Entscheidungen treffen. Die Führungsetage sollte folglich zuerst neue Trends und Entwicklungen verstehen, um sie im Unternehmen zu nutzen und Innovationen voranzutreiben. Doch oft fehlt es an ersten Grundlagen, denn viele Führungskräfte sind mit den neuen digitalen Möglichkeiten kaum vertraut. Um Abhilfe zu schaffen, sind Impulse von außen hilfreich, um entsprechende Lernerfahrungen zu machen. Führungspersönlichkeiten müssen aber nicht nur sich selbst weiterentwickeln, sondern auch Mitarbeiter mitnehmen und für neue Entwicklungen begeistern. Ein Kulturwandel muss her, denn Schnelligkeit und flache Hierarchien können einen enormen Wettbewerbsvorteil bedeuten.

Verena Fritzsche
Geschäftsführerin NIT Northern Institute of Technology Management

STARTUPS GESTALTEN DIE ZUKUNFT

Dies beobachtet man besonders in der Startup-Welt. Laut des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie beschäftigt sich jede fünfte Gründung mit dem Einsatz neuer digitaler Technologien und 15 Prozent gehen sogar mit einer Neuheit auf den Markt. Sie sind Treiber von Innovationen und Hoffnungsträger für eine digitale Zukunft. Etablierte Unternehmen stoßen jedoch an ihre Grenzen, wenn es heißt mit Startups mitzuhalten. Um den Geist und die Denke der Startups in Unternehmensprozesse zu etablieren, müssen alte Geschäftsmodelle verworfen und Komfortzonen verlassen werden.

© NIT

MIT WORKSHOPS WIE DESIGN THINKING WERDEN NEUE HERANGEHENSWEISEN ERPROBT.

AUF ANPASSUNGSFÄHIGKEIT UND LEBENSLANGES LERNEN KOMMT ES AN

Um die kommenden Generationen auf digitale Veränderungen vorzubereiten, sollte frühzeitig in eine zukunftsorientierte Ausbildung investiert werden. Laut Prognosen von Zukunftsforschern werden viele Berufe, die es heute gibt, in ihrer Ursprungsform bald nicht mehr existieren. Ein Umdenken ist bereits in der Ausbildung zukünftiger Fachkräfte erforderlich, damit sie kompetent und flexibel mit den Herausforderungen des digitalen Wandels umgehen. Mitarbeiter müssen die Fähigkeit entwickeln, sich an neue Entwicklungen schnell anpassen zu können und sich selbstbestimmt kontinuierlich weiterbilden, damit sie den Anschluss nicht verpassen. Und Führungskräfte sind gefragt, die entsprechenden Rahmenbedingungen für ihre Mitarbeiter zu schaffen.

FREIRÄUME SCHAFFEN ZUM EXPERIMENTIEREN

Digitale Innovationen fallen nicht vom Himmel, sondern müssen entwickelt werden. Viele Unternehmen richten daher kreative Arbeitsräume ein, um erfinderisches Denken und Handeln anzuregen. In einem geschützten Raum können neue Ideen ausprobiert sowie Prototypen entwickelt und getestet werden.

ERFAHRUNGSBERICHT AUS EINEM PRIVATEN BILDUNGSINSTITUT

Das NIT Northern Institute of Technology Management mit Sitz auf dem Campus der Technischen Universität Hamburg hat sich vor drei Jahren auf den Weg der digitalen Transformation gemacht. Angeschoben wurde der Prozess von der Geschäftsführerin Verena Fritzsche, die sich gemeinsam mit ihrem Team die folgenden Fragen gestellt hat: ‚Wie sieht ein Bildungsinstitut der Zukunft aus? Welche Inhalte sollten in welcher Form vermittelt werden? Wie werden Studierende optimal auf die Arbeitswelt vorbereitet? Wie werden Führungskräfte fit für den digitalen Wandel?' In zahlreichen Workshops mit allen Stakeholdern des NIT (Studierende, Dozenten, Unternehmensvertreter, Absolventen) wurde ein neuer Slogan entwickelt: ‚BE THE CHANGE'.

Der Master-Studiengang ‚Technology Management' wurde mit digitalen Fragestellungen angereichert und findet nun in einem modernen Format mit einem Wechsel aus Präsenz- und Online-Lernphasen statt. Im Zentrum des Studiums steht ein eigenes Projekt, das über die gesamte Studiendauer bearbeitet wird. Dabei können Studierende ihre eigene Gründungsidee verfolgen oder ein Innovationsprojekt eines Partnerunternehmens vorantreiben.
Darüber hinaus hat das NIT eine Toolbox für Gestalter des digitalen Wandels entwickelt. Mitarbeiter und Führungskräfte erfahren in praxisorientierten Workshops, wie neue Technologien im Unternehmen genutzt werden können und mit welchen Methoden in der modernen Arbeitswelt effektiver und effizienter gearbeitet werden kann. Mit Workshops wie Design Thinking und Business Model Canvas stellen renommierte Dozenten bestehende Denkweisen auf den Kopf und fordern auf, neue Herangehensweisen zu erproben. Dafür hat das NIT einen besonderen Raum eingerichtet. Bunte Farben, beschreibbare Wände, mobile Tische und viele verschiedene Materialien fördern die Kreativität und laden zum Ausprobieren ein. Dieser Kreativraum kann mit und ohne Trainer am NIT angemietet werden.

Northern Institute of Technology Management

Weitere Informationen zum NIT finden Sie unter www.nithh.de

NIT Northern Institute
of Technology Management gGmbH
Kasernenstraße 12 · D-21073 Hamburg
Telefon: 040 / 42878-3787
info@nithh.de

Deutschlands größtes Schiffsregister wird digital

Intelligente Ampeln und autonome Drohnen, die die Kaimauern inspizieren, kann sich jeder im Hafen bildlich vorstellen. Ein weniger spektakuläres, aber umso eindrucksvolleres Beispiel für Digitalisierung im Hafen haben Anfang des Jahres Innovationsbehörde, Amtsgericht und Justizbehörde gemeinsam mit den IT-Dienstleistern Dataport und mgm technology partners vorgestellt: das digitale Schiffsregister, das nach Jahresfrist live gehen soll.

Das Projekt ist Teil der „Digital First"-Strategie der Freien und Hansestadt Hamburg. Derzeit erfolgen Einträge und Änderungen in mühevoller Handarbeit. Wer Einsicht in das öffentliche Register nehmen will, muss Aktenordner wälzen. Die Digitalisierung von standardisierten Arbeitsabläufen – beispielsweise Aktenzeichen generieren, Akten anlegen, Dokumente kopieren oder den Registereintrag erstellen – entlastet die Justiz und erleichtert die Arbeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Amtsgericht. Der neue Service hat das Ziel, Hamburg für die Branche zur ersten Wahl bei der Registrierung von Schiffen zu machen.

„Mit dem digitalen Schiffsregister entwickeln wir etwas wirklich Neues", sagt Ute Kleinschirkes, Projektleiterin von Dataport. „Das Schiffsregister wird voll

MIT DER EINFÜHRUNG DES DIGITALEN SCHIFFSREGISTERS ÜBERNIMMT HAMBURG EINE VORREITERROLLE

© www.mediaserver.hamburg.de / Andreas Vallbracht

und ganz auf die Arbeitsweise der Nutzer und deren Prozesse ausgerichtet sein. Sie waren von Anfang an mit eingebunden und wir stimmen jedes Arbeitsergebnis mit ihnen ab."

Für Reeder ist ein wesentlicher Vorteil, dass die Prozesse schneller ablaufen, beim Schiffsverkauf also ein deutlicher Zeitgewinn zu erwarten ist. Außerdem sind sie durch das Online-Portal nicht mehr abhängig von den Öffnungszeiten des Amtsgerichtes: Zurzeit müssen Reeder oder Notare, die ein Schiff in Hamburg registrieren lassen wollen, noch die erforderlichen Anträge in Papierform auf dem Postweg oder persönlich übermitteln. Zudem können sie künftig bei Bedarf von ihrem Schreibtisch aus Einsicht in ihre Akten nehmen.

Mit der Einführung des digitalen Schiffsregisters übernimmt Hamburg eine Vorreiterrolle. Die Anwendung wird auch für den Einsatz in anderen Bundesländern geeignet sein beziehungsweise andere Bundesländer könnten die Führung ihrer Schiffsregister auf Hamburg übertragen.

Das Projekt ist ein wichtiger Schritt für den gesamten Schifffahrtsstandort Deutschland, der sich im internationalen Wettbewerb behaupten muss. ■

Hintergrund

Mit 6.985 eingetragenen Schiffen führt das Amtsgericht Hamburg das größte deutsche Schiffsregister. Ein Schiff muss nicht aus Hamburg kommen, um hier registriert zu sein. Seinen Heimathafen – dort wo es registriert ist – kann sich der Reeder selbst aussuchen. Ein Schiff muss diesen Hafen auch nicht zwingend irgendwann anlaufen. Der Schiffsregistereintrag dient zum Nachweis, wer der Eigentümer ist – wie der Grundbucheintrag bei Immobilien.

Eintragungspflichtig sind Seeschiffe, wenn die Rumpflänge 15 Meter übersteigt. Binnenschiffe sind ab einer Wasserverdrängung von zehn Kubikmetern oder einer Tragfähigkeit von mehr als 20 Tonnen eintragungspflichtig.

In Hamburg sind 4.866 See-, 2.077 Binnenschiffe und 42 Schiffsbauwerke registriert (Stand Dezember 2018). Im vergangenen Jahr wurden 420 Neueintragungen vorgenommen und rund 3.500 Anträge bearbeitet. Für diese Aufgabe stehen dem Amtsgericht 5,25 Vollzeitstellen zur Verfügung.

Die Kosten des Projektes belaufen sich auf 2,2 Mio. Euro.

AUTOMATISCHE DETEKTIONSANLAGEN ERMÖGLICHEN EINEN NOCH BESSEREN UND EFFIZIENTEREN BAHNBETRIEB IM HAFEN

© HPA

Hamburger Hafenbahn – Umschlag im Minutentakt

Der Hamburger Hafen ist Europas größter Güterbahnumschlagplatz. Mehr als 60.000 Güterzüge haben im Jahr 2018 allein auf den Gleisen der Hamburger Hafenbahn 46,78 Millionen Tonnen Ladung und 2,44 Millionen Standardcontainer transportiert.

Damit wurde das bisherige Rekordergebnis von 2016 deutlich übertroffen und die Position Hamburgs als führender europäischer Eisenbahnhafen ausgebaut. Neben besonders schweren und großen konventionellen Gütern, die schienengebunden über den Universalhafen Hamburg transportiert werden, haben auch 38 Prozent aller auf deutschen Schienen verkehrenden Güterzüge als Start- oder Zieldestination den Hamburger Hafen.

„Die positiven Zahlen der Hafenbahn sind ein Erfolg, den wir zusammen mit unseren Partnern in den vergangenen Jahren erreicht haben. Auf diese Leistung können wir zu Recht stolz sein", sagt Jens Meier, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Port Authority (HPA).

RUND UM DIE UHR BETRIEBSBEREIT

Sowohl die enormen Umschlag- und Transportmengen des Hafens als auch die Vielzahl der an Bahntransporten beteiligten Verkehrsunternehmen, Operateure und Dienstleister werden mit einem modernen, IT-gestützten Betriebssystem organisiert. Dabei erhält jeder der beteiligten Mandanten die Daten, die er für die Planung und Durchführung des Logistikprozesses benötigt. Wie ein Uhrwerk läuft der Betrieb auf der Hamburger Hafenbahn Tag und Nacht sowie 365 Tage im Jahr, damit alle

Güter zuverlässig und ohne Zeitverlust an ihrem Bestimmungsort ankommen.
Mit transPORT rail hat die HPA ein Verkehrsmanagementsystem für den Bahntransport im Hamburger Hafen entwickelt, das eine effektive Schnittstelle für den Güter- und Datentransport bietet. Zugang zum System erhalten die Nutzer entweder per Schnittstelle oder über das Internet per Web-Client. Nutzer sind in der Regel Ladestellen, Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Rangierdienstleister, Wagenhalter und Operateure. Die Daten können direkt durch die Kunden oder auch deren Dienstleister genutzt werden, sofern entsprechende Regelungen vereinbart werden.

MEHR EFFIZIENZ FÜHRT ZUM ERFOLG

Ein weiterer wesentlicher Schlüssel für den Erfolg des Bahnverkehrs auf der Hamburger Hafenbahn ist die kontinuierlich gesteigerte Effizienz. So ist die durchschnittliche Auslastung der auf den Gleisen der Hafenbahn verkehrenden Züge mittlerweile auf 74 Standardcontainer je Zug gestiegen.
Die wiederholt gesteigerten Verkehrsmengen und Effizienzen auf der Hamburger Hafenbahn unterstreichen die führende Stellung Hamburgs als wichtigster Umschlagplatz schienengebundener Transporte. Gleichzeitig wird auf diese Weise aber auch ein wichtiger Beitrag für die Umwelt und die Verkehrsverlagerung geleistet. Im Jahr 2018 ist, auch bedingt durch die verlängerten Streckenblöcke, die Anzahl der langen Züge (ab 740 Meter) nochmalig um 3 Prozent gesteigert worden.
Innerhalb des Hafens wird durch die konsequente Entflechtung der Straßen- und Bahnverkehre der Verkehr beschleunigt. Sowohl vor und hinter der neuen Retheklappbrücke als auch bei der im Bau befindlichen Neuen Bahnbrücke Kattwyk entfallen die niveaugleichen Kreuzungen. Somit können sowohl Lkw- als auch Bahnverkehr parallel uneingeschränkt fahren.

AUTOMATISCHE DETEKTIONSANLAGEN VOR DEM ROLL-OUT

Nach einer umfangreichen Testphase steht das Rail Data Gate im Hafen kurz vor der Einführung. Zwischen Hausbruch und dem Hafenbahnhof Alte Süderelbe hat die HPA dazu an zwei Standorten automatische Detektionsanlagen installiert. Sie prüfen prozessnah Zuglänge, Wagenreihenfolge, Wagengewichte und Gefahrgutkennzeichnungen der vorbeifahrenden Züge. Außerdem ermöglichen sie eine Früherkennung von Flachstellen an den Rädern der Waggons, bevor diese ein gefährliches Ausmaß erreichen. „Diese Daten ermöglichen uns einen noch besseren und effizienteren Bahnbetrieb im Hafen“, sagt Harald Kreft, Head of Railway Infrastructure bei der HPA. „Aber auch die anderen Stakeholder der Bahnlogistik und der maritimen Wirtschaft können von den zusätzlich bereitgestellten Informationen bei der Planung und Disposition ihrer Verkehre profitieren.“ ■

ELBREKLAME
Marketing & Kommunikation

Unsere Leistungen

Corporate Publishing
- Kundenmagazine (inter-)national
- Broschüren
- Kataloge
- Prospekte
- Geschäftsberichte
- Flyer

Corporate Design
- Logoentwicklung
- Büro- und Geschäftsausstattung
- Anzeigen- und Plakatkampagnen
- Präsentationen

Online
- Webdesign- und Programmierung

Wir sind ihre Mannschaft, wenn es um Kommunikation, wirkungsvolle Werbung und einen nachhaltigen Markenauftritt geht. Wir entwickeln durch unsere langjährigen Branchenkenntnisse die richtigen Ideen und Konzepte und steuern Ihr Unternehmen auf einen erfolgreichen Marketingkurs.

www.elbreklame.de info@elbreklame.de

Metropolregion Hamburg: Großinvestition in Güterverkehrsstrecken

Der steigende Gütertransportbedarf macht eine weitere Verbesserung der Anbindung der Häfen erforderlich.

Die Regierungsparteien haben dazu in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart, maritime Standorte zu fördern und den Kombinierten Verkehr zu stärken. Ziel ist es, eine Verlagerung der Verkehre auf die umweltfreundliche Schiene zu bewirken. Folgerichtig wurde auch der Knoten Hamburg vom Bund als Schienenprojekt höchster Priorität eingestuft.

Seit 2016 wird in Maschen ein zweites Umfahrungsgleis für schnellen Gütertransport am Rangierbahnhof vorbei zu den Häfen gebaut. Ein weiteres Gleis wird derzeit auch in der Nordkurve Kornweide zur besseren Anbindung des Westhafens bis 2020 errichtet. Um Verkehrsströme zu entflechten, werden zudem bis 2026 das Überwerfungsbauwerk Meckelfeld und die Strecken in dem Bereich viergleisig erweitert. Gut 150 Millionen Euro investieren Bund und Deutsche Bahn in diese drei Maßnahmen.

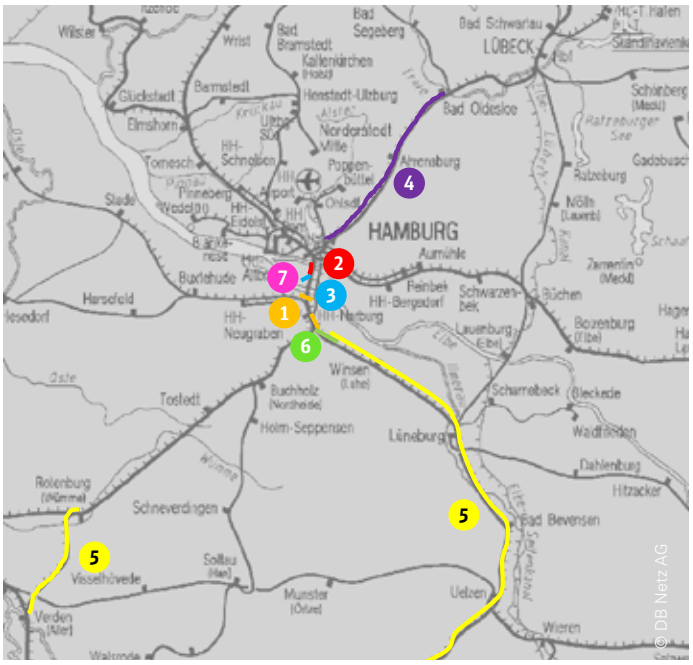
Mit dem Neubau einer Verbindungskurve in Harburg und dem Kreuzungsbauwerk Wilhelmsburg sollen bis Ende des nächsten Jahrzehnts weitere Engpässe beseitigt und Kapazitäten von und zu den Häfen erhöht werden. Die maßgebliche großräumige Engpassauflösung ist durch die Erweiterung der Schienenwege zwischen Hamburg/Bremen–Hannover geplant. Mit den vom Bund hierfür vorgesehenen rund 3,9 Milliarden Euro sollen die Steigerungen im Seehafen-Hinterlandverkehr aufgenommen werden. Eine Kapazitätserhöhung für den Güterverkehr aus Skandinavien erfolgt durch den Bau eigener Gleise für die S-Bahn S4 (Ost) Hamburg–Bad Oldesloe. Für dieses Vorhaben sind etwa 1 Milliarde Euro vorgesehen. Diese Aus-/Neubauprojekte sichern kurzfristig und verbessern langfristig die Schienenanbindung der Hamburger Häfen für weiteres Wachstum auf der Schiene. ■

© HHM / Karin Lengenfelder

Frank Limprecht
DB Netz AG, Leiter Großprojekte Nord

© HHM / Karin Lengenfelder

Bernhard Schmid
DB Netz AG, Hafenbeauftragter



Metropolregion Hamburg:
Infrastrukturmaßnahmen im Güterverkehr

1. Überwerfungsbauwerk Meckelfeld
2. Kreuzungsbauwerk Wilhelmsburg
3. Zweigleisiger Ausbau Nordkurve Kornweide
4. S4 (Ost) Hamburg–Bad Oldesloe
5. Hamburg/Bremen–Hannover, Rotenburg-Verden
6. Zweites östliches Umfahrungsgleis Maschen
7. Cuxhaven-Express mit Verbindungskurve Harburg

Das Container-Terminal der Zukunft: Vernetzt, intelligent, emissionsfrei – und alles fließt

Gastbeitrag von Prof. Dr.-Ing. Carlos Jahn

Seehafen-Containerterminals bilden die zentralen Knotenpunkte in maritimen Transportketten für containerisierbare Güter aller Art. In ihnen sind unterschiedlichste technische Systemelemente – von Seeschiffen über Containerbrücken und Portalkräne bis hin zu Portalhubwagen und Teleskopstaplern – über zeitkritische Prozesse auf begrenzten Flächen miteinander und mit dem multimodalen Hinterland-Transportsystem aus Straße, Schiene und Binnenschiff verknüpft.

Container-Terminals sind in vielfacher Hinsicht gefordert. Kunden, wie Reedereien, Seefrachtspeditionen und Transportunternehmen, erwarten die zügige und zuverlässige Erbringung der Umschlag- und Lagerleistungen – auch bei wetterbedingten oder sonstigen (Fahr-) Planabweichungen. Für die Gesellschaft gewinnt die Forderung nach Minimierung der Emissionen, wie CO2, Feinstaub, Lärm, Licht, mehr und mehr an Bedeutung. Darüber hinaus sind die Flächen, insbesondere bei Stadt- oder in schönen Naturlagen der Terminals, effizienter zu nutzen. Flächenerweiterungen erweisen sich als zunehmend schwieriger. Die Sicherheit ist eine weitere wesentliche Herausforderung, was beispielsweise den Umgang mit Gefahrgütern und die Vermeidung krimineller Aktivitäten, wie Schmuggel, angeht.

TECHNOLOGIETREIBER UND POTENZIALE

Diesen vielfältigen Herausforderungen werden sich Container-Terminals durch den Einsatz innovativer Technologien stellen. Vier wesentliche Technologietreiber sind dabei von besonderer Relevanz:

1 ECHTZEIT-INFORMATIONEN UND VERNETZUNG

Fortschritte in der Informations-, Kommunikations- und auch Ortungstechnik in Verbindung mit den

Internet-der-Dinge-Technologien ermöglichen die Echtzeit-Lokalisierung und -Zustandserfassung von Objekten, wie Fahrzeugen, Geräten und Ladungseinheiten, beispielsweise mit der 5G-Technologie. Damit lassen sich umfassende Lagebilder zu wasser- und landseitigen Verkehrsflüssen, zu Logistik- und Warenbewegungen und zum Zustand von technischen Systemen, Supra- und Infrastruktur erstellen und dynamische Informationen für den Digital Twin gewinnen. Über moderne Cloud-Lösungen können die an der transparenten Transportkette beteiligten Unternehmen auf für sie relevante Daten zurückgreifen und Informationen in Echtzeit mit den Partnern austauschen.

2 BIG DATA ANALYTICS UND KÜNSTLICHE INTELLIGENZ

Erfasste und gespeicherte Datenmengen werden durch die Echtzeit-Informationen und Vernetzung massiv ansteigen. Für die Analyse und Verwertung dieser Daten sind Methoden und Algorithmen der Big Data Analytics und der Künstliche Intelligenz (KI) erforderlich. Mittels KI können die großen Datenmengen zielgerichtet analysiert, Zusammenhänge erkannt, Prognosen erstellt und dispositive Entscheidungen optimiert werden. So können die wasser- und landseitigen Verkehre zum, im und vom Containerterminal multimodal optimiert werden. Durch Sensoren an Containern und Ladungseinheiten können die Warenflüsse in der Supply Chain durchgängig erfasst, lokalisiert und gesteuert werden. Im Ergebnis lässt sich so der Ressourceneinsatz synchronisieren. Wartezeiten von Fahrzeugen und Anlagen sowie Lagerzeiten von Containern werden minimiert. Verspätungen und Systemausfälle werden antizipiert und passende Reaktionen zeitgerecht eingeleitet. Im Idealfall folgt ein System, in dem alles – Fahrzeuge und Waren – fließt.

3 AUTOMATISIERUNG UND AGENTENTECHNOLOGIE

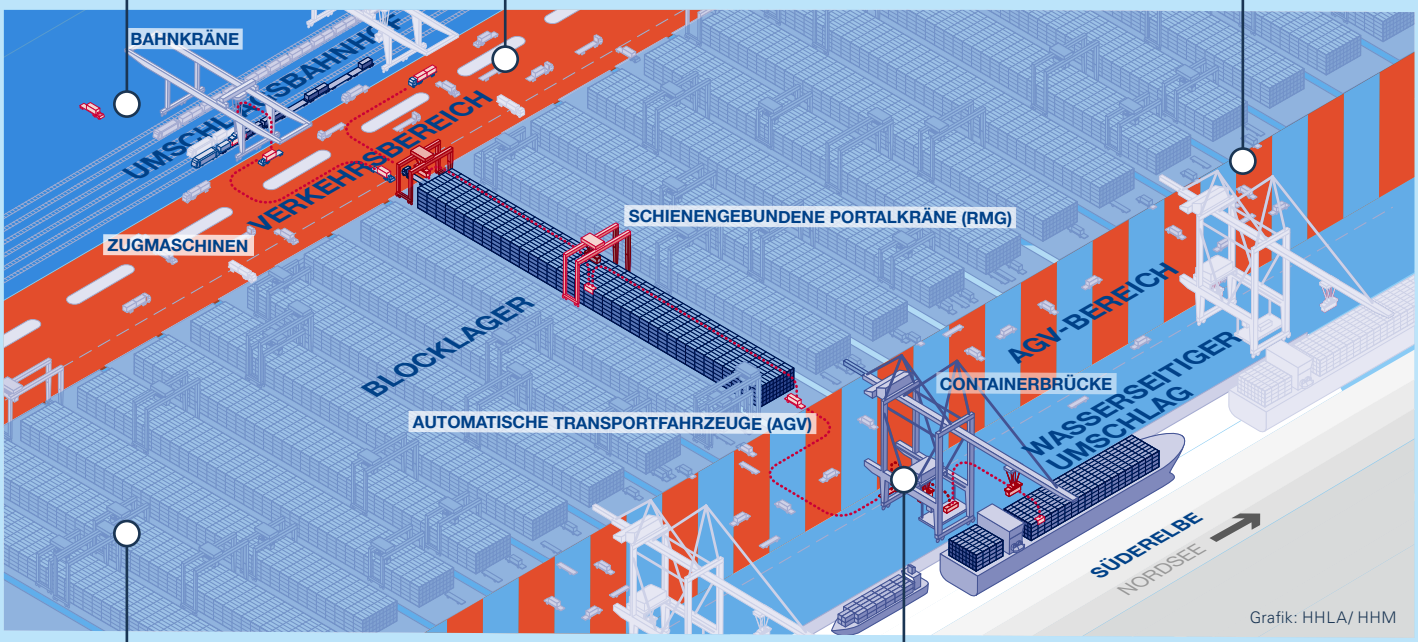
Die technischen Systeme auf Containerterminals werden zunehmend mit Automatisierungs- und Rechentechnik ausgestattet. Durch den zusätzlichen Einsatz von sogenannten Software-Agenten kann

Elektrifizierung des HHLA Container Terminals Altenwerder in Hamburg

4 vollelektrifizierte Bahnkräne und E-Pkw als Check-Fahrzeuge

Als letzter CTA-Abschnitt soll auch der Verkehrsbereich elektrifiziert werden. Der Einsatz eines Prototyps einer batteriebetriebenen Zugmaschine zwischen Blocklager und Terminalbahnhof wurde 2017 erfolgreich getestet

90 AGV, teils dieselbetrieben, dieselelektrisch, batteriebetrieben (Blei und Lithium-Ionen). Bis 2022 werden sämtliche AGV auf Batteriebetrieb umgestellt



Grafik: HHLA/ HHM

Vollelektrifiziertes Blocklager mit 26 Portalkränen

14 vollelektrifizierte Containerbrücken für den wasserseitigen Umschlag

Elektrifiziert | Elektrifizierung in der Umsetzung | Elektrifizierung geplant

den Systemen eine gewisse Intelligenz verliehen werden. Sie können ihre Umgebung wahrnehmen, miteinander kommunizieren und in definierten Rahmen Entscheidungen autonom treffen. In Zukunft werden im Zuge der Maschine-zu-Maschine-Kommunikation weniger zentrale Steuerungslösungen für Logistikprozesse auf Terminals erforderlich sein. Autonome Systeme werden untereinander Aktionen mit Blick auf eine definierte Zielsetzung aushandeln, dezentral steuern und so den Ressourceneinsatz optimieren.

4 EMISSIONSVERMEIDUNG UND ALTERNATIVE ENERGIEN

Um die Emissionen zu senken, werden mehr emissionsarme und -freie Transport-, Lager- und Umschlagtechnik auf Container-Terminals zum Einsatz kommen. Dazu gehören die Elektrifizierung von Fahrzeugen und weiteren technischen Systemen, die Versorgung von Schiffen mit sauberem Strom und der Einsatz alternativer Kraftstoffe mit dem Ziel des emissionsfreien Terminalbetriebs.

AUSBLICK

Das Container-Terminal der Zukunft wird eine automatisierte Hochleistungs-Logistikmaschine sein. Emissionsfreie autonome Systeme führen Transport-, Umschlag- und Lagervorgänge eigenständig und miteinander abgestimmt aus. Die Logistikprozesse sind synchronisiert, alles fließt. Die große Flexibilität der dezentralen Steuerung erlaubt ein vorausschauendes, selbständiges Reagieren auf Planabweichungen. Der Mensch überwacht, trifft strategische Entscheidungen, greift bei Not- und Ausnahmesituationen ein und sorgt für die Instandhaltung und Weiterentwicklung der anspruchsvollen, komplexen technischen Systeme. ■

© Fraunhofer CML

Prof. Dr.-Ing. Carlos Jahn
Leiter Institut für Maritime Logistik, Technische Universität Hamburg
Leiter Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML

NORGATEC moves & more | HYSTER

Wir halten die Logistik am Laufen!
Vertrieb und Vermarktung von Gabelstaplern und Flurförderzeugen in Norddeutschland

NORGATEC Handelsgesellschaft mbH
Billhorner Deich 99
20539 Hamburg
Telefon: +49-40-780427-0
www.norgatec.de

Schreibt mir unter: facebook.com/ppickhuben

PETER PICKHUBENS PINNWAND

© HHM / Dietmar Hasenpusch

Farbenfrohes Fahrzeug im Hamburger Hafen

Ende letzten Jahres habe ich den Erstanlauf der ONE COLUMBA im Hamburger Hafen beobachtet – ein besonders farbenfrohes Erlebnis. Die „Lady in Pink" gehört zur Reedereigruppe Ocean Network Express (ONE) und überzeugt nicht nur mit ihrem leuchtenden Magenta-Farbton: Mit einer Ladekapazität von 14.000 TEU, einer Breite von 51 Meter und einer Länge von 364 Meter, gehört sie schon zu den sogenannten AGF (Außergewöhnlich Große Fahrzeuge). Für sie ist also die Fahrrinnenanpassung an der Unter- und Außenelbe eine wichtige Maßnahme. Das auffällige Containerschiff fährt im FE5-Service und bedient beispielsweise Häfen in Vietnam, Singapur, Sri Lanka sowie Rotterdam und Hamburg. Wie bei Erstanläufen üblich wurde auf der ONE COLUMBA die Hafenplakette an den Kapitän übergeben.

Übrigens ...

... meinen Lieblings-Hafen findet Ihr auch auf Social Media – schaut mal vorbei:

- portofhamburg
- hafenhamburg oder portofhamburg
- portofHamburg

Startschuss für die Fahrrinnenanpassung der Unterelbe

© Brunsbüttel Ports

Mit dem Bau der Unterwasserablagerungsfläche (UWA) Brokdorf haben die ersten Arbeiten an der Fahrrinnenanpassung der Unterelbe begonnen. Als vorbereitende Maßnahmen werden die Randeinfassungen der UWA hergestellt, um dort die auszubaggernden Sedimente aus der Fahrrinnenanpassung unterzubringen. Gebaut wird ein Steindamm für eine Ablagerungsfläche in der Größe von 24 Hektar – das sind 34 Fußballfelder. Die UWA Brokdorf ist eine von sechs Ablagerungsflächen, die alle Bestandteil des sogenannten integrierten Strombaukonzeptes sind. Sie tragen dazu bei, Auswirkungen der Fahrrinnenanpassung auf Wasserstände und Strömungen in der Elbe zu verringern. Auch die Arbeiten für die UWA Medemrinne und Neufelder Sand wurden beauftragt.

Die westlich von Brunsbüttel gelegene UWA Neufelder Sand ist insgesamt etwa 6.700 Meter lang und dient vor allem der Stromlenkung. Auf der Fläche werden zukünftig rund 9,5 Millionen Kubikmeter der später anfallenden Baggermengen aus der Verbreiterung und Vertiefung gelagert.

© HHM / Tim Reincke

Eiskalt betankt: Taufe des ersten deutschen LNG-Betankungsschiffs

Bei Wind und Wetter hab' ich Anfang Februar die Schiffstaufe der „Kairos" begleitet und dabei sogar meine Mütze verloren...
Nach einem stärkenden Frühstück an Bord der MS Koi ging es los: Am Kreuzfahrt-Terminal Steinwerder wartete das Tankschiff bereits auf seine Taufpatin Annegret Kramp-Karrenbauer und zahlreiche Pressevertreter. Nach Ansprachen des Hafenkapitäns Jörg Pollmann und des CEO der Hamburg Port Authority, Jens Meier, hat die Taufpatin dann mit der obligatorischen Sektflasche die „Kairos" offiziell getauft.
Die „Kairos" ist das größte LNG-Bunkerschiff der Welt und etwas ganz Besonderes: Als Schiffstreibstoff senkt Flüssigerdgas nämlich die Schwefel-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen und leistet einen positiven CO2-Beitrag. Die „Kairos" kann 200.000 bis 300.000 Tonnen LNG pro Jahr liefern und damit Schweröl beziehungsweise Diesel ersetzen. Zur Veranschaulichung: In Pkw umgerechnet entspricht dies etwa dem Verbrauch von 500.000 Dieselfahrzeugen.
Durch die Schiff-zu-Schiff-Betankungen wird erstmalig die wirtschaftlich und technisch sinnvolle Versorgung großer Seeschiffe mit LNG in Deutschland und den angrenzen-den Ostseeanrainerstaaten ermöglicht.

Becker Marine Systems und Wallenius Marine stellen windbetriebene Schiffe vor

Becker entwickelt derzeit ein hocheffizientes Tragflächensegel, das auf kommerziellen Schiffen einen deutlichen Schub erzeugen kann. Im Langstreckenbetrieb soll Wind als „Kraftstoffquelle" den Kraftstoffverbrauch eines Schiffes erheblich senken. Der wichtigste Partner für diese Entwicklung ist Wallenius Marine. Das neueste Design eines modernen Autotransporters (WPCC = Wind Powered Car Carrier) enthält vier große Flügelsegel von jeweils mehr als 1.000 Quadratmeter Fläche. Unter optimalen Bedingungen wird es in der Lage sein, das Schiff ohne Motorunterstützung bis zu zehn Knoten anzutreiben.
Im Gegensatz zu den meisten anderen Ansätzen wird Beckers Flügelsegel aus zwei vertikalen Abschnitten bestehen und eine aerodynamische Folie bilden. Um Brücken zu passieren, einen sicheren Betrieb im Hafen zu gewährleisten und das System unter rauen Bedingungen zu „reffen", hat Becker für die neue Technologie eine spezielle Absetzvorrichtung entwickelt.

© Wallenius Marine

HHM: Künftiger Leiter der Dortmunder Repräsentanz schon jetzt an Bord

Die Hafen Hamburg Marketing Repräsentanz in Dortmund wird seit Jahresanfang 2019 durch Markus Heinen verstärkt, der ab Juli die Nachfolge von Volker Hahn antritt.

Als Experte im Bereich Transportlogistik bringt Heinen großes Fachwissen und exzellente Kontakte in seine neue Funktion bei Hafen Hamburg Marketing ein. Im Themenfeld Schienengüterverkehr, Binnen- und Seeschifffahrt ist er ebenso bewandert wie in der Zusammenarbeit mit Behörden, Kammern und Verbänden auf nationaler und europäischer Ebene. Zuvor hat der gelernte Diplom-Kaufmann als Regionalleiter Nord/Ost bei SPC Multimodal Transport Solutions in Bonn gearbeitet.

Mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von rund 500.000 TEU (20-Fuß-Standardcontainer) ist Nordrhein-Westfalen die zweitwichtigste Region im Container-Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens. Verlader und Speditionen aus Nordrhein-Westfalen nutzen das dichte Netz an weltweiten Liniendiensten via Hamburg für die globale Verteilung von Im- und Exportware, darunter überwiegend Handelsware und Kaufhausgüter, Metalle und Metallerzeugnisse, Maschinen und Ausrüstung, Fahrzeuge sowie Nahrungs- und Genussmittel. Die Arbeit der Hafen Hamburg Repräsentanz, die von Dortmund aus auch die Marktregionen Niedersachsen, Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland betreut, ist durch die Herausforderungen im Seehafenhinterlandverkehr und den ausgeprägten Wettbewerb der Nordrange-Häfen sehr vielfältig und anspruchsvoll. In zahlreichen Informationsveranstaltungen, bei Networking Events, wie den Hafen Hamburg Hafenabenden, und im Rahmen von Verkehrsprojekten leistet die Hafenvertretung wertvolle Basisarbeit und ist gleichzeitig Verbindungsbrücke zwischen den HHM-Mitgliedsunternehmen der Metropolregion Hamburg und den Unternehmen sowie Organisationen, die sich im Binnenland mit seeseitigem Außenhandel, Transport und Logistik beschäftigen.

Markus Heinen
Künftiger Leiter der HHM-Repräsentanz in Dortmund

Heinen sieht gute Chancen, die Potenziale der umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens auch für Verkehre aus der Moselregion via Köln und aus dem Siegerland aktivieren zu können.

Das Dortmunder Team Kerstin und Volker Hahn verabschiedet sich in der zweiten Jahreshälfte in den Ruhestand.

Impressum

Das Port of Hamburg Magazine ist eine Publikation des Hafen Hamburg Marketing e.V.

Herausgeber: Hafen Hamburg Marketing e.V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe März 2019:** Bengt van Beuningen, Karin Lengenfelder, Etta Weiner, Lea Mentzel, Hafen Hamburg Marketing e.V., ELBREKLAME GmbH
■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe März 2019:** ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH, Carl-Petersen-Straße 76, 20535 Hamburg, www.elbreklame.de ■ **Layout, Ausgabe März 2019:** Jan Klaas Mahler, ELBREKLAME GmbH
■ **Druck, Ausgabe März 2019:** Schipplick + Winkler Printmedien ■ **Anzeigenverwaltung, Ausgabe März 2019:** Holger Grabsch, ELBREKLAME GmbH holger.grabsch@elbreklame.de
■ **Englische Adaption, Ausgabe März 2019:** T + S Team

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Keine Haftung für unverlangte Fotos, Manuskripte etc. Gerichtsstand Hamburg. Verbreitete Auflage: 7.000 Exemplare deutsch, 1.500 Exemplare englisch. E-Paper Version deutsch- und englischsprachig auf www.hafen-hamburg.de und www.portofhamburg.com mit ca. 450.000 Klicks monatlich. Bei Adressänderungen oder wenn Sie zusätzliche Exemplare anfordern möchten, wenden Sie sich bitte an:
Hafen Hamburg Marketing e.V., Tel.: 040 37709-0, E-Mail: info@hafen-hamburg.de.

www.hafen-hamburg.de www.portofhamburg.com

Port of Hamburg MARKETING

Versicherungsexperten für Transport seit 1987

Die wichtigsten Versicherungsangebote:

- Speditionshaftung
- Frachtführer-haftung
- CMR
- Kabotage
- Warentransport
- Gebäude
- Lagerinhalt
- Büroinhalt
- KFZ
- Trailerkasko
- Maschinenbruch
- Stapler
- Rechtschutz
- Elektronik
- Haftpflicht
- Privatversicherung

SPEDITIONS-ASSEKURANZ • Versicherungsmakler GmbH
Gewerbestraße 11 · 21279 Hollenstedt
Telefon: +49 (0) 41 65 / 8 10 31 · Telefax: +49 (0) 41 65 / 8 10 41
E-Mail: info@speditions-assekuranz.de
Internet: www.speditions-assekuranz.de

BEI UNS LERNEN BOXEN FLIEGEN

Seit 50 Jahren werden an den Terminals der Hamburger Hafen und Logistik AG Container umgeschlagen. Auch in der Zukunft bleibt die HHLA ein zuverlässiger Dienstleister für die Industrienation Deutschland.

HHLA DAS TOR ZUR ZUKUNFT