

HINTER LAND

PORT OF HAMBURG MAGAZINE



Liebe Leserinnen und Leser,



München hat einen Seehafen, Budapest, Wien, Prag, Warschau und Zürich auch. Nicht für jeden ist diese Aussage auf den ersten Blick stimmig, für den Logistiker allerdings schon. Ganz Deutschland und die benachbarten Länder sind über Bahn, Lkw und Binnenschiff mit dem Hamburger Hafen verbunden. Er ist Dreh- und Angelpunkt für Importe und Exporte weit über seine Grenzen hinaus.

Damit hat er nicht nur für Deutschland nationale Bedeutung, sondern auch für die internationalen Handelsbeziehungen von Polen, Russland, Österreich, Tschechien, Slowakei, Schweiz, Ungarn und einigen Regionen mehr.

Der Hamburger Hafen schlug im vergangenen Jahr 5,5 von 8,8 Millionen TEU für das Hinterland um. Davon kamen allein aus Bayern rund 750.000, aus Nordrhein-Westfalen 500.000 und aus Baden-Württemberg 360.000 TEU. Tschechien und die Slowakei steuern gemeinsam 465.000 TEU über den Hamburger Hafen, gefolgt von Österreich, Polen und Ungarn.

Das Hinterland des Hafens erstreckt sich dank des hervorragenden Bahnanschlusses des Hamburger Hafens weit mehr als 1.000 Kilometer in den Süden und den Osten. 2.100 Verbindungen werden für Containerzüge wöchentlich ins Hinterland angeboten. Damit gilt Hamburg in Europa als Bahn-Spitzenreiter. Zudem ist er einer der größten Binnenhäfen Deutschlands. Rund 10.000 Binnenschiffe liefen im vergangenen Jahr den Hamburger Hafen an.

Die aktuelle Ausgabe des Port of Hamburg Magazines gibt Ihnen einen Einblick in die vielseitigen Verbindungen des Hamburger Hafens zu seinem Hinterland. Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen.

A handwritten signature in blue ink that reads 'Ingo Egloff'.

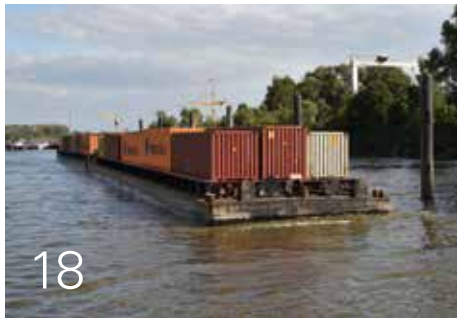
Ihr Ingo Egloff
Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.



**DAS HINTERLAND DES HAFENS ERSTRECKT SICH DANK
DES HERVORRAGENDEN BAHNANSCHLUSSES DES
HAMBURGER HAFENS WEIT MEHR ALS 1.000 KILOMETER
IN DEN SÜDEN UND DEN OSTEN.**



Inhaltsverzeichnis



02 EDITORIAL

HINTERLAND

- 06 HAMBURG – DREHKREUZ IN NORDEUROPA**
Leistungsstarke Verbindungen ins Hinterland per Bahn, Lkw und Binnenschiff
- 08 HALLE (SAALE) RÜCKT IM GÜTERVERKEHR IN DIE MITTE EUROPAS**
Moderner Rangierbahnhof fertigt bis zu 2.400 Wagen pro Tag ab
- 10 DIGITALE PLATTFORMEN, BLOCKCHAIN UND CO VERNETZEN DIE LOGISTIK**
Dakosy ist Partner beim Forschungsprojekt ROboB
- 12 EIN „PLUS“ FÜR BINNENSCHIFF UND BAHN**
Hamburg und Nordrhein-Westfalen arbeiten im Hinterlandverkehr zusammen
- 14 „FÜR UNS IST HAMBURG SO ETWAS WIE DIE ZWEITE HEIMAT“**
Interview mit Peter Kiss, Vorstandsvorsitzender der Metrans Gruppe
- 18 SCHRÄNKE, KLEIDUNG, GETREIDE ODER PROJEKTLADUNG: DAS BINNENSCHIFF BRINGT'S**
Unterwegs auf der Elbe mit der Orion 2 und ihrer jungen Mannschaft
- 20 KUPPELN, RANGIEREN, LADEN: KOMBI-VERKEHR MIT BAHN UND FÄHRE**
Ein Tag bei der Hafenbahn des Kieler Seehafens
- 21 PALETTE FÜR PALETTE: DER LKW ÜBERNIMMT DIE FEINVERTEILUNG IM HINTERLAND**
Mit Digitalisierung und Gelassenheit auf der Straße zum Ziel
- 24 TURBULENTE ZEITEN: QUO VADIS WELTHANDEL?**
Dr. André Wolf vom Hamburgischen Weltwirtschaftsinstitut über die aktuelle Handelspolitik
- 26 EIN MEGABOXER IM HAMBURGER HAFEN**
Wie sich die Ladung eines Großcontainerschiffs aufs Hinterland verteilt
- 28 IM KOMBINIERTEN VERKEHR UMWELTFREUNDLICH INS HINTERLAND**
IGS Intermodal Container Logistics setzt auf Ökologie und Ökonomie
- 30 MIELE WASCHMASCHINEN AUF GROSSER FAHRT**
Deutsches Unternehmen setzt zu 85 Prozent auf Schiene und Binnenschiff auf dem Weg zum Hafen
- 32 BINNENSCHIFFFAHRT AUF DEM WEG IN EIN NEUES ZEITALTER**
Die fortschreitende Digitalisierung eröffnet auch der Binnenschiffahrt neue Chancen

HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.

- 36 PETER PICKHUBENS PINNWAND**
Tipps und Storys von Hamburgs frechster Hafenmöwe
- 38 INTERNATIONALER EXKURS IN DIE HAFENWELT**
Hamburgs auswärtige Repräsentanten treffen sich zu gemeinsamer Tagung
- 38 IMPRESSUM**

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

INTERNATIONAL • UNIVERSAL • ZUVERLÄSSIG



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

Hamburg – Drehkreuz in Nordeuropa

Der Hamburger Hafen liegt im Zentrum internationaler Verkehrswege. Mit seinem dichten Netz von mehr als 100 weltweiten Liniendiensten und seiner gut ausgebauten Verkehrsanbindung übernimmt er für die bundesdeutsche Wirtschaft und die Außenwirtschaft der europäischen Nachbarn eine wichtige Funktion im weltweiten Außenhandel. Zahlreiche Feeder- und Shortseaverbindungen pro Woche ma-

chen den Hafen zum Transshipment-Hub für Länder in der Nord- und Ostseeregion. Ins europäische Hinterland verkehren täglich mehr als 200 Güterzüge für den Zu- und Ablauf von Im- und Exportware. Darüber hinaus führen elf Autobahnen in und um die Hansestadt, und über die Elbe, den Elbe-Seitenkanal und Mittellandkanal ist Hamburg mit dem deutschen Binnenwasserstraßennetz verbunden.

Transshipment-Hub für die Nord- und Ostseeregion

47 Feederdienste verbinden Hamburg mit Destinationen in Skandinavien, Russland, den baltischen Staaten, Polen und Großbritannien.

3,4 Mio. TEU bzw. 38,7 Mio. Tonnen wurden 2017 mit Handelspartnern im Transshipment über den Hamburger Hafen umgeschlagen

437 Seemeilen beträgt der Wegevorteil zum Beispiel nach Gdansk in Polen bei Nutzung des Nord-Ostsee-Kanals gegenüber dem 874 Seemeilen langen Weg um die Nordspitze Dänemarks herum



Überseeverkehr

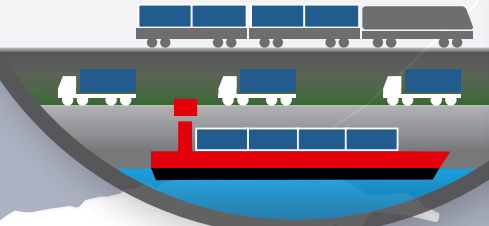
8,8 Mio. TEU bzw.

136,5 Mio. Tonnen



Leistungsstarke Hinterlandanbindungen per Bahn, Lkw und Binnenschiff

5,5 Mio. TEU bzw. 97,8 Mio. Tonnen wurden 2017 im Seehafen-Hinterlandverkehr über den Hamburger Hafen umgeschlagen



Europas Bahnhof Nr. 1



2,3 Mio. TEU bzw. 45,5 Mio. Tonnen wurden 2017 im Hinterlandverkehr per Bahn über den Hamburger Hafen umgeschlagen

>90%

der Transporte zwischen dem Hamburger Hafen und Tschechien, Österreich und Ungarn werden auf der Schiene durchgeführt

2.100

Containerzugverbindungen ins europäische Hinterland werden wöchentlich an/ab Hamburg angeboten

83%

des Containerhinterlandverkehrs entfällt auf Destinationen in Deutschland

CHINA

Mit wöchentlich 235 Containerzugverbindungen nimmt Hamburg eine Schlüsselrolle als Start- und Zielpunkt auf der Neuen Seidenstraße ein

Russland ist Hamburgs wichtigster Handelspartner im Transshipmentverkehr

Wichtiger Binnenhafen in Deutschland



0,1 Mio. TEU bzw. 10,7 Mio. Tonnen wurden 2017 im Hinterlandverkehr per Binnenschiff über den Hamburger Hafen umgeschlagen

10.000

Binnenschiffe liefern in 2017 den Hamburger Hafen an

Deutschland ist Hamburgs wichtigster Handelspartner im Container-Hinterlandverkehr

Zu den wichtigsten Bundesländern im deutschen Seehafen-Hinterlandverkehr zählen Bayern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Sachsen

Flexible und schnelle Lkw-Verkehre



3,1 Mio. TEU bzw. 41,5 Mio. Tonnen wurden 2017 im Hinterlandverkehr per Lkw über den Hamburger Hafen umgeschlagen

4,2 Mio.

Lkw-Zufahrten wurden 2016 im Hamburger Hafen gezählt. Neben der Bahn ist der Lkw der wichtigste Verkehrsträger im Hinterlandverkehr

Halle (Saale) rückt im Güterverkehr in die Mitte Europas

Die neue Zugbildungsanlage (ZBA) in Halle (Saale) ging nach viereinhalb Jahren Bauzeit an den Start. Auf dem Gelände des ehemaligen halleischen Güterbahnhofs ist eine Anlage entstanden, die zu den modernsten in Europa zählt. Mit einer geplanten Kapazität von 2.400 Wagen pro Tag bietet die Anlage genügend Kapazität, um den Einzelwagenverkehr der Achse Berlin–München, aber vor allem Richtung Südosteuropa zu steigern. Bund und Deutsche Bahn investierten insgesamt 180 Millionen Euro. Novum: Der gesamte Ablauf- und Rangierbetrieb in den 36 Gleisen wird vollelektronisch gesteuert und überwacht.

„Sachsen-Anhalt hat Tradition und Zukunft als Handelsdrehscheibe. Die Zugbildungsanlage eröffnet neue Dimensionen im nationalen und internationalen Güterverkehr. Dieser moderne Rangierbahnhof strahlt auf ganz Mitteldeutschland aus, das gibt wichtige wirtschaftliche Impulse und sichert Arbeitsplätze in der Region“, so Thomas Webel, Sachsen-Anhalts Minister für Landesentwicklung und Verkehr.

Der neue Rangierbahnhof ist ein wichtiges Glied in der Logistikkette im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens. Das Drehkreuz auf der östlichen Nord-Südachse bindet nicht nur deutsche Regionen sondern auch südosteuropäische Regionen besser als bisher an das umweltfreundliche Schienennetz an. Ziel ist, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Kernstück der Modernisierung war die Erneuerung der Gleise und aller technischen Anlagen. Die ZBA Halle (Saale) besteht jetzt aus einer Einfahrgruppe mit acht Einfahrgleisen, einem Ablaufberg und 36 Richtungsgleisen. Die Anlage wurde mit neuester Zugbil-

dungstechnik ausgestattet. Zwei elektronische Stellwerke sorgen für die vollautomatische Steuerung des Ablaufbetriebes. Der Güterbahnhof Halle (Saale) zählt damit zu den modernsten Anlagen des schienengebundenen Güterverkehrs in Europa.

Eckart Fricke, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für die Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen betont: „Das erste Mal seit über 25 Jahren nehmen wir den Neubau eines Rangierbahnhofs in Betrieb. Mit der modernen Zugbildungsanlage in Halle (Saale) setzt die Deutsche Bahn ein klares Signal für die Zukunft und bekennt sich zum Einzelwagenverkehr in Sachsen-Anhalt, im mitteldeutschen Raum, in Deutschland und Europa.“

Dr. Roland Bosch, Vorstandsvorsitzender DB Cargo, erklärt, dass besonders Kunden aus der Stahl- und Chemiebranche profitieren werden. Die neue Zugbildungsanlage wird mit dem Anschluss an das mitteldeutsche Chemiedreieck und für Stahl-Verkehre von und nach Tschechien eine wichtige Drehscheibe im europäischen Schienengüterverkehr. ■



2.400 WAGEN PRO TAG KÖNNEN IN DER NEUEN ZUGBILDUNGSANLAGE IN HALLE (SAALE) ABGEWICKELT WERDEN

©Deutsche Bahn



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.

Bei unseren zahlreichen Kunden, bestehend aus Speditionen, Reedereien, IT- und Softwaredienstleistern, Zollagenturen, Versicherungen für Speditions- und Transportrecht bis hin zu den Playern unseres Hafens – Terminalbetreibern wie auch Standortmarketing, möchten wir uns für die vergangenen 5 Jahre vertrauensvoller Zusammenarbeit herzlich bedanken und freuen uns auf die weitere gemeinsame Zukunft.

Setzen Sie gemeinsam mit uns die Segel!



Digitale Plattformen, Blockchain und Co. vernetzen die Logistik

Die neuen technologischen Möglichkeiten, wie zum Beispiel Blockchain, Internet of Things, Cloud Computing oder Big Data eröffnen auch für die DAKOSY Datenkommunikationssystem AG mit Sitz in Hamburg neue Anwendungsfelder. Mit Blick auf die immer engere Vernetzung aller an Lieferketten Beteiligten bieten Blockchain-Lösungen auf Basis dezentralisierter Netzwerke neue Möglichkeiten.



Dabei geht es nach Auffassung der beiden DAKOSY-Vorstände Dieter Spark und Ulrich Wrage nicht allein darum, die Datenströme der einzelnen Logistikpartner auf einer gemeinsamen Plattform abzubilden. Mehrwert für alle Beteiligten entsteht dann, wenn die Daten zu dem Zeitpunkt und in der Qualität bereitgestellt werden, wie sie benötigt werden. Eine Moderation solcher Plattform-Projekte zeichnet sich bei DAKOSY durch Neutralität, Branchen- und Technologieverständnis aus. Als Gestalter und Betreiber digitaler Plattformen in der Logistik nimmt man bei DAKOSY grundsätzlich neue Entwicklungen, wie zum Beispiel Blockchain, sehr aufgeschlossen an.

FORSCHUNGSPROJEKT ROBOB

„Die Blockchain bringt die Voraussetzungen mit, um im Bereich der technischen Digitalisierung der Supply Chain eine wichtige Rolle für bestimmte logistische Prozesse zu spielen“, ordnet Dieter Spark die Bedeutung der neuen Technologie ein. Die Logistikwirtschaft experimentiert bereits mit der vielversprechenden Technologie Blockchain und DAKOSY ist von Anfang an mit dabei. Im Rahmen des Forschungsprojekts ROboB (Release Order based on Blockchain), das durch das Förderprogramm für Innovative Hafentechnologien (IHATEC) finanziert wird, arbeitet DAKOSY gemeinsam mit renommierten Partnern daran, die Freistellung im Seefrachtimport mithilfe der Blockchain-Technologie abzubilden.

Die Freistellung spielt beim Seefrachtimport eine zentrale Rolle, denn die vom Reeder vergebene Freistellungsreferenz berechtigt ein Transportunternehmen dazu, den Container vom Terminal abzuholen. Dabei handelt es sich oftmals um erhebliche Warenwerte. Drei Argumente sprechen dafür, diesen Prozess für das Blockchain-Projekt auszuwählen: Er ist nicht zu komplex, dafür aber extrem sensibel und es existiert bisher kein durchgehender IT-gestützter Informationsfluss.

Der Blockchain-Ansatz verspricht eine gemeinsame Wahrheit für alle Teilnehmer. Dabei kann man sich die Technologie als ein digitales Dokument vorstellen, auf das alle berechtigten Personen Zugriff haben und in das alle Vorgänge chronologisch eingetragen werden. Diese Eigenschaften machen die Technologie besonders: Blockchain ist prüfbar durch digitale Signaturen, unveränderbar durch Kryptographie und Konsens-Algorithmen und wird dezentral innerhalb des Netzwerks verteilt. „Wir wollen ganz vorne dabei sein, wenn sich die Blockchain-Technologie als eine effiziente Lösung der Plattform erweist, um logistische Prozesse, wie

zum Beispiel den Transport von Containern zu vereinfachen“, hebt Ulrich Wrage hervor.

ENGE VERZÄHNUNG

Für die beiden DAKOSY-Vorstände ist wichtig, dass sich die digitalen Plattformen des Unternehmens nicht nur technologisch weiterentwickeln, sondern auch neue Anwendungsfelder erschlossen werden. So sehen die beiden Hamburger große Potenziale für eine bessere Verknüpfung der Ladung mit der Infrastruktur. Planbare Zu- und Ablaufprozesse erlauben eine bessere Nutzung der Infrastruktur. Deshalb hat DAKOSY die Containerterminals der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) und von EUROGATE bei der Einführung eines verbindlichen Slotbuchungssystems im Bereich LKW-Containertransporte unterstützt. Zum anderen inspiriert DAKOSY die immer engere Verzahnung der Lieferketten zu einer Ausweitung der digitalen Plattformen. Mittelfristiges Ziel ist es, im Export den Vorlauf vom Versender bis in die See- und Flughäfen abzudecken und im Import den Nachlauf bis zum Empfänger im Inland transparent zu machen. ■



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](https://www.msc.com)



EINE ERFOLGREICHE VERLAGERUNG IN RICHTUNG BAHN UND BINNENSCHIFF FÜHRT ZU EINER MASSGEBLICHEN ENTLASTUNG DER STRASSEN UND EINER ENTSPRECHENDEN REDUZIERUNG DER EMISSIONEN

©SMS Group

Ein „Plus“ für Binnenschiff und Bahn

Zwei Bundesländer, ein Ziel: Hamburg-NRWplus. Das länderübergreifende Kooperationsprojekt engagiert sich für die Stärkung der Hinterlandverkehre und einen verbesserten Modal Split. Mit politischer Unterstützung entwickelt die Wirtschaft Maßnahmen, um die Potenziale zur Verkehrsverlagerung auf Binnenschiff und Bahn zu heben.

Nordrhein-Westfalen ist für den Hamburger Hafen das zweitwichtigste Bundesland nach Bayern im containerisierten Hinterlandverkehr. Rund 500.000 TEU werden pro Jahr zwischen den beiden Bundesländern transportiert. Bei Entfernungen zwischen 200 und 500 Kilometern liegt der Anteil des Lkw derzeit bei über 80 Prozent. Die Bahn fährt hauptsächlich nach Dortmund, Minden, Warstein und Bönen, das Binnenschiff nur nach Minden. Das östliche Nordrhein-Westfalen wird bisher kaum per Bahn und Binnenschiff bedient. Hier zeigt sich die hohe Notwendigkeit zur Verlagerung von Straßentransporten auf Schiene und Binnenwasserstraße.

STRASSEN ENTLASTEN

Initiiert durch das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Ham-

burg, hat es sich Hamburg-NRWplus zum Ziel gemacht, gemeinsam mit der Wirtschaft Schwachstellen zu identifizieren, die einer stärkeren Nutzung von Bahn und Binnenschiff entgegenstehen und Maßnahmen zu deren Beseitigung anzustoßen. Eine erfolgreiche Verlagerung in Richtung Bahn und Binnenschiff würde zu einer maßgeblichen Entlastung der Straßen und einer entsprechenden Reduzierung der Emissionen führen.

Verantwortlich für die Umsetzung und die gemeinschaftliche Dokumentation des Projekts sind Hafen Hamburg Marketing e.V. und Planco Consulting GmbH. Der Projektleitung steht das Kernteam bestehend aus den beiden Projektinitiatoren und der Hamburg Port Authority (HPA) zur effizienten Steuerung und Erarbeitung der inhaltlichen Bestandteile zur Seite. Abgerundet wird die Projektorganisation durch ein Expertengremium von 14 Unternehmen aus der Logistikwirtschaft. Sie sichern durch ihr

Fachwissen die Qualität der Projekterkenntnisse und praxisnahe Lösungsansätze.

WORKSHOPS MIT WIRKUNG

Nach rund 18 Monaten Laufzeit von Hamburg-NRWplus hat sich aus dem Expertengremium ein Netzwerk gebildet, das sich aktiv für die Umsetzung der in den Workshops entwickelten Maßnahmen stark macht. Je nach Thema haben an ihnen neben dem Gremium auch Vertreter aus Industrie und Logistik teilgenommen. Die Arbeit trägt heute bereits erste beispielhafte Früchte: Von Bönen und Warstein wird Hamburg wieder häufiger per Bahn bedient, die Wahrnehmung der Binnenschiffahrtssdienste wurde erhöht und ein andauernder Dialog zwischen den Transportbeteiligten Hamburgs und NRW erreicht.

In vier Workshops haben die Experten in diesem Jahr diskutiert und Lösungsansätze für die bedeutenden Themenfelder erarbeitet: Digitalisierung in der Transportkette, Optimierung von Schwerlastverkehren, Verbesserung von Transportangebot und Leercontainer-Management sowie Zollabwicklung. Die Ergebnisse sind praxisnah, zeigen konkreten Handlungsbedarf auf und liefern Maßnahmen auf jedem Level, wie zum Beispiel:

- Effektivere Zoll-Abwicklung durch bessere Kenntnisse über die Verfahrensabläufe: Informationsveranstaltungen des Hamburger Zolls in NRW
- Unterstützung der Einführung neuer Bahnverbindungen in Richtung Bönen, Dortmund und Minden
- Vereinfachung und Vereinheitlichung der Genehmigungsprozesse von Schwertransporten und alternativer Routen
- Bevorzugte Genehmigung von Vor- und Nachläufen für Schwergüter

PERSPEKTIVEN ZUR PROJEKTVERLÄNGERUNG

Nach rund eineinhalb Jahren Laufzeit, fünf Arbeitspaketen, vier Workshops sowie unzähligen Arbeits- und Netzwerkstunden ist für das Projektteam noch lange nicht Schluss. Im Gegenteil, die einstimmige und eindeutige Empfehlung in Richtung Hamburger Wirtschaftsbehörde und Verkehrsministerium NRW lautet „Weitermachen“. Es gilt, die Projektfortschritte voranzutreiben und die Umsetzung nächster Schritte durch das Projektgremium zu begleiten. So steht weiterhin eine neutrale Plattform zum fachlichen Austausch und zur Ideenfindung sowohl für Industrie und Logistik als auch Politik zur Verfügung, um das Transportangebot nachhaltig zu verbessern. ■



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

Terminal operations in the port of Hamburg

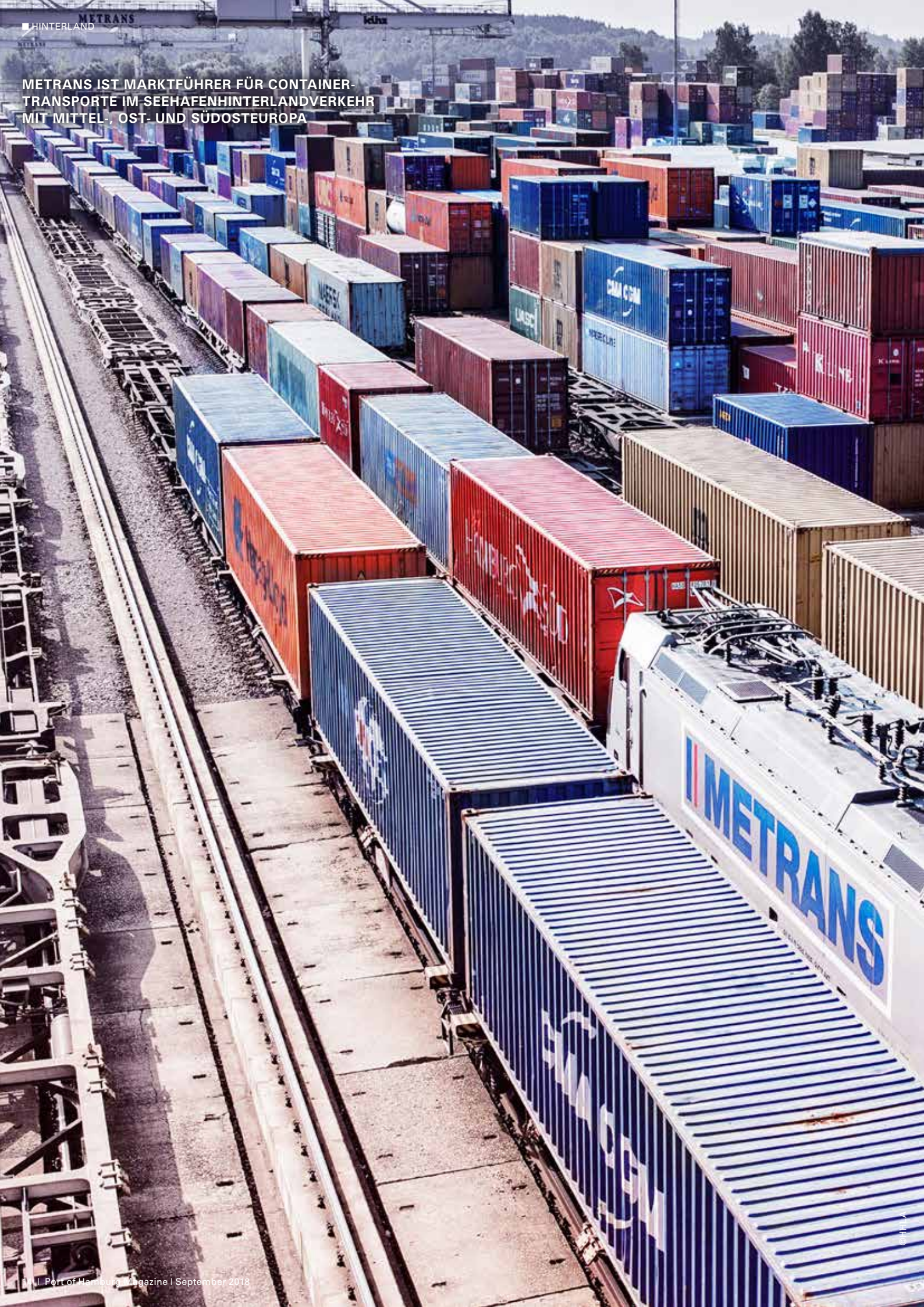
- ▶ Multipurpose terminal operations
- ▶ Heavy lift capacities up to 280 t
- ▶ 100,000 m² covered warehouse space
- ▶ 40,000 m² additional area under construction
- ▶ Storage compliant with LME, ICE Futures U.S. & ICE Futures Europe/NYBOT
- ▶ International forwarding
- ▶ Fully ISPS & AEO certified
-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



METRANS IST MARKTFÜHRER FÜR CONTAINER-TRANSPORTE IM SEEHAFFENHINTERLANDVERKEHR MIT MITTEL-, OST- UND SÜDOSTEUROPA



„Für uns ist Hamburg so etwas wie die zweite Heimat“

Interview mit Peter Kiss, Vorstandsvorsitzender der Metrans Gruppe, über Wachstumspläne, Investitionen und Entwicklungen im Hinterlandverkehr.

Port of Hamburg Magazine (PoHM): Seit April 2018 ist die HHLA Alleineigentümer der Metrans Gruppe. Welche Folgen hat dies für die weitere Unternehmensentwicklung?

Kiss: Metrans und HHLA verbindet seit dem Jahr 1995 eine sehr erfolgreiche Zusammenarbeit. Diese werden wir gemeinsam mit dem Ziel fortsetzen, die starke Position der Metrans im Wettbewerb europäischer Eisenbahnverkehrsunternehmen zu festigen und auszubauen. Für unsere Kunden wollen wir dabei auch weiterhin ein zuverlässiger Partner sein. Die Metrans ist eine Erfolgsgeschichte. Diese fortzuschreiben, ist die Herausforderung, der ich mich gern stelle.

PoHM: Welche Investitionen sind in den kommenden Jahren geplant?

Kiss: Die HHLA plant, in den kommenden fünf Jahren insgesamt 1 Milliarde Euro zu investieren, davon sollen 350 Millionen Euro in Intermodalaktivitäten fließen. Konkret bedeutet dies für uns, dass wir weitere Terminalanlagen errichten, neue Lokomotiven anschaffen und unseren Waggonpark weiter modernisieren werden. Mit dem digitalen Wandel steigen die fachlichen Anforderungen. Entsprechend werden wir auch in unsere Mitarbeiter investieren. Wir brauchen starke und kompetente Teams, damit die Metrans weiter wachsen kann.

PoHM: Welche Bedeutung hat der Hamburger Hafen für Metrans als tschechisches Unternehmen?

Kiss: Hamburg ist der Bahnhof in Europa. Dies ist eine Voraussetzung für das starke Wachstum im europäischen Hinterlandverkehr. Die HHLA hat Anfang der 90er Jahre den ersten Containerzug nach Warschau geschickt, die Metrans im Jahr 1991 von Prag aus ihren ersten Zug nach Hamburg. Diese Stadt war das erste europäische Ziel eines Zuges entlang der europä-

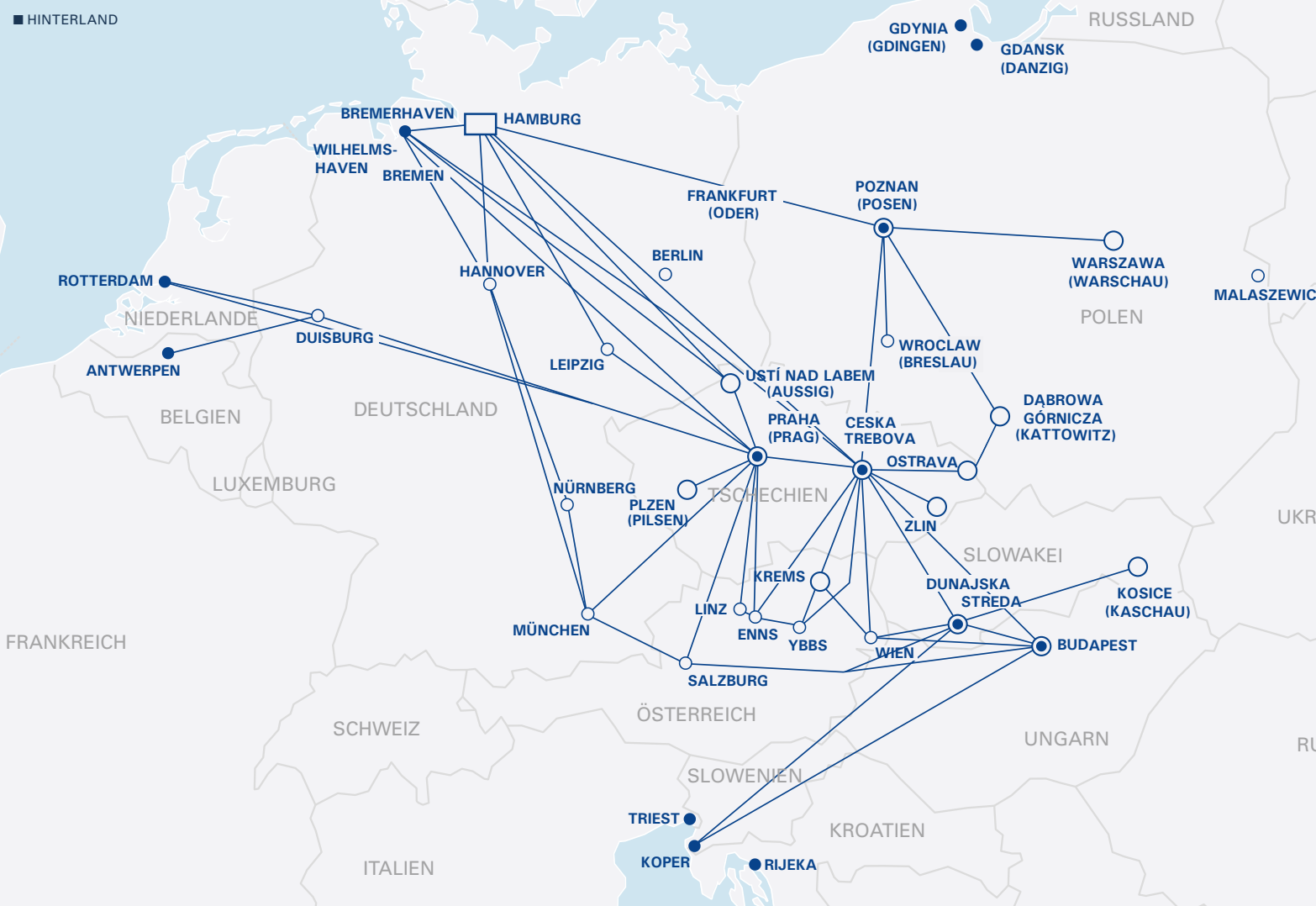
ischen Seidenstraße. Wenn Sie so wollen, ist die Stadt so etwas wie unsere zweite Heimat.

Der Hafen bleibt auch in der Zukunft die wichtigste Anlaufstation für Hinterlandverkehre durch Zentral-, Ost- und Südeuropa. Wir fahren auch andere Häfen an, aber nirgendwo sonst als in Hamburg haben wir so viele Kunden und die größte Anzahl an Verbindungen. Der Hamburger Hafen bietet sowohl bei der Abwicklung als auch wegen der hohen Zahl an Überseeverbindungen beste Bedingungen für unsere Kunden. Deshalb setzen wir mit unserer erfolgreichen Mannschaft vor Ort auch weiterhin auf diesen Standort.

PoHM: In Deutschland werden die Trassenpreise gesenkt. Die Niederlande wollen ebenfalls Trassenpreise senken. Wird das aus Sicht Metrans auch zu günstigeren Frachtraten für die Verloader führen oder ist davon auszugehen, dass nur einige Operateure diesen Preisvorteil an ihre Kunden weitergeben? Was plant Metrans?

Kiss: Die Senkung der Trassenpreise wurde schon im vergangenen Jahr angekündigt. Bis jetzt ist noch nicht viel passiert. Grundsätzlich braucht die Schiene dringend eine Kostenentlastung, um sich im intermodalen Wettbewerb mit dem Diesel-Lkw besser aufstellen zu können. Dies auch deshalb, weil sich andere Faktorkosten zuletzt negativ entwickelt haben. Niedrigere Trassenpreise rechnen sich zudem auch nur, wenn ausreichende Infrastrukturkapazitäten vorhanden sind. Was nützen geringere Trassenpreise, wenn sich der Transport verlängert, weil auch die Züge mittlerweile im Stau stehen?

PoHM: Sie sind seit dem 1. April Vorstandsvorsitzender der Metrans Gruppe. Welchen Projekten widmen Sie sich in diesem Jahr und wo sehen Sie die Unternehmensgruppe im Jahr 2020?



Kiss: Im Vorstand verantworte ich die Bereiche Vertrieb und Personal sowie Investitionsprojekte und die Beteiligungen an unseren Tochtergesellschaften. Pavel Pokorny ist für Finanzen und IT zuständig. Den Betrieb leitet Martin Horinek, der schon einige Jahre vor mir bei der Metrans angefangen hat. Wir sind ein Team, das für den Erfolg arbeitet. Mit Blick auf das Jahr 2020 sage ich, wir wollen größer, schneller, besser, effizienter und digitaler werden. Wir wollen weiter mit unseren Kunden profitabel wachsen. Deshalb suchen wir kontinuierlich nach neuen Lösungen und entwickeln Ideen, um unser Leistungsversprechen in hoher Qualität erfüllen zu können.

PoHM: Was zeichnet das Metrans Containersystem aus und vor welchen Herausforderungen sehen Sie den Kombinierten Verkehr in den kommenden Jahren?

Kiss: Die Metrans ist die einfache Lösung auf die Komplexität des Kombinierten Verkehrs: Eng an den Kunden, Port-to-Door und ein umfassendes Prozessmanagement. Dafür haben wir unter anderem unsere fünf Hub-Terminals. Wir wollen schnell aus dem Hafen raus und die Ware ins Hinterland weiterleiten, sodass der Kunde auf schnellstem Weg die Ware bekommt und sich gut unterstützt fühlt. Wenn der Kunde es wünscht, bieten wir ihm eine „All-Inclusive-Lösung“ an, also eine, bei der der Kunde lediglich einen Ansprechpartner hat.

PoHM: Ist Wachstum auf den angestammten Metrans Relationen weiter möglich oder orientieren

Sie sich in Richtung neue Marktregionen? Sind die Verkehre der Neuen Seidenstraße in Richtung China dabei auch von Interesse?

Kiss: Europa hat für uns den großen Vorteil, dass es in fast allen Regionen noch wächst. Allerdings sind die Bedingungen für Wachstum von Region zu Region unterschiedlich. Selbstverständlich beobachten wir die Entwicklung in anderen Märkten, einer davon ist die „Neue Seidenstraße“. Auch hier stehen wir ganz eng an der Seite unserer Kunden. ■



Peter Kiss
Vorstandsvorsitzender der Metrans Gruppe

- HHLA-SEEHAFENTERMINAL
- HHLA-HUB-TERMINAL
- HHLA-INLANDTERMINAL
- INLANDTERMINAL
- SEEHAFENTERMINAL
- HHLA-BAHNVERKEHR



Die Metrans in Zahlen

1.140.000 Standardcontainer (TEU) haben die HHLA-Bahntöchter Metrans und Polzug im Jahr 2017 transportiert. Zum 1. Januar 2018 wurde die Polzug in die Metrans-Gruppe integriert.

1.868 Beschäftigte arbeiten mittlerweile für die Metrans-Gruppe. Das entspricht rund einem Drittel der gesamten HHLA-Belegschaft.

2.642 eigene Waggons und 70 Loks besitzt die Metrans. Mit diesen kann die Gesellschaft ihren Kunden einen zuverlässigeren Service bieten und aus dem Umsatz einen höheren Gewinnanteil erzielen.

13.000 Metrans-Züge sind in den ersten sechs Monaten 2018 kreuz und quer durch Europa gefahren und haben Container zwischen den Seehäfen und dem Hinterland transportiert.

13 Terminals im europäischen Hinterland
Das Netzwerk der HHLA-Bahntochter Metrans umspannt 13 eigene Inlandterminals in fünf mittel- und osteuropäischen Ländern. Fünf dieser Anlagen sind große, effiziente Hub-Terminals, die Ladungsströme bündeln und weiterverteilen. Der jüngste ist der Hub-Terminal in der ungarischen Hauptstadt Budapest, den die HHLA-Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath im Juni 2017 feierlich eröffnet hat.

www.metrans.eu



PORATH
customs customized



We make trade easy.

Local, international, digital.

» Learn more about the services we deliver across Europe at www.porath.com

HAMBURG
FRANKFURT AIRPORT
BREMERHAVEN
ROTTERDAM
GDYNIA
GDANSK

AUCH SPÄT AM ABEND HERRSCHT HOCHBETRIEB AN DER SCHLEUSE IN GEESTHACHT. DIE ORION 2 IST MIT IHREN BEIDEN SCHUBLEICHTERN DAS LÄNGSTE SCHIFF IN DER KAMMER

Schränke, Kleidung, Getreide oder Projektladung: Das Binnenschiff bringt's

Viele haben schon mal ein Möbelstück mit dem Inbusschlüssel selbst zusammengeschrubt oder zuhause einen entsprechenden Schrank stehen. In dem finden sich gern Kleidungsstücke unterschiedlicher Handelsketten. Was die wenigsten wissen: Neben Kohle, Erzen, Getreide und Projektladung sind Binnenschiffe auch für viele Konsumgüter das Mittel der Wahl für den Weg vom Hamburger Hafen zu den Auslieferungslagern der großen Handelsmarken. Das Port of Hamburg Magazine begleitete die wohl jüngste Schiffscrew auf dem Stromschubschiff Orion 2 von Hamburg mit Ziel Braunschweig.

Schiffsführer Christoph Schwindt ist mit seinen 25 Jahren schon fast ein alter Hase. Seit sechs Jahren ist er auf deutschen Binnengewässern unterwegs und liebt seinen Job. An seinen Arbeitsrhythmus hat er sich schnell gewöhnt: mehrere Tage oder Wochen am Stück auf dem Wasser, dann zusammenhängende Freizeit zuhause in Malchow. „Gelernt habe ich auf der weißen Flotte, aber Güterverkehr ist besser“, sagt er mit Blick auf die 108 TEU, die die Orion 2 für die Deutsche Binnenreederei elbaufwärts vor sich herschiebt. Steuermann Florian Grüneberg (22) kommt ebenfalls aus der Personenschiffahrt und hat dort „schon auch mal Bockwurstchen verteilt“.

EIN BINNENSCHIFFER KANN KOCHEN

An Bord eines Güterschiffes hat er aber schnell andere Qualitäten erworben. Unter anderem: „Ich kann jetzt kochen.“ Und das sei auf einem Binnenschiff sehr wichtig. Konserven und Fertiggerichte kommen den Jungs von der Orion 2 nicht in den Topf oder gar auf den Teller. Auch der Dritte im Bunde, Eike Pohle (28), hat wie seine beiden Kollegen Allrounderqualitäten an Bord – vom Maschinenraum bis hin zur Küche. Ordentlich sieht es aus auf und unter Deck, das selbst gekochte Essen ist lecker. „Wir wollen ein sauberes Schiff. Immerhin ist es an vielen Tagen im Monat unser Zuhause“, sind sich die jungen Männer einig. Ihr Tag

beginnt meist um 6 Uhr. Gestern Abend sind sie im Sonnenuntergang von Braunschweig kommend in den Peutehafen in Hamburg eingelaufen und haben ihre Ladung auf Schubleichtern abgekoppelt. Ihre beiden frischen Leichter für den Rückweg sind unerwartet früher komplett als gedacht. Die 108 TEU stammen von den verschiedenen Terminals im Hamburger Hafen und wurden im Laufe des Tages für die Fahrt nach Braunschweig zusammengestellt.

MIT DEM SCHWUNG DER TIDE

Routiniert bringt Christoph Schwindt sein Schiff zu den voll beladenen Schuten und dockt an den Doppelverband an. Die beiden Steuerleute sind für das Koppeln zuständig. Nur zwei Tampen sichern die Leichter. „Das ist stabiler als jedes Stahlseil“, weiß Florian Grüneberg. Wichtig ist, dass die Leichter gut getrimmt sind und der Ballast für die rund 735 Tonnen schwere Fracht stimmt. 155 Meter lang ist der Schubverband jetzt. Und schon geht es los. Das leicht auflaufende Wasser bringt auf den ersten Kilometern noch einen Geschwindigkeitsgewinn. Immerhin ist die Orion 2 mit fast 15 Stundenkilometern unterwegs. „Je weiter wir stromauf fahren, desto schwächer wirkt sich die Tide aus“, weiß der Schiffsführer aus Erfahrung. Eineinhalb Tage braucht der Verband bis Braunschweig. Heutiges Ziel ist das Schiffshebwerk in Scharnebek. Dort werden

die drei die Nacht verbringen, ehe es um 6 Uhr wieder losgeht.

Die dreiköpfige Besatzung darf den ganzen Tag fahren, danach ist aber eine zusammenhängende Ruhephase vorgeschrieben. In der Fahrtzeit wechseln sie sich im Steuerhaus ab. Schiffsführer Christoph Schwindt ist das Vorbild von Florian Grüneberg. Wie sein Kapitän will er schon in jungen Jahren weiterkommen. Dafür muss er Erfahrung am Steuer nachweisen, um Patente für verschiedene Fahrtgebiete zu erwerben. Seit der Ausbildung zum Matrosen/Motorenwart ist er schon einige Stufen nach oben gekommen. Und auf den deutschen Binnenwasserstraßen hat er schon einiges gesehen.

MIT FEUERWERK BEGRÜSST

Ein Erlebnis, von dem die jungen Männer schwärmen, ist der Transport einer Elektro-Solar-Fähre nach Oberbillig an der Mosel. Das Eintreffen der „Sankta Maria II“ wurde in der Gemeinde groß gefeiert. „Uns hat ein Feuerwerk und eine Gemeindeabordnung empfangen. Das war großes Kino“, erzählt Christoph Schwindt.

Die Tour zwischen Hamburg und Braunschweig ist inzwischen Routine. Die Deutsche Binnenreederei hat mindestens jeweils elf Abfahrten und Ankünfte im Hamburger Hafen pro Woche für ihre wichtigsten Verbindungen nach Hannover, Braunschweig und Minden. Dazu kommt eine feste zwölfte Abfahrt, wenn genug Wasser in der Elbe ist, um Ziele abseits von den Kanälen elbaufwärts zu erreichen und natürlich Sondertransporte.

Neben Containern schicken die Kunden auch Projektladung mit dem Binnenschiff auf die Reise. Gerade für Schwergut ist der Wasserweg ideal, um vom Hinterland aus den Hamburger Hafen zu erreichen. Auch wenn die Binnenschiffahrt beim Containerverkehr gerade mal mit zwei Prozent zu Buche schlägt, ist sie in vielen Bereichen unersetzlich als Transportmittel. Über 400 Tonnen schwere Turbinen von Siemens, Erze für Salzgitter oder ganze Maschinenanlagen von Herstellern aus Süddeutschland finden auf dem Wasser den optimalen Transportweg.

SPANNENDE SONDERTRANSPORTE

Sondertransporte sind für die Schiffsbesatzung der Orion 2 besonders spannend. Dann geht die Fahrt auch mal woanders hin als über den Elbeseitenkanal bis Braunschweig. Christoph Schwindt berichtet von einer Fahrt mit 62 Schleusungen nach Österreich. „Die Kammern waren zum Teil so schmal, dass gerade noch ein paar Zentimeter rechts und links frei waren“, so Schwindt. Dieses Problem hat die Schleuse in Geesthacht nicht. Allerdings muss sich die Orion 2 die Kammer mit zwei Motorbinnenschiffen teilen, die vorher überholt haben. Und schon ist auch die große Schleusenkammer in Geesthacht zumindest für den Laien und die Schaulustigen am Kai ziemlich voll.

Eigentlich wollte Steuermann Florian Grüneberg heute das Schiff in die Schleuse fahren, um weitere wertvolle Erfahrung zu sammeln. Angesichts der beiden anderen Schiffe überlässt er das Manöver dann doch lieber

dem Schiffsführer. Langsam füllt sich die Kammer und es geht nach oben. Noch etwa zwei Stunden bis Scharnebek und die Jungs haben Feierabend. Jeder hat ein eigenes Zimmer unter Deck, aber oft sitzen sie noch zusammen. Christoph Schwindt ist der Mann an der Gitarre und kann nach Aussage seiner Kollegen am besten singen. Betrachtet man noch den Grill an Deck und den gemütlichen Holztisch, kommt schon fast der Gedanke an verklärte Seemannsromantik. So ganz einfach ist das Leben auf dem Binnenschiff dann aber doch nicht. Viele Tage unterwegs – da muss die Familie oder die Freundin auch mitspielen. Trotzdem: Die Jungs von der Orion 2 denken so schnell noch nicht ans Aufhören oder an einen Job an Land. Für sie ist ihr Job ein Beruf mit vielen Möglichkeiten, guten Aufstiegschancen und gutem Einkommen. Florian Grüneberg sagt: „An Bord bin ich erwachsen geworden.“ Verantwortung, Teamgeist und Zuverlässigkeit werden jeden Tag eingefordert und das sei gut so. ■



Kuppeln, rangieren, laden: Kombi-Verkehr mit Bahn und Fähre

Noch ist es kühl und die Luft klar im Jahrhundertssommer 2018. Um 9:00 ist Schichtbeginn für Stefan Hehner, Lokrangierführer im Port of Kiel, und seinen Kollegen Maik Kühl, Rangierbegleiter. Die beiden werden heute hunderte Meter Güterzüge mit ihrer Lok über die Rangiergleise bewegen und für ihre Wege ins deutsche und europäische Hinterland bereitstellen.

10:00 Die Vorbereitungen für die Abfahrt des Direktzuges vom Schwedenkai nach Verona über den Seehafen Kiel eigenen Rangierbahnhof Meimersdorf sind in vollem Gange. Aus Göteborg kommend fahren Lkw-Auflieger und Container mit dem Direktzug über die Alpen – durch Deutschland, europaweit. Und das sechs Mal pro Woche. Bevor der Zug jedoch vom Schwedenkai rollt, werden die Tragwagen des Zuges sowie Güter auf sichere Verriegelung und etwaige Beschädigungen geprüft – ein wichtiger Schritt, bevor es auf die lange Strecke geht. Die Crew auf dem Terminal und im Büro disponiert und lässt gegebenenfalls umladen. Ohne Kommunikation, das weiß hier jeder, läuft gar nichts!

EIN PLATZ IM HERZEN DER STADT

10:45 Die Lok ist startklar und macht sich mit dem ersten Teil des Zuges auf den Weg zum Rangiergleis. Dieses befindet sich an der Kieler Hörn, im Anschluss an den Schwedenkai, zwischen Straße und dem westlichen Ufer der Kieler Förde – ein Platz direkt im Herzen der Stadt. Wichtigstes Handwerkszeug von Lokrangierführer Hehner ist die Funkfernbedienung, liebevoll „Bauchladen“ genannt. Hierüber kann er die Lok steuern, während er und Kollege Kühl Schranken fahren, Weichen stellen und Waggon kuppeln: das spart Zeit.

11:15 Die Zugteile sind auf dem Rangiergleis zusammengefügt, nun geht es zum Rangierbahnhof Meimersdorf.

Kühl und Hehner treffen sich im Lokführerstand. Hier ist es dank der Klimaanlage angenehm kühl. Trotz der heißen Temperaturen steht Hehner beim Rangieren die meiste Zeit draußen an Deck der Lok. „Egal, ob Sommer oder Winter – ich bin lieber draußen, lasse mir die Luft um die Nase wehen und habe das Rattern der Räder auf den Schienen direkt unter den Füßen – das macht meinen Job aus und das wird jeder Bahner verstehen“, so Hehner.

LIEBER GÜTERZÜGE

Es klackert, zischt, hupt, tutet, vibriert – nebenan zusätzlich die Geräusche einer stark befahrenen Straße. Ist das nicht auf Dauer anstrengend, fragen wir Rangierbegleiter Kühl. Aber auch er sieht mehr Vorteile als Belastungen: „Hier bin ich mein eigener Herr und trage Verantwortung. Meine Ausbildung habe ich in Hamburg gemacht und bin seit Anfang des Jahres in Kiel. Mir gefällt es hier sehr gut.“ Als gelernter Fliesenleger und jahrelanger Arbeit als Gärtner ist er Quereinsteiger. Im Gegensatz zu Hehner: Dieser arbeitet seit 1986 als Lokrangierführer und hat noch die klassische Ausbildung zum Maschinenschlosser gemacht. Er mag seinen Beruf, ein Bürojob wäre nichts für ihn: „Es ist sehr abwechslungsreich und ich mag den Güterumschlag. Personenzüge sind nichts für mich. Bei meinem Job sehe ich abends, was ich gemacht und geschafft habe.“ Hehner erzählt, wie dringend in seiner Branche Nachwuchskräfte gesucht werden.



MAIK KÜHL PRÜFT ALS RANGIERBEGLEITER DIE BREMSEN DER WAGGONS

11:45 Ankunft im Rangierbahnhof Meimersdorf. Hehner und Kühl erweisen sich als eingespieltes Team: Kühl, draußen neben dem Zug, ist das Auge für Hehner, der auf dem Lokstand sitzt und fährt, zuhört, reagiert, dabei stets den Blick auf das Gleis und den Zug gerichtet hält bis dieser schließlich abgekoppelt bereit steht. Zum Schluss ein Telefonat von Kühl mit dem Disponenten, bei dem er durchgibt, auf welchem Gleis der Zug steht und sich weitere Instruktionen abholt.

22 VERBINDUNGEN PRO WOCHE

12:00 Nun ist der Zug aus Hamburg-Billwerder an der Reihe: Er ist Teil der Ost-West-Logistikachse, von Duisburg über Hamburg nach Kiel, von wo die Güter per Fähre unter anderem weiter nach Skandinavien, ins Baltikum und nach Russland gehen. Kombi-Verkehr im besten Sinne. Jetzt beginnt für Hehner und Kühl alles wieder von vorn: Anweisungen per Funk, kuppeln, prüfen, aufmerksam bleiben – Zentimeterarbeit mit schwerem Gerät. Dann geht es zum Rangiergleis, der Zug wird geteilt: ein Teil geht zum Schwedenkai und abends weiter mit der Stena Line-Fähre nach Göteborg, die neben 1.200 Passagieren 3.700 bis 4.200 Spurmeter Güter transportieren - und das jeden Tag.

Der andere Teil des Billwerder-Zuges fährt zum Ostuferehafen, von dort geht es für die Güter weiter mit DFDS Germany acht Mal die Woche nach Klaipeda oder einmal wöchentlich nach St. Petersburg. Eine weitere Verbindung schafft SCA Logistics von hier zwei Mal pro Woche nach Schweden.

Insgesamt verkehren zwischen Hamburg und Kiel 22 Güterzugverbindungen in der Woche.

MIT SEINEM „BAUHLADEN“ KANN
LOKFÜHRER STEFAN HEHNER DIE LOK
FERNSTEUERN



12:35 Wir kommen mit dem zweiten Zugteil am Schwedenkai an. Dort beginnt die Stauerei Port of Kiel Stevedoring mit der Entladung des Zuges. Es herrscht geschäftiges Treiben, Hafenerwerber entladen den Zug mittels des mobilen Portalkrans die auf drei Gleisen aufgestellten Tragwagen. Parallel werden Container und Lkw-Trailer an Bord der Fähre gebracht, schließlich müssen die Güter verladen sein, bevor Passagierfahrzeuge auf die Fähre fahren.

Ein erfolgreicher Vormittag für Hehner und Kühl. Jetzt machen sie erst einmal Pause. Ihre Schicht wird noch bis zum frühen Abend gehen – bei strahlendem Sonnenschein, Eis oder Regen. ■

Palette für Palette: Der Lkw übernimmt die Feinverteilung im Hinterland

Gerade im Umkreis von 150 Kilometern rund um den Hafen ist der Lastwagen das Transportmittel der Wahl, um Ladung zum Terminal zu bringen oder von dort abzuholen. Einer, der täglich auf diesen Distanzen unterwegs ist, ist Rainer Hansen. Das Port of Hamburg Magazine war mit dem neunfachen Großvater auf Tour.

„Fahren macht Spaß“, nennt Rainer Hansen als Grund, warum er auch mit 73 Jahren noch mehrfach in der Woche hinter dem Steuer sitzt. 1995 fing er als Sortierer bei TCO Transcargo im Hamburger Hafen an und übernahm dann Touren mit dem Lkw. Sein Arbeitstag beginnt wie bei vielen im Hafen spätestens um 6 Uhr. Oft ist er der Erste, der die Tore aufsperrt. Tatsächlich steht schon der erste Lkw vor der Tür, der Ladung zu TCO bringt. Rainer Hansen weist den Fahrer routiniert an, wo es auf dem Firmengelände an der Hohen Schaar lang geht.

PAPIERE, PAPIERE, PAPIERE

„Jetzt ist es noch ruhig“, weiß er aus Erfahrung. Ehe der volle Betrieb bei dem Hafendienstleister für Lagerung, Container packen, Umschlag, Export, Import,

Zoll und Verpackung einsetzt, will Hansen mit seiner Ladung los. Er hat Paletten geladen, die seine Kollegen aus einem Überseecontainer ausgepackt haben. Die Lieferung geht zum Zentrallager eines großen Discounters. „Das ist alles Aktionsware. Wir wissen schon früher als alle anderen, was es dort demnächst im Angebot gibt“, sagt Hansen mit einem Augenzwinkern. Einfach losfahren kann er erstmal nicht. Der Fahrten-schreiber muss aktiviert werden und das Wichtigste: Papiere, Papiere, Papiere. Ohne die läuft nichts bei der späteren Auslieferung.

Der Weg durch den Hafen verläuft problemlos. Die Anzeigetafeln des digitalen Verkehrssystems (Diva) im Hamburger Hafen zeigen freie Fahrt. Hier könnte Hansen ablesen, wo es zu Stauungen kommt oder beweg-

RAINER HANSEN FÄHRT AUCH MIT 73 JAHREN NOCH GERN LASTWAGEN



liche Brücken geöffnet sind und der Straßenverkehr warten muss.

KEIN ZOLL, KEIN STAU

Bevor er in die Autobahn mit Ziel Scharbeutz einbiegt, legt er noch einen Zwischenstopp an einer anderen Niederlassung von TCO am Überseezentrum ein. Dort gesellen sich weitere Paletten zu den vielen Kartons mit Spielzelten und Kinderschuhen. Vor ein paar Jahren hätte er vermutlich nur wenige 100 Meter weiter das erste Mal an diesem Tag im Stau vor dem Zoll gestanden. Seit der Auflösung der Zollstationen läuft der Verkehr besser. Für Hansen ist das nicht nur ein Vorteil. Früher tauschten sich die Fahrer in der Warteschleife gern aus. Heute sei das unpersönlicher, dafür aber effizienter.

Die Strecke Richtung Norden auf der A 1 ist frei. Der Gegenverkehr staut sich gerade jetzt im Berufsverkehr Richtung Hamburg. Hansen befürchtet aber, dass wegen der Baustelle bei Stillhorn auch auf seinem Rückweg Stunden später der Verkehr stocken wird. Doch er nimmt es gelassen. Wenn es keinen Schleichweg oder eine schlaue Umfahrung für Insider gibt, heißt es einfach abwarten und im Verkehr mitschwimmen. „Ich kann mich aufregen oder auch nicht. Also lass ich es“, ist Hansens Devise.

AUFRUF ÜBER LAUTSPRECHER

Wenn Büromenschen gerade ihren Computer anschalten, ist Rainer Hansen mit seiner ersten Fuhre schon

am Ziel. Um 8.30 Uhr meldet er sich beim Zentrallager des Discounters an. Er hat wenig Mitstreiter vor sich in der Schlange. Trotzdem dauert es eine halbe Stunde, bis er nach Aufruf über Lautsprecher zu Tor 47 vorfahren und seine Aktionsware ausliefern kann. Nochmal schnell ins Büro, um die Papiere abzugeben und dann geht es auch schon wieder zurück nach Hamburg. Wie erwartet wird der Verkehr vor Stillhorn langsamer, kommt aber nicht zum Stehen. Routiniert lenkt Hansen den Lastwagen durch Hafenanränder zum Lager eines Mitbewerbers. Dort sind Paletten gelandet, die eigentlich zu TCO sollten. „Das kommt schon mal vor, dass der Versender mit Teilladungen einen Container auffüllt, der auch nach Hamburg, aber eben zu einem anderen Dienstleister muss“, erklärt Hansen. Der Austausch von Ladung, aber auch der von weiteren Papieren am Schalter ist Routine.

Die Straßen im Hafen sind frei. Das digitale Verkehrssystem steht auf Grün bis zur dritten Niederlassung von TCO im Hafen. Dort nimmt Rainer Hansen noch mehr Ladung auf, die aber erstmal nur innerhalb des Hafens umgefahren wird. Manchmal macht der Rentner im Unruhestand Pause an einer der Kaffeeklappen im Hafen. Hier kennt man sich noch untereinander und Brötchen und Kaffee sind günstig. Fahren will Hansen noch mindestens ein Jahr. Der Südamerika-Fan überlegt, danach nach Kolumbien zu ziehen, dem Heimatland seiner Frau. Aber das werde sich zeigen. So fit wie Rainer Hansen ist, können sich die Pläne für den Lebensabend sicher noch etwas hinauszögern. ■



Versicherungsexperten für Transport seit 1987



Die wichtigsten Versicherungsangebote:

- Speditionshaftung
- Frachtführerhaftung
- CMR
- Kabotage
- Warentransport
- Gebäude
- Lagerinhalt
- Büroinhalt
- KFZ
- Trailerkasko
- Maschinenbruch
- Stapler
- Rechtsschutz
- 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

Turbulente Zeiten: Quo vadis Welthandel?

Dr. André Wolf, Leiter Forschungsbereiche „Weltwirtschaft, Konjunktur und internationaler Handel“ & „Energie, Klima und Umwelt“ am Hamburgischen Weltwirtschaftsinstitut über die aktuelle Handelspolitik.

Selten zuvor stand das Feld der Handelspolitik so sehr im Zentrum des öffentlichen Interesses wie gegenwärtig. Ursächlich ist in erster Linie die Kehrtwende, die die USA in der Gestaltung ihrer Handelsbeziehungen seit dem Amtsantritt von Präsident Trump vollzogen haben. Statt in alter amerikanischer Tradition Verlässlichkeit gegenüber Handelspartnern zu demonstrieren und für die Vorteile des Freihandels zu werben, betrachtet die neue Administration die Handelspolitik offenkundig als wirtschaftliche Waffe, um durch maximalen Druck Zugeständnisse im Interesse der heimischen Wirt-

schaft zu erpressen. Dabei bleibt es längst nicht mehr bei Drohungen, wie die Schutzzölle auf Stahl und Aluminium und die breite Zolloffensive gegen chinesische Produkte zeigen.

Gegenmaßnahmen, wie sie auf der anderen Seite durch China und die EU mittlerweile ergriffen wurden, haben Befürchtungen genährt, die Weltwirtschaft stünde vor einem neuen Handelskrieg wie zuletzt in den Zwischenkriegsjahren, das heißt einer Spirale an wechselseitigen Zollerhöhungen, die die internationale Arbeitsteilung massiv beeinträchtigen. Auch wenn die Gefahr einer solchen Spirale nicht ausgeschlossen werden kann, muss auf Basis objektiver Indikatoren konstatiert werden, dass die Welt gegenwärtig noch weit von einem solchen Szenario entfernt ist. So erwartet die WTO in ihrer April-Prognose für 2018 einen Anstieg von 4,4 Prozent im Volumen des globalen Warenhandels und damit eine Fortsetzung des Wachstumskurses aus dem Vorjahr. Anders als in den Jahren zuvor würde der Handel damit wieder deutlich stärker zunehmen als die globale Wirtschaftsleistung.

ANZAHL REGIONALER FREIHANDELSABKOMMEN

ANZAHL VON 1958 BIS 2017

Quelle: WTO (2018) Grafik: Elbreklame

286 Abkommen bis 2017

206 Abkommen bis 2010

79 Abkommen bis 2000

1-19 Abkommen von
1958 bis 1990

BESTES BEISPIEL IST DIE EU

Noch wichtiger ist aber, dass der handelspolitische Trend im Rest der Welt eindeutig in die Gegenrichtung weist. Die Gründung regionaler Freihandelszonen nach dem Vorbild der Europäischen Gemeinschaft hat seit Anfang der 1990er ungebrochen Hochkonjunktur. Die Neigung der US-Administration, eigene Handelsabkommen wie NAFTA in Frage zu stellen, hat international noch keinen gleichlautenden Widerhall gefunden. Im Gegenteil: Gerade die damit verbundene Sorge um die Zukunft ihrer Exportmärkte hat viele Länder und Staatenblöcke zuletzt veranlasst, ihre Bemühungen um neue Handelsabkommen mit alternativen Partnern zu verstärken.

Bestes Beispiel ist die EU: Seit 2017 wurden gleich zwei umfangreiche Handelsabkommen beschlossen (mit Kanada und Japan), aktuell werden Verhandlungen mit den ASEAN-Staaten sowie dem Mercosur-Verbund geführt, Gespräche mit weiteren Ländern wie Australien und Neuseeland sind in Vorbereitung.

MEHR ABKOMMEN ALS FRÜHER

Auch andernorts wird versucht, das eigene Handelsnetzwerk vor den Konsequenzen einer drohenden Abschottung der US-Märkte zu schützen, wie Chinas Streben nach verstärkter Integration in den pazifischen Handelsraum zeigt. Ein Charakteristikum vieler jüngst geschlossener Abkommen ist es, dass sie nicht nur Zollerleichterungen enthalten, sondern auch eine Reihe an teilweise hochspezifischer Marktzugangshemmnisse im Zusammenhang mit Produktstandards und Zulassungsverfahren adressieren. Es bestehen somit nicht nur deutlich mehr Abkommen als früher, sondern die neuen Verträge zeichnen sich auch durch ein tiefergehendes Maß an Marktintegration aus.

„ALLGEMEINER NIEDERGANG IST DAS UNWAHRSCHEINLICHSTE SZENARIO“

Aus dieser Entwicklung kann man jedoch nicht zwangsläufig auf ein Mehr an Freihandel in globaler Perspektive schließen. Denn das Schaffen eines bevorzugten Zugangs für regionale Handelspartner führt in der Regel nicht nur zu einer Zunahme des Güteraustauschs innerhalb der Freihandelszone (handelsschaffende Effekte), sondern aufgrund der entstandenen Kostenunterschiede auch zur Umlenkung bisherigen Handels mit Drittstaaten in die Zone (handelumlenkende Effekte). Je nachdem, wie im spezifischen Fall der Netto-Effekt ausfällt, kann sich durch ein regionales Abkommen eine wohlfahrts-

schädliche Verzerrung der globalen Arbeitsteilung sogar noch verstärken. Noch ist unklar, wie eine zukünftige Welthandelsordnung auf dieser Grundlage aussehen wird. Ein allgemeiner Niedergang des internationalen Handels, wie ihn Unkenrufe verheißen, stellt aber sicher das unwahrscheinlichste Szenario dar. ■



Dr. André Wolf

vom Hamburger Weltwirtschaftsinstitut.



KurzInformation HWWI

Das Hamburgische WeltWirtschaftsinstitut ist ein wirtschaftswissenschaftliches Forschungsinstitut, das Zukunftsfragen einer globalen Gesellschaft identifiziert und relevante sozioökonomische Zusammenhänge analysiert. Ein Schwerpunkt der Arbeit liegt auf der Analyse gesamtwirtschaftlicher Trends und deren Implikationen für die ökonomische Entwicklung auf regionaler Ebene.



Your Partner in the Port of Hamburg

WALLMANN & CO

13
ha

Professionals at the waterfront
Handling and Warehousing

5,5
ha

- ▶ General cargo
- ▶ Heavy lifts
- ▶ Iron products
- ▶ Steel products

640
m

13m

406t



Quay Operation and Warehousing

Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG), Pollhornweg 31-39, D-21107 Hamburg

Phone: +49(0)40-7 52 07-0

www.wallmann-hamburg.de

Ein Megaboxer im Hamburger Hafen

Bis zu 14.500 TEU (Standardcontainer) werden bei Anlauf eines Containerschiffs der Größenklasse 20.000 TEU im Hamburger Hafen umgeschlagen. Von Hamburg aus werden die Container innerhalb Deutschlands und Europas verteilt. Der Transport an ihren Bestimmungsort erfolgt per Feederschiff, Binnenschiff, Eisenbahn oder Lkw.



Wie lange dauert die Be- und Entladung eines 20.000 TEU-Schiffs?

Das Terminalpersonal arbeitet bis zu 48 Stunden rund um die Uhr, um ein Großcontainerschiff abzufertigen.



Wie viele Großcontainerschiffe laufen den Hamburger Hafen jährlich an?

Im Jahr 2017 liefen 102 Containerschiffe mit einer Kapazität von 18.000-20.000+ TEU Hamburg an. Der Großteil wird in Diensten zwischen Asien und Europa eingesetzt.



Wie viele Container werden pro Stunde be- und entladen?

Eine Containerbrücke schafft 25-30 Moves pro Stunde. Im Twin-Betrieb können mit einem Hub zwei 40-Fuß- oder vier 20-Fuß-Container umgeschlagen werden. Für die Be- und Entladung eines 20.000 TEU-Containerschiffs arbeiten mehrere Containerbrücken gleichzeitig.



Wie lange bleibt ein Container nach der Entladung im Hafen?

Viele Container verlassen den Hamburger Hafen innerhalb weniger Stunden, um an ihren Bestimmungsort weiterbefördert zu werden.





Der Nord-Ostsee-Kanal ist ein entscheidender Standortvorteil für den Hamburger Hafen und die deutschen Seehäfen an der Nordsee im Wettbewerb mit den weiter westlich gelegenen Häfen. Von Hamburg aus

beträgt der Wegevorteil zum Beispiel nach Gdańsk in Polen bei Nutzung des Kanals 437 Seemeilen gegenüber dem 874 Seemeilen langen Weg um die Nordspitze Dänemarks (Skagen) herum.

Transshipment 5.410 TEU



4 Feeder-schiffe
5.410 TEU

Finnland, Skandinavien, Russland, Großbritannien, Baltische Länder, Polen

Vor- und Nachlauf innerhalb der Nord-/Ostseeregion, vorwiegend durch den Nord-Ostsee-Kanal

Umschlag von 14.500 TEU

Be-/ Entladung am Großschiff der 20.000 TEU Klasse

Transshipment 5.410 TEU

Hinterland Umschlag von 9.090 TEU



47 Ganz-züge
3.845 TEU

Deutschland, Österreich, Tschechien, Schweiz, Polen, Ungarn

Vor- und Nachlauf innerhalb Deutschlands und Europas bis nach China



2 Binnen-schiffe
190 TEU

Berlin, Sachsen, Tschechien, Niedersachsen, Ruhrgebiet

Vor- und Nachlauf innerhalb Deutschlands bis nach Tschechien auf Unterelbe, Mittel-/Oberelbe, Elbe-Seitenkanal und Mittellandkanal



3.159 Lkw
5.055 TEU

Deutschland, Metropolregion Hamburg Europa

Vor- und Nachlauf innerhalb Deutschlands und Europa



Ab Entfernungen von 300 Kilometern aufwärts kommen die Systemvorteile des Verkehrsträgers Eisenbahn auf vielen Relationen gegenüber dem Lkw und Binnenschiff besonders zum Tragen.

In Punkto Umweltfreundlichkeit liegt die Eisenbahn ganz vorn: Nur ein einziger Güterzug kann rund 50 Lkw-Transporte ersetzen.



Im Kombinierten Verkehr umweltfreundlich ins Hinterland

©IGS

Von Europas größtem Eisenbahnhafen aus werden viele deutsche Wirtschaftszentren zum Teil mehrmals täglich von verschiedenen Operateuren im Kombinierten Verkehr angefahren. Die IGS Intermodal Container Logistics GmbH bietet mit ihrem Netzwerk aus eigenen Zügen, eigenen Terminals, Depots und Truckingorganisationen alle Leistungen aus einer Hand. Hierbei legt sie stets besonderen Wert darauf, Ökologie und Ökonomie für ihre Kunden in Einklang zu bringen.

Der Hamburger Hafen hat mit einer Vielzahl von Maßnahmen zur Stärkung der Nachhaltigkeit in der Logistik sein Image als „Green Port“ untermauert. Kunden, die sich für einen intermodalen Transport Schiene-Straße oder Binnenschiff-Straße entscheiden, leisten einen Beitrag dazu, ihre Güterverkehre umweltfreundlicher im Vergleich zum reinen Straßengüterverkehr abzuwickeln und tragen die Nachhaltigkeit somit auch ins Hinterland. IGS Intermodal Container Logistics hat sich dieser Aufgabe angenommen und berücksichtigt in allen Teilen der Transportkette das Gleichgewicht von Ökologie und Ökonomie.

MIT FLÜSTERBREMSEN UNTERWEGS

So setzt das Unternehmen eine Flotte von rund 400 langfristig angemieteten Containertragwagen ein, die zu 100 Prozent mit sogenannten „Flüsterbremsen“ ausgestattet sind. Diese reduzieren die Fahr- und Bremsgeräusche der Waggons erheblich. Damit übererfüllt IGS bereits heute die gesetzlichen Vorgaben

und liegt deutlich über dem Branchendurchschnitt. Für die Züge zwischen den Seehäfen und IGS-Terminals im deutschen Hinterland kommen E-Lokomotiven neuester Bauart zum Einsatz. Diese verfügen über geräuschreduzierende Scheibenbremsen und nutzen ihre Elektromotoren zur Unterstützung der Bremsvorgänge. So werden beim Bremsen bis zu 15 Prozent der Energie zurückgewonnen und wieder ins Stromnetz eingespeist. Zusätzlich werden die Lokführer zum energieoptimierten Fahren sensibilisiert und regelmäßig im energiesparenden Bahnbetrieb geschult. Auch die Elektronik der Lok gibt dem Triebfahrzeugführer kontinuierlich Hinweise für einen verbrauchsoptimierten Zugbetrieb.

Da die Energiekosten einen erheblichen Anteil an den Gesamtkosten der Schienentraktion ausmachen, dient dies sowohl der Ressourcenschonung als auch einem verbesserten Kostenbewusstsein des Personals. Weiterhin ermöglichen die für IGS Intermodal eingesetzten Loks um 12,5 Prozent höhere Nutzlasten als Loks anderer Bauart. Das erleichtert



den Weg über die Kasseler Berge und verbessert gleichzeitig die Auslastung. Mit Hilfe eines regelmäßigen Emissionsreportings überwacht IGS kontinuierlich die Umweltverträglichkeit ihrer Züge.

LEERFAHRTEN DER LOKS VERMEIDEN

Das Thema „Umweltverträglichkeit“ spielt für das Hamburger Unternehmen auf der ersten und letzten Meile eine wichtige Rolle. Die Rangierleistungen von und zu den Seeterminals im Hamburger Hafen lässt IGS von der HBC, Hanseatisches Bahn Contor, durchführen. HBC kooperiert hierzu auch mit anderen Rangierdienstleistern im Hamburger Hafen. Sie verfolgen gemeinsam das Ziel, Leerfahrten der Loks zu vermeiden. Hierdurch werden zum einen die vorhandenen Lok- und Infrastrukturre Ressourcen effizienter genutzt. Zum anderen bietet dieses Konzept eine höhere Zuverlässigkeit, da man im Falle eines Lok-Defekts kurzfristig auf Partner zurückgreifen kann, die jederzeit die Zustellung der Wagen sicherstellen.

Im LKW-Vor- und Nachlauf setzt die IGS-Gruppe auf moderne Fahrzeuge, die überwiegend der EURO VI-Norm entsprechen. Die Entwicklung innovativer Motorentechnologien, wie beispielsweise auf Basis von CNG, LNG, Brennstoffzellen und Elektroantrieben verfolgen die Technikspezialisten von IGS

aufmerksam. Hierbei sind neben dem geplanten Einsatz der Fahrzeuge auf Kurz- oder Langstrecke, Shuttle oder interne Umfuhren, die Alltagstauglichkeit, die Langlebigkeit und die Dichte der erforderlichen Tankstelleninfrastruktur von entscheidender Bedeutung.

Mit dem Fokus auf die Ausgewogenheit von Ökologie und Ökonomie jedes einzelnen Gliedes der Transportkette, leistet IGS einen wichtigen Beitrag dazu, dass sich an das „Green Port“-Konzept nahtlos einer umweltverträglichen Hinterlandlogistik anschließt. ■



Setzen auf ökologische und ökonomische Lösungen: **Harald Rotter** (links) und **Bernd Treppe**, Geschäftsführer von IGS Intermodal Container Logistics.

Miele Waschmaschinen auf großer Fahrt

In vielen Ländern ist Miele die begehrteste Marke der Branche. Nach wie vor produziert das deutsche Familienunternehmen Waschmaschinen, Staubsauger, Geschirrspüler und vieles mehr überwiegend in eigenen Werken in Nordrhein-Westfalen, speziell in Ostwestfalen. Hier gründeten der Techniker Carl Miele und der Kaufmann Reinhard Zinkann 1899 in Herzebrock die Firma, die mit der Herstellung von Milchzentrifugen ihren Anfang nahm. Heute strahlt das Unternehmen in die ganze Welt. Die hochwertigen Produkte sind auf allen Kontinenten gefragt. Die Zuverlässigkeit, für die Miele-Maschinen stehen, hat auch bei der Logistik oberste Priorität.

Aus dem Zentrallager in Gütersloh gehen die hochwertigen Geräte in die ganze Welt. Miele nutzt für den Export nach Übersee alle Verkehrsträger, um die deutschen Seehäfen zu erreichen. „Pro Jahr verlassen bis zu 6.000 Container das Zentrallager in Gütersloh“, so Uwe Echterhoff, Leiter Versand + Verkehr bei Miele. Der überwiegende Teil wird nachts zwischen 23 und 6 Uhr auf die Reise geschickt. Miele packt und staut die Container selbst.

VORLAUFPEDITEUR BÜNDELT

Für den weltweiten Versand nutzt Miele mehrere Logistikdienstleister, für die Koordination ist jedoch die Spedition Bobe aus Bad Salzuflen verantwortlich. „Die Bündelung der Transporte auf einen Vorlaufpediteur sorgt dafür, dass der nächtliche Versand reibungslos verläuft“, erklärt Echterhoff.

Erster Anlaufpunkt der Container ist der trimodale Hafen Minden. Auf welchem Verkehrsträger es von Minden aus weitergeht, bestimmen die Abfahrtszeiten der Überseeschiffe in den Seehäfen Hamburg und Bremerhaven. Der größte Teil wird über den Hamburger Hafen zu den insgesamt 14 Überseerelationen verschifft, insbesondere nach Australien und Asien. Container, die drei Tage oder länger Zeit haben, nehmen das Binnenschiff. Zwei Tage braucht die Bahn, in nur einem Tag ist das Ziel mit dem Lkw zu erreichen.

„Wir schätzen am Hamburger Hafen besonders, dass wir eine große Auswahl an Abfahrten zu den unterschiedlichen Überseedestinationen haben. Das macht uns flexibel und in den Lieferzeiten planbar“, so Uwe Echterhoff.

85 PROZENT AUF BAHN UND SCHIFF

In den vergangenen Jahren verlagerte Miele zunehmend den Transport zu den Seehäfen auf das umweltfreundlichere Binnenschiff und die Bahn. Da Nachhaltigkeit ein erklärtes Unternehmensziel bei Miele ist, schlägt das auch auf die Logistik durch.

Bei der Vergabe von Transportdienstleistungen berücksichtigt Miele CO₂-Emissionen als ein wesentliches Auswahlkriterium. Dadurch wurde 2017 das Ziel, 80 Prozent der Transportleistung mit Schiff und Bahn durchzuführen, mit 85 Prozent sogar übertroffen. Der Einsatz von Luftfracht wird nach Möglichkeit vermieden. Mit einem Anteil von 1,1 Prozent (2015/16) wurde die Zielvorgabe, weniger als 1,5 Prozent der Transporte per Luftfracht durchzuführen, unterschritten. Dies ist auch im Miele Nachhaltigkeitsbericht 2017 nachzulesen. ■

RUND 6.000 ÜBERSEECONTAINER SCHICKT MIELE VOM ZENTRALLAGER IN GÜTERSLOH ÜBER DEN HAMBURGER HAFEN AUF DIE REISE. 85 PROZENT DES TRANSPORTAUFKOMMENS GEHEN DABEI AUF BAHN UND SCHIFF



@Miele



MIELE PRODUKTE
STEHEN FÜR NACHHAL-
TIGKEIT UND ZUVER-
LÄSSIGKEIT. DAS GILT
AUCH FÜR LAGER UND
LOGISTIK

@Miele

DAKOSY

Wir digitalisieren den Hamburger Hafen!



Unser **Port Community System** sorgt für schnelle, effiziente und automatisierte Import- und Exportprozesse.

dakosy.de



DIE DIGITALISIERUNG HÄLT AUCH IN DER BINNENSCHIFFFAHRT EINZUG. KOORDINATIONSPLATTFORMEN WIE „ELBA“ ODER „RIVER INFORMATION SERVICES“ UND NEUE TECHNOLOGIEN VERBESSERN DIE ABLÄUFE AUF DEN BINNENWASSERSTRASSEN



Binnenschifffahrt auf dem Weg in ein neues Zeitalter

Die fortschreitende Digitalisierung eröffnet auch der Binnenschifffahrt neue Chancen und weitreichende Veränderungen. Welche Innovationen gestalten die Arbeitswelt auf den Flüssen von morgen?

In Hamburg steht die Elbe für den Hafen. Mit 1.100 Kilometern einer der längsten Flüsse Europas, ist sie auch für den Hinterlandverkehr von großer Bedeutung. Jedoch birgt sie als Fluss mit häufigem Niedrigwasser einige Herausforderungen. Die Digitalisierung bietet vielfältige Chancen, diesen zu begegnen. Das im Januar 2017 beschlossene Gesamtkonzept Elbe (GK Elbe) zielt auf die Verbesserung der Infrastruktur für die Binnenschifffahrt und meint damit auch die digitale Infrastruktur. Mögliche Maßnahmen hat die Studie „Digitalisierung des Elbkorridors – Elbe 4.0“

vom April 2017 identifiziert, die von den Bundesländern Hamburg, Sachsen-Anhalt und Brandenburg in Auftrag gegeben wurde.

MIT ELBA AUF DER ELBE

Der Hamburger Hafen gehört zu den größten Binnenschiffhäfen in Europa. Hier steht seit Ende Juni für alle Binnenschiffe das Online-Portal ELBA zur Verfügung. Damit bietet die Hamburg Port Authority (HPA) ein neues effizientes Anmeldeverfahren: Die verpflichtenden An- und Abmeldungen von jährlich rund 10.000 Binnen-



DAS FORSCHUNGSSCHIFF ELEKTRA IST MIT EINEM HYBRIDMOTOR AUS BRENNSTOFFZELLEN UND AKKUMULATOREN AUSGESTATTET. AUSSERDEM VERFÜGT ES ÜBER EINEN DIGITALEN ASSISTENTEN

schiffsanläufen sowie die Auswahl der Binnenschiff-Tarife können damit komplett online erfolgen. Das Portal kann per Smartphone, Tablet oder von einem stationären PC bedient werden. Die HPA erwartet durch ELBA eine deutliche Zeitersparnis für die Binnenschiffer im Vergleich zu den bisherigen Meldeprozessen.

DURCHLAUFZEITEN OPTIMIEREN

Das Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) nutzt Binnenschiffs-, Ladungs- und Terminaldaten, um als Kommunikationsschnittstelle für die Beteiligten und als Koordinierungsstelle zu fungieren. Damit können Binnenschiffe besser in die Hamburger Terminalabläufe integriert werden. Dabei werden die Prozesse über die HVCC-Software beobachtet und die Rotation mit der Reederei, der Schiffsführung und den Terminals fortlaufend abgestimmt. Auf operative Änderungen wird dynamisch reagiert und so die Durchlaufzeiten im Hafen optimiert.

In Planung ist das Softwaresystem „Online-Warteplatz-Belegung“ der HPA. Noch gibt es eine statische Karte auf der Website. Ein Warteplatz-Informationssystem soll künftig in Echtzeit verlässliche Auskünfte über die Verfügbarkeit von Warteplätzen geben – schon vor der Ankunft im Hafen. Dadurch werden unnötige Fahrten reduziert und Treibstoffkosten gesenkt.

HYBRID-SCHIFF AN DER SPREE

Die Bundesrepublik Deutschland will zum Vorbild und zur Leitfigur für Elektromobilität werden. Ziel ist ein

energieeffizienter, klima- und umweltverträglicher Verkehrsraum. Gerade die Elektrifizierung in der Binnenschiffahrt kann dazu beitragen, da gegenwärtige Antriebsanlagen die kommenden Umweltauflagen nicht erfüllen werden.

Das Forschungsvorhaben ELEKTRA – ein Gemeinschaftsprojekt der Technischen Universität Berlin und der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (BeHaLa) – befasst sich mit der Entwicklung eines energieeffizienten Binnenschiffs. Erstmals wird ein hybrides Antriebskonzept, bestehend aus Brennstoffzellen und Akkumulatoren, auf einem Binnenschiff erforscht und optimiert.

Ein digitaler Assistent ist Bestandteil von ELEKTRA, der anders als andere, auch den Energie-Verbrauch im Abgleich mit Strömung und Wind kontrolliert. Dar-

über hinaus ist ein optimierter Leichter in Planung. Damit könnte eine regelmäßige schadstoffreduzierte Containerschiffahrtslinie zwischen Hamburg und Berlin möglich werden.

Ein ähnliches Projekt wie ELEKTRA findet sich mit

LAESSI auf Rhein und Main. Hinter dem „Leit- und Assistenzsysteme zur Erhöhung der Sicherheit der Schifffahrt auf Inlandwasserstraßen“ verbergen sich vier Systeme: eine Brückenankunftswarnung, ein Assistent zum Anlegen, ein Bahnführungsassistent der die Route definiert, die das Schiff selbstständig abfährt, und eine sogenannte Conning-Anzeige, mit der alle Bewegungen des Schiffes übersichtlich dargestellt sind.

**Die Bundesrepublik
Deutschland will zum
Vorbild und zur Leitfigur
für Elektromobilität
werden.**

Die Ergebnisse des Projektes LAESSI wurden im Frühjahr live erfolgreich vorgestellt.

OPTIMIERUNG AUF DEM RHEIN

Unter realen Bedingungen wird das Forschungsprojekt „Digitaler Schifffahrtsassistent“ (DSA) auf dem Rhein erprobt, das die Management- und Technologieberatung BearingPoint entwickelte. Damit sollen Schiffer und Reedereien ihre Kosten senken und Transporte optimieren. Durch die Eingabe von Start und Ziel können sich Schiffer, Disponent und Besteller auf der Route auftretende Einschränkungen grafisch anzeigen lassen und bewerten. Besonders interessant ist die Wasserstandsvorhersage über den Routenverlauf von mehreren Tagen, die somit die Ladungsoptimierung in der Binnenschifffahrt unterstützt. Zudem kann der Schiffer dem Empfänger seine errechnete Ankunftszeit schon bei der Planung stundengenau mitteilen, was die Anschlussicherung in der Logistikkette verbessert.

LÄNDERÜBERGREIFEND

River Information Services (RIS) unterstützen nicht nur mit Telematiksystemen den internationalen Datenaus-

tausch in der Binnenschifffahrt, sondern sollen auch die Interessen von Wirtschaft und Verwaltung koordinieren. Einen Beitrag zur Förderung, Weiterentwicklung und Aufwertung der Binnenschifffahrt in der Ostseeregion leistet hier das EU-Binnenschifffahrtsprojekt EMMA unter Federführung von Hafen Hamburg Marketing. Die Digitalisierung rund um den Verkehrsträger Binnenschiff steht mit auf der Tagesordnung. Derzeit wird eine georeferenzierte Kartenanwendung mit aktuellen Statusinformationen rund um die Binnenschifffahrt entwickelt.

FAZIT

Durch die Digitalisierung wird die Wettbewerbslandschaft heterogener. Der Druck auf etablierte Akteure in den Transport- und Logistikmärkten wächst: Sie müssen ihre Innovationskraft stärken und Prozesse überprüfen, um die digitale Transformation nicht zu verpassen – auch in der Binnenschifffahrt. Schon heute gibt es viele Ideen, Beispiele und konkrete Ansatzpunkte, um den Wasserstraßentransport auf die Anforderungen des digitalen Zeitalters vorzubereiten. ■



**IPKIS.de - Der 360° Blick
auf Ihre Zollabwicklung.**

Webinare zu ipkis.de unter
ip-zoll.de/ipkis

Florian Ledeboer
Geschäftsführer



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



DE AEOF 100179



Schreibt mir unter: facebook.com/ppickhuben

PETER PICKHUBENS PINNWAND

Container erobern die Schiene

Vor genau 50 Jahren legte mit der „American Lancer“ das erste Vollcontainerschiff am Burchardkai im Hamburger Hafen an und auch der erste Containerzug fuhr auf das damals neue und einzige Containerterminal. Die Container läuteten im Hafen ein neues Zeitalter ein, der Warenumschatz änderte sich durch die Erfindung der bunten Stahlboxen von Grund auf und somit auch der Weitertransport der Waren ins Hinterland. Container-Direktzüge transportierten die genormten Boxen ab diesem Zeitpunkt. Der „Delphin“ war 1968 der erste Containerzug Deutschlands, der auf einem Containerterminal einfuhr. Container-Direktzug bedeutet, dass der gesamte Zug von einem Startbahnhof zu einem Zielbahnhof verkehrt. Der „Delphin“ wurde damals von einer V200 Lok der Deutschen Bundesbahn gezogen, eine der ersten Diesel-Streckenlokomotiven. Heute können auf dem Terminalbahnhof des Burchardkais Containerzüge mit einer Länge von bis zu 740 Metern abgefertigt werden. Auf dem umschlagstärksten Containerterminal im Hamburger Hafen werden jeden Tag mehrere Hundert Eisenbahnwaggons be- und entladen.



Der Containerzug „Delphin“ im Jahr 1968 bei seinem ersten Einsatz

© Amt für Strom- und Hafenausbau, Sfg. Staatsarchiv Hamburg

Peter fliegt auf Events

Die beiden Eventcontainer von Hafen Hamburg Marketing e.V. gehen mehrmals im Jahr auf die Reise quer durch Europa und Peter ist immer dabei. Zum Programm gehören Kundenveranstaltungen auf Terminals, Hafenfeste und andere große Veranstaltungen. Die Container sind der Hingucker und Besuchermagnet schlechthin. Sie informieren über den Hamburger Hafen, Jobangebote oder sorgen für das leibliche Wohl der Besucher – je nach Anlass. Beim Einsatz auf dem Hafenspaziergang in Dortmund beispielsweise stand die Hafenspartnerschaft zwischen Hamburg und Dortmund im Vordergrund. Nordrhein-Westfalen ist im Seehafenhinterlandverkehr das zweitwichtigste Bundesland für Hamburg, mit einem Transportaufkommen von rund 500.000 Containern im Jahr. Im 40-Fuß-Container präsentierten sich Dortmunder Unternehmen aus der Transport- und Logistikbranche und stellten den Besuchern die spannenden Ausbildungs- und Berufsmöglichkeiten in der Branche vor. Im 20-Fuß-Container lief die Sonderausstellung „50 Jahre Containerumschlag in Hamburg“. Diese brachte den Besuchern die große Bedeutung der bunten Stahlboxen für unseren Alltag näher. Einsätze der Eventcontainer sind beim Tag der Deutschen Einheit in Berlin, bei Hamburger Festen wie dem Hafengeburtstag und anderen öffentlichen Events geplant. Hafen Hamburg Marketing Mitgliedsunternehmen haben die Möglichkeit, die Container für eigene Veranstaltungen zu mieten.



© HHM

Der Connection Compass



Der neue Port of Hamburg „Connection Compass 2018/19“ ist erschienen und löst das bisherige „Liner Services“ ab. Neu im „Connection Compass“ sind neben den Linienverkehren auch die Bahn- und Binnenschiffsverbindungen ab Hamburg. Die Hansestadt ist durch mehr als 100 Liniendienste mit über 1.000 Seehäfen auf sechs Kontinenten verbunden. Hinzu kommen über 2.000 angebotene Containerzugverbindungen an/ab Hamburg sowie Binnenschiffsdienste mit dem Binnenland.

Der „Connection Compass“ ist damit für Spediteure und die verladende Wirtschaft noch interessanter und eine stark nachgefragte Informationsquelle. Neben einem schnellen Überblick über alle Häfen, die mit Hamburg direkt verbunden sind, werden in den Fahrtgebietskarten auch per Umladung erreichbare Häfen abgebildet. Darüber hinaus werden Angaben zu den aktiven Reedereien und Agenturen, den Umschlagterminals im Hamburger Hafen und den verschiedenen Ladungsarten sowie Bahn- und Binnenschiffsunternehmen bereitgestellt. Mit der Übersicht der wöchentlichen Containerzug- und Binnenschiffsverbindungen an/ab Hamburg wird der neue „Connection Compass“ auch Hamburgs Position als Logistkdrehzscheibe in Nordeuropa gerecht und bietet einen echten Mehrwert für Kunden.

Peter Pickhuben auf Reisen - im Hinterland Kroatien

Ich war diesen Sommer wieder einmal auf Reisen. Mein Ziel: Kroatien. Das Land an der Adria hat mir gut gefallen – das schöne azurblaue Meer, die Sonne und eine frische Brise um die Nase. Die hat mich an meinen Heimathafen in Hamburg erinnert. Nicht so schön waren die vielen Steine auf dem Weg ins Meer, in Kroatien gibt es mehr Stein – als Sandstrände. Aber ich habe festgestellt, dass die Kroaten ein geselliges Völkchen sind, denn sie feiern viel und gerne.

Außer dem Kontakt zum Meer verbindet Kroatien und Hamburg auch ein wirtschaftlicher Aspekt: Hamburg hat eine Direktverbindung per Schiff mit dem Hafen in Rijeka, im Norden des Landes. Weiterhin werden die Häfen von Split und Ploce per Umladung erreicht. Insgesamt gingen in 2017 von Hamburg per Schiff in 2017 ca. 1300 Tonnen Maschinen, Metalle und Metalizerzeugnisse nach Kroatien.





ALLE IN EINEM BOOT: DIE AUSWÄRTIGEN REPRÄSENTANTEN DER HANSESTADT HAMBURG TAUSCHTEN SICH BEI EINER TAGUNG ÜBER „HAFEN UND LOGISTIK“ AUS

Internationaler Exkurs in die Hafenwelt

© HHM

Sie arbeiten und werben weltweit für Hamburg: die auswärtigen Repräsentanten der Hansestadt Hamburg. Erstmals kamen sie Ende vergangenen Jahres für eine Tagung zusammen, jetzt organisierten Hafen Hamburg Marketing (HHM) und Hamburg Marketing (HMG) das zweite Treffen der Repräsentanten aus Shanghai, Beijing, Mumbai, Dubai, Sankt Petersburg, Brüssel, Wien, Prag, Budapest und Warschau in Hamburg.

Die HHM-Repräsentanten, neben Deutschland auch in Ost-Europa und Asien zu Hause, treffen sich regelmäßig im Spätsommer zu einer gemeinsamen Tagung in Hamburg. Dazu stießen die Mitarbeiter anderer Hamburger Organisationen aus aller Welt. Schwerpunktthema der diesjährigen Konferenz war „Hafen und Logistik“. Die Teilnehmer bekamen bei Exkursionen in den Hafen und in die Hafenbetriebe Einblick in die operative Umsetzung der internationalen Handelsbeziehungen zwischen dem Hamburger Hafen und der ganzen Welt. Darüber hinaus gab es verschiedene Programmpunkte, um über die Vermarktung und

Positionierung der Hansestadt in der Welt zu sprechen. Die Vernetzung der Repräsentanten mit den Ansprechpartnern in der Stadt spielt hierbei eine große Rolle. Aktuelle Themen wie Innovation und ein Besuch des Digital Hub Logistics Hamburg rundeten das Programm ab. Interessante Kontakte konnten die Repräsentanten zudem beim Mitglieder-Treff von Hamburg Hafen Marketing neu schließen oder bestehende auffrischen.

Insgesamt hat die Stadt neun hauptamtliche Vertretungen in der Welt. Träger der Vertretungen sind – mal gemeinsam, mal allein – die Senatskanzlei, die Handelskammer Hamburg, die Hamburg Marketing GmbH, die Hamburg Invest, die Hamburg Tourismus GmbH, die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, die Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz, die Hamburg Messe und Congress GmbH sowie der Verein Hafen Hamburg Marketing, der darüber hinaus ein weiteres weltweites Netzwerk für seine Zielländer aufgebaut hat. ■

Impressum

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

Herausgeber: Hafen Hamburg Marketing e.V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe September 2018:** Bengt van Beuningen, Etta Weiner Karin Lengenfelder, Luisa Gebhardt, Catharina Pape, Hafen Hamburg Marketing e.V., Melanie Graf, ELBREKLAME GmbH

■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe September 2018:** ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH, Carl-Petersen-Straße 76, 20535 Hamburg, www.elbreklame.de ■ **Layout, Ausgabe September:** Jan Klaas Mahler, ELBREKLAME GmbH ■ **Druck, Ausgabe September 2018:** Schipplack + Winkler Printmedien ■ **Anzeigenverwaltung, Ausgabe September 2018:** Holger Grabsch, ELBREKLAME GmbH holger.grabsch@elbreklame.de

■ **Englische Adaption, Ausgabe September 2018:** 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

ALLE VERBINDUNGEN AUF EINEN BLICK IM CONNECTION COMPASS

DAS NEUE ABFAHRTENVERZEICHNIS DES LOGISTIK-
STANDORTS HAMBURG

JETZT ANFORDERN!

Der „Port of Hamburg Connection Compass“ bietet einen Überblick über mehr als 100 Liniendienste, die Hamburg direkt mit Häfen in 30 Fahrtgebieten auf sechs Kontinenten verbinden.

Neu an Bord: Über 2.000 Containerzugverbindungen sowie Binnenschiffsverkehre mit dem Binnenland.

Weitere Informationen: hafen-hamburg.de/connectioncompass
oder über unseren Medienpartner ELBREKLAME:
holger.grabsch@elbreklame.de





Only the Strongest
Will Survive

www.chipolbrok.com



CHIPOLBROK

Better ships / Better service / Better opportunities