

INFRASTRUKTUR HAFEN



PORT OF HAMBURG MAGAZINE





© DEGEG



© DEGEG



© Ing.-Büro Gfrörner



© DEGEG

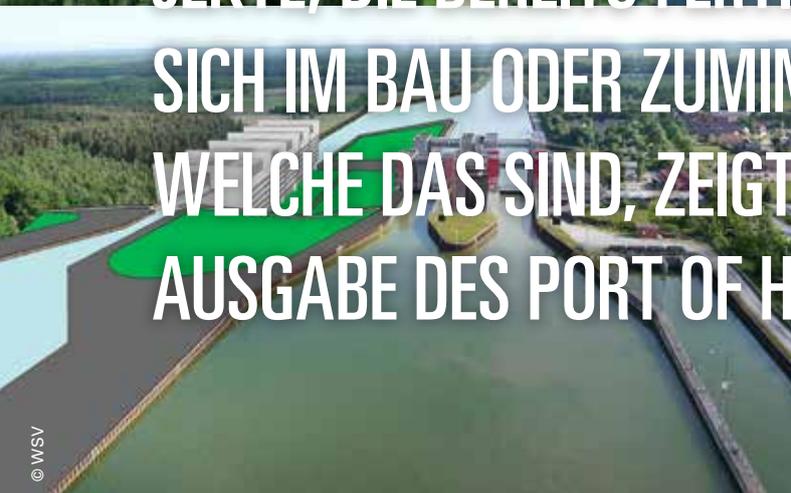


© WSV, Grafik: Nicole Krohn



© Smart City Loop

ES GIBT VIELE SPANNENDE INFRASTRUKTURPROJEKTE, DIE BEREITS FERTIG SIND. ANDERE BEFINDEN SICH IM BAU ODER ZUMINDEST IN DER PLANUNG. WELCHE DAS SIND, ZEIGT UNSERE AKTUELLE AUSGABE DES PORT OF HAMBURG MAGAZINE.



© WSV



© Femern A/S



Liebe Leserinnen und Leser,

die vergangenen Monate waren für den Hamburger Hafen sehr herausfordernd. Doch zu keiner Zeit kam es bisher aufgrund der Corona-Pandemie zu einem Stillstand. Das gilt nicht nur für viele der Unternehmen und Terminals, die täglich 24 Stunden aktiv sind. Das gilt auch für die öffentlichen Organisationen, wie die Hamburg Port Authority (HPA).

Damit das Leben weiter pulsieren kann, benötigen wir eine intakte Infrastruktur, die nicht direkt hinter den Stadtgrenzen endet. Denn Hamburg und insbesondere der Hamburger Hafen sind von guten Hinterlandanbindungen abhängig. Je schneller die Güter ihren Bestimmungsort erreichen, um so erfolgreicher kann auch der Hamburger Hafen wirtschaften.

Eine der großen Stärken sind die Bahnverbindungen. Um die einzelnen Wagen alle an den korrekten Bestimmungsort zu bringen, ist ein komplexes Schienennetz zwischen Terminals und Binnenland erforderlich. Die Hamburger Hafenbahn sorgt seit Jahren dafür, dass das Bahnnetz funktionsfähig ist und bleibt. Gleichzeitig kommen neue Gleise hinzu und eingleisige Strecken werden weiter ausgebaut. Außerdem werden die Schnittstellen zwischen dem Netz der Hafenbahn und dem der Deutschen Bahn immer besser ausgebaut.

Zur notwendigen Infrastruktur gehören auch die Schifffahrtswege. Ohne einen gut ausgebauten Zu- und Ablauf der Schiffe über die Außen- und Unterelbe würde es dem Hamburger Hafen an Perspektive fehlen. Mit der Fahrrinnenanpassung wird jetzt der Grundstein für die Zukunft gelegt. Gar nicht weit davon entfernt gibt es mit dem Nord-Ostsee-Kanal ein weiteres Großprojekt, das für den Hamburger Hafen ausgesprochen wichtig ist. Hier investiert der Bund gut 2,6 Milliarden Euro. Das ist gut angelegtes Geld für die deutsche Exportnation. Weitere 300 Millionen Euro fließen in den Ausbau der Schleuse Lüneburg. Das zeigt, wie wichtig auch die Binnenschifffahrt im Dreiklang der Hinterlandanbindungen für den Hamburger Hafen ist.

Durch die Abweisung der letzten fünf Klagen gegen den Fehmarnbelttunnel vor dem Bundesverwaltungsgericht rückt Skandinavien noch näher an Europa. Dies wird sich auch positiv auf den Hamburger Hafen auswirken.

Eine moderne Hafen-Infrastruktur kommt darüber hinaus nicht ohne ein ausgebautes Straßennetz aus. Viele Güter bleiben in der Metropolregion rund um Hamburg und werden bereits hier weiterverarbeitet. Der Ausbau der Autobahnen A1, A7 und A26 und des Straßennetzes um den Hamburger Hafen hilft dabei, die Güter schneller zum Kunden zu bringen – egal ob im Im- oder Export.

Es gibt viele spannende Infrastrukturprojekte, die bereits fertig sind. Andere befinden sich im Bau oder zumindest in der Planung. Welche das sind, zeigt unsere aktuelle Ausgabe des Port of Hamburg Magazine.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen!

Two handwritten signatures in blue ink. The first signature is 'Ingo Egloff' and the second is 'Axel Mattern'.

Ihr Ingo Egloff und Axel Mattern

Vorstände Hafen Hamburg Marketing e.V.

Inhaltsverzeichnis



03 EDITORIAL

INFRASTRUKTUR HAFEN

06 FÜR DIE ZUKUNFT GERÜSTET

Die Hafenbahn in Hamburg sorgt für eine reibungslose Verbindung

14 ALTES INDUSTRIEGLEIS ERWACHT AUS DORNRÖSCHENSCHLAF

In Horb soll ein neues Terminal für den Kombinierten Verkehr entstehen

18 BAGGERN FÜR DIE GROSSEN

Die Fahrrinne der Unter- und Außenelbe wird vertieft und verbreitert

20 DREI FRAGEN AN PROF. DR. HANS-HEINRICH WITTE

Der Generaldirektor der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt zu wichtigen Infrastrukturprojekten

21 DER SCHNELLE WEG INS BALTIKUM

Mit 125 Jahren erhält der Nord-Ostsee-Kanal eine Verjüngungskur

23 EUROPA RÜCKT ZUSAMMEN

Der Fehmarnbelttunnel darf gebaut werden. Im Jahr 2029 soll er fertig sein

26 DIE HÖCHSTE SPARSCHLEUSE DER WELT

Der Elbe-Seitenkanal bekommt eine neue Schleuse, die 38 Meter Höhenunterschied überwindet

28 FREIE FAHRT FÜR FAHRZEUGE

In und um Hamburg gibt es viele Projekte, die den Verkehr besser fließen lassen

32 VORREITER DER VERKEHRSWENDE

Das Smart City Loop könnte Waren unterirdisch in die Stadt bringen

HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.

36 PETER PICKHUBENS PINNWAND

Tipps und Storys von Hamburgs frechster Hafenmöwe

38 HAFEN HAMBURG MARKETING INVESTIERT IN VISUELLE KANÄLE

38 IMPRESSUM

WALLMANN & CO

Your Partner in the Port of Hamburg



Professionals at the waterfront

Handling and Warehousing

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

Quay Operation and Warehousing

Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG)
Pollhornweg 31-39, D-21107 Hamburg
Phone: +49(0)40-7 52 07-0



Ein starker Verbund von 17 Hafen- und Logistikstandorten
in Norddeutschland und Skandinavien



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

Ausgewählte Infrastrukturprojekte im Hamburger Hafen

Nieftede

Othmarschen

Ottensen

Altona

Finkenwerder

Waltershof

Francop

Altenwerder

Neugraben-
Fischbek

Hausbruch

Moorburg

Heimfeld

**Ausbau Blocklager
HHLA u. neue Groß-
containerbrücken**

**Neue Lagerflächen
für Container bei
der HHLA**

**Umbau des Stell-
werks Dradenau**

**Geplante west-
liche Umfahrung
des Bahnhofsteil
Alte Süderelbe**

**Messstation
mit zwei Kamera-
säulen**

**Kattwyk-
brücke**

7

E45

73

73

431

4

431

7

7

E45

73

73

HAFEN VON HAMBURG

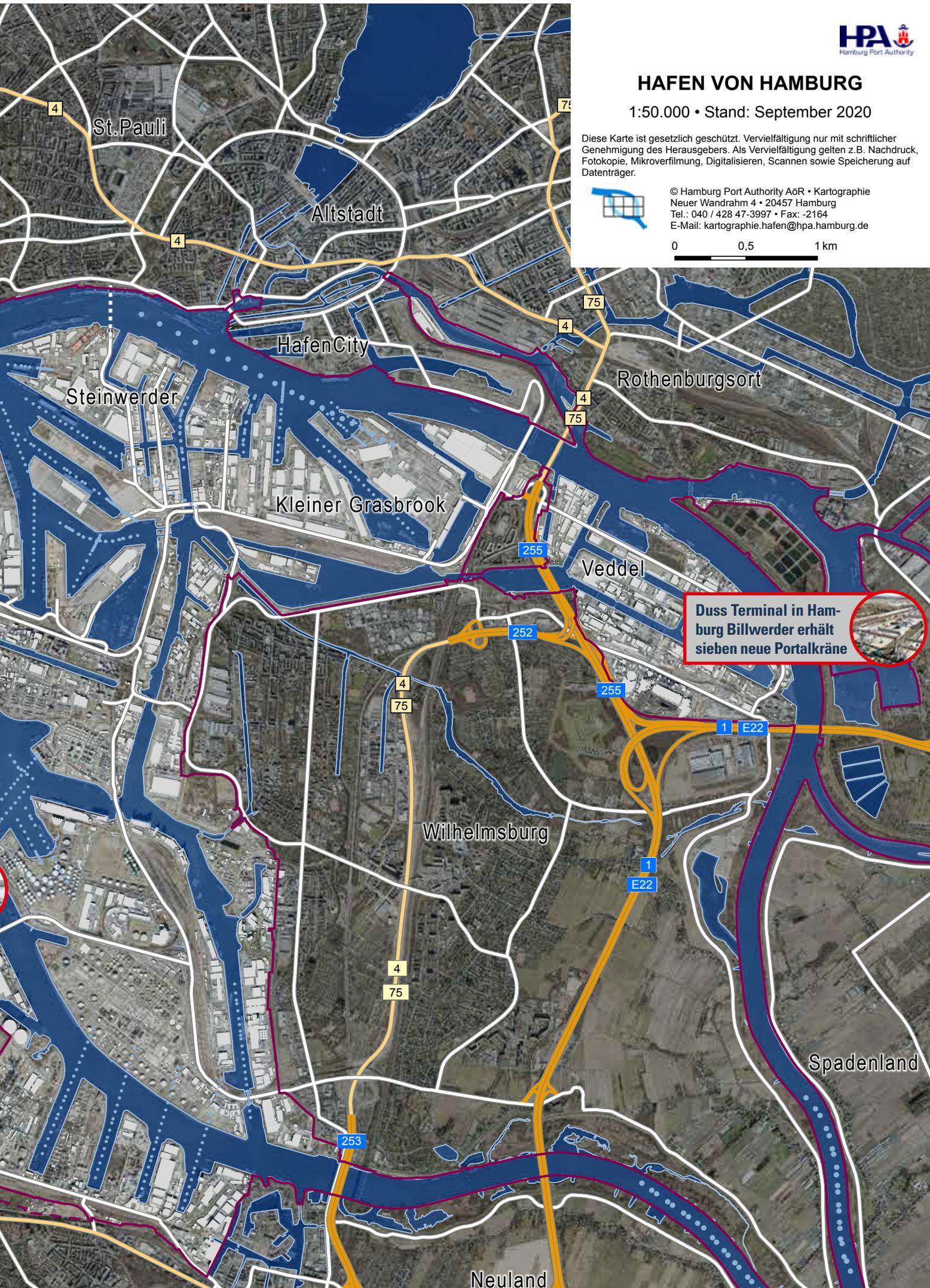
1:50.000 • Stand: September 2020

Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Vervielfältigung nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers. Als Vervielfältigung gelten z.B. Nachdruck, Fotokopie, Mikroverfilmung, Digitalisieren, Scannen sowie Speicherung auf Datenträger.



© Hamburg Port Authority AöR • Kartographie
Neuer Wandrahm 4 • 20457 Hamburg
Tel.: 040 / 428 47-3997 • Fax: -2164
E-Mail: kartographie.hafen@hpa.hamburg.de

0 0,5 1 km



Duss Terminal in Hamburg Billwerder erhält sieben neue Portalkräne





Für die Zukunft gerüstet

Die Hamburger Hafenbahn ist das Bindeglied zwischen Terminals, privaten Gleisanschließern und dem überregionalen Schienennetz der Deutschen Bahn. Damit ist sie existenziell für die Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens. Eine intakte Infrastruktur ist von überragender Bedeutung für den Hamburger Hafen als größter Eisenbahnhof Europas.

Langsam setzt sich der Ganzzug vom Terminal Hansaport in Bewegung. Er hat schwer zu ziehen, denn er transportiert etwa 4.000 Tonnen Erze oder Kohle. Damit wiegt ein Zug mit den Eigengewichten der Lok und den Wagen fast 6.000 Tonnen. Mit diesem Gewicht gehört er zu den schwersten in Deutschland verkehrenden Zügen. Da haben Schienen und Weichen einiges auszuhalten.

Bevor es jedoch vom Terminal Hansaport im westlichen Hafen Hamburgs ins Netz der Deutschen Bahn geht, passiert er die Gleise der Hamburger Hafenbahn. Sie ist der Rangier-, Übergabe- und Wartebereich zwischen den Umschlagsanlagen der Terminals und Anschließern einerseits und dem deutschen und europäischen Hinterland andererseits. Mit einem Netz aus verschiedenen Bahnhöfen mit über 750 Weichen und fast 300 Gleiskilometern, von de-

nen etwa 160 Kilometer elektrifiziert sind, sorgt die Hamburger Hafenbahn dafür, dass jeder Zug, Wagen und Container sein Ziel erreicht.

Über die Gleise der Hafenbahn rollen täglich bis zu 220 Güterzüge mit über 5.500 Waggons. Durchschnittlich verlässt oder erreicht somit etwa alle sieben Minuten ein Güterzug den Hamburger Hafen. „Unsere Infrastruktur wird täglich intensiv beansprucht. Eine unserer zentralen Aufgaben besteht daher darin, die Anlagen rund um die Uhr verfügbar und damit den Betrieb am Laufen zu halten“, sagt Markus Wolf, Leiter Projektsteuerung Leit- und Sicherungstechnik. Dazu gehören insbesondere die Inspektion, Wartung und Instandsetzung, aber auch die Modernisierung und die Erweiterung der Gleisanlagen, der Leit- und Sicherungstechnik und der Oberleitungsanlagen.

Neue Kräne für Umschlagterminal

Der Terminalbetreiber DUSS tauscht in Hamburg-Billwerder fünf von sieben Portalkränen im laufenden Betrieb aus.

Seit Ende des vergangenen Jahres läuft die Modernisierung des DUSS-Terminals Hamburg-Billwerder über der Autobahn 1. Fünf von sieben Portalkränen werden bis Mitte 2021 ausgetauscht. Der erste neue Kran wurde bereits Ende Dezember 2019 fertig aufgerichtet und Mitte Februar 2020 in Betrieb genommen. Die Großbauteile werden vorwiegend nachts angeliefert, um die betrieblichen Abläufe und den Straßenverkehr um die Terminalanlage herum möglichst wenig einzuschränken.

„Der Kran ist als Bausatz zu sehen und besteht grob aus vier Fahrwerken, zwei Traversen, zwei Feststützen, zwei Pendelstützen und zwei Kranbalkenträgern, auf der die Katze und das Drehwerk laufen“, sagt Chris Fanter, Leiter Terminalbetrieb Hamburg-

Billwerder der DUSS. Dazu kommen die Katze selbst, an der die Krankanzel hängt, und der Spreader (Hebezeug). „Für die Zeit des Aufbaus ist die alte Kranbahn weiter nutzbar und wickelt das tägliche Umschlagaufkommen ab“, ergänzt Fanter. Erst wenn der neue Kran einsatzfähig ist, wird der alte abgebaut.

Die größten Neuerungen sind zusätzliche redundante Sicherheitsbremssysteme, höhere Geschwindigkeiten und größere Beschleunigungen. Die Greifarme sind inzwischen mit Kameras ausgestattet, so dass die Kranführer noch besser sehen, wo sie die Trailer oder Wechselbrücken mit der Zange auf der ihnen abgewandten Seite greifen können. Kran 4 und 5 in Modul 2 laufen inzwischen im Tagesgeschäft. In Modul 1, wo drei weitere Kräne stehen, wurde bis Ende Oktober ein weiterer Kran in Betrieb genommen.

Nicole de Jong



UMBAU ZUM ELEKTRONISCHEN STELLWERK

Ein gutes Beispiel dafür ist der Umbau des Stellwerks Dradenau im westlichen Hafen von einem Relaisstellwerk zu einem modernen elektronischen Stellwerk. Der Umbau umfasste die gesamte Leit- und Sicherungstechnik für den Bereich Dradenau (Bahnhofsteil – Bft. Walterhof). Die Hamburg Port Authority (HPA) investierte hierfür 8,5 Millionen Euro. Der Um- und Neubau geschah unter dem sogenannten „rollenden Rad“, also während des regulären Bahnbetriebs. „Dabei wurde die gesamte Bauzeit in drei wesentli-

che Baustufen unterteilt, die es ermöglichten, die Infrastruktur und somit alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Anschließter so wenig wie möglich zu beeinträchtigen“, erläutert Olaf Lampe, Projektleiter bei der Hamburger Hafenbahn.

Die Bauarbeiter verlegten während des Umbaus allein 20.000 Meter Kabelkanal und 28.000 Meter Kabel und bauten alte Stellwerkskomponenten aus und neue ein. Zudem erneuerte die Hafenbahn Hauptsignale, Lichtsperrsignale, Weichenantriebe, Achszähler und Zugbeeinflussungseinrichtungen. Ein schö-

ner Nebeneffekt: Die neuen Signalanlagen wurden mit einer LED-Beleuchtung ausgerüstet, die eine wesentlich höhere Lebensdauer hat und somit länger hält als der veraltete Glühfaden, erläutert Wolf und ergänzt: „Damit sind wir in diesem Bereich gut für die Zukunft aufgestellt.“

ENGPÄSSE ABBAUEN

Nicht nur die Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik sind entscheidend für einen reibungslosen Ablauf des Schienenverkehrs. Auch der Oberbau spielt eine wesentliche Rolle. Ein gutes Beispiel dafür ist die Neue Bahnbrücke Kattwyk (vgl. S.12). Die Kapazitäten auf der wichtigen Verbindung zwischen dem westlichen und östlichen Hafenteil sollen dadurch um mehr als 50 Prozent steigen. Zusätzliche Kapazitäten sollen auch durch den Bau einer westlichen Umfahrung um den Bahnhofsteil Alte Süderelbe im Westhafen entstehen. Dieses Projekt steht bei der Hamburger Hafenbahn als nächstes auf der Agenda. „Wir werden mit dieser Umfahrung bis zum Jahr 2025 einen weiteren Engpass beheben können, um für die wach-

senden Verkehre gerüstet zu sein“, sagt Wolf. Und da nicht nur die Anzahl, sondern auch die Länge der Güterzüge weiter zunimmt, plant die Hafenbahn zudem weitere Gleise für eine Ganzzuglänge von 740 Meter zu ertüchtigen. In einem ersten Schritt sollen im Bahnhofsteil Hamburg Süd im Osthafen vier weitere Gleise auf diesen europäischen Standard verlängert werden.

Darüber hinaus sorgt die Hafenbahn für zusätzlichen Kundenkomfort. Viele Fahrten alleinfahrender Lokomotiven zu Abstell- und Wartungseinrichtungen außerhalb des Hafens können seit einem Jahr entfallen. Eine Lokservicestelle bietet nun, vergleichbar mit einem Parkhaus für Pkw, in nebeneinander angeordneten Abstelltafeln Parkmöglichkeiten für 32 Lokomotiven. Herzstück ist eine 80 mal 75 Meter große Schiebebühnenanlage, mit deren Hilfe die Schienenfahrzeuge auf die Parkposition bewegt werden.

Als Teil der Lokservicestelle im Bahnhofsteil Alte Süderelbe stehen am Dradenauer Deichweg neben den neuen Lok-Abstellflächen außerdem eine Lokwerkstatt sowie Tankstellen für Dieselmotoren und Bremsmittel für die Kunden bereit.

Parkmöglichkeiten für 32 Lokomotiven



Our way of doing customs.

Local, international, digital

Consulting and solutions Import/Export Value Added Services
 Instruction and Informations for Import/Export at www.porath.com

- HAMBURG
- FRANKFURT AIRPORT
- BREMERHAVEN
- ROTTERDAM
- GDYNIA
- GDANSK

Neue Kattwykbrücke sorgt für besser fließende Verkehre

Die neue Bahnbrücke Kattwyk ist ein kleines Wunderwerk der Technik. Sie gehört zu den größten Hubbrücken Europas.

Künftig können zwei Güterzüge gleichzeitig über die neue Bahnbrücke Kattwyk rollen. Das war vorab nicht möglich. Züge, Autos, Radfahrer und Fußgänger mussten sich die alte Brücke teilen. Das ist jetzt vorbei, auf die neue Brücke dürfen nur noch Züge, Radfahrer und Fußgänger.

Die Hubbrücken führen über die Süderelbe und verbinden so die westlichen und östlichen Hafengebiete. Sie gehören damit zur zentralen Verkehrsader und dienen als strategischer Knotenpunkt. Mit der Erweiterung auf eine zweigleisige Strecke beseitigte die Hamburg Port Authority damit einen Engpass.

Das Bauwerk ist insgesamt 110 Meter hoch. 30 Meter davon kann man hingegen nicht sehen. Denn die Strompfeiler sind 20 Meter im Elbgrund versenkt worden und die weiteren 10 Meter befinden sich unter der Wasseroberfläche. Verbunden werden die Strompfeiler mit einem begehbaren Düker durch den die Kabel verlaufen. Allein dieser hat einen Durchmesser von 2,5 Meter.

Das bewegliche Hubteil ist 140 Meter lang und wiegt 2.000 Tonnen. Die Züge erreichen es über zwei Vorlandbrücken, die jeweils 80 Meter lang sind und gemeinsam 1.600 Tonnen schwer sind. Damit sorgt das bedeutende Infrastrukturprojekt für eine nachhaltige Entflechtung des Verkehrs im Hafen. (jh)



© HPA

WAGEN EINDEUTIG IDENTIFIZIEREN

Einen weiteren Service aus dem Bereich Wayside Monitoring bietet das Rail Data Gate der HPA. An der westlichen Hafenzufahrt zwischen Hausbruch und Bahnhof (Bft) Alte Süderelbe befindet sich eine Messstation, die aus zwei Kamerasäulen besteht. Die Anlage identifiziert jedes Fahrzeug eindeutig, vergleicht Vormeldungen mit aktuellen Fahrzeugreihenfolgen und kontrolliert die Räder auf Schäden. Eisenbahnverkehrsunternehmen, Operateure, Wagenhalter und weitere Nutzer können einen Datenzugang über das zentrale HPA-Bahnportal „transPORT rail“ erhalten. Die Anwendungsmöglichkei-

ten sind vielfältig: So lassen sich beispielsweise Wagenreihungen und Achsgewichte prüfen und fehlerhafte Beschilderungen an Wagen und Containern finden. Auch Radschäden in Form von Flachstellen, wie sie im Eisenbahnbetrieb beim Gleiten blockierender Räder auf der Schiene oft entstehen, sind so erkennbar. Durch vorausschauendes Handeln können so Störungen der Schienengüterverkehrslogistik vermieden werden. Noch befindet sich die Anlage in der Probephase. Doch spätestens zu Beginn des neuen Jahres wird der Service der Hamburger Hafenbahn allen Kunden zur Verfügung stehen. ■ Ralf Johanning (jh)

HHLA erneuert Infrastruktur

Die Hamburger Hafen und Logistik AG ist immer wieder dabei, die Infrastruktur zu verbessern.

Ausbau des automatischen Blocklagers

Auf dem HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) wird die Lagerkapazität durch den Einsatz automatischer Lagerkransysteme auf gleicher Fläche deutlich erhöht. Durch das platzsparende Automatiklager werden zum einen keine Fahrspuren mehr für Van Carrier benötigt, zum anderen können die Container höher gestapelt werden.

Zwölf Lagerblöcke sind bereits in Betrieb, drei weitere befinden sich aktuell im Bau. Bis 2024 sollen insgesamt 22 Lagerblöcke fertiggestellt sein. Durch den Einsatz flächenschonender automatischer Lagerkransysteme nutzt die HHLA die Hafen- und Logistikflächen so effizient wie möglich.



© HHLA/Thies Rätzke

Zusätzliche Containerbrücken für neuen Großschiffsliegeplatz

Im Mai 2020 sind zwei neue Containerbrücken am HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) eingetroffen. Mit den nun insgesamt fünf neuen Großcontainerbrücken – bereits Anfang November 2019 wurden die ersten drei Einheiten derselben Bauart angeliefert – hat die HHLA am Burchardkai einen zusätzlichen Großschiffsliegeplatz geschaffen.

Mit den neuen Containerbrücken erhält die HHLA zusätzliche Kapazitäten zur Abfertigung besonders

großer Containerschiffe mit einem Ladevolumen von 24.000 Standardcontainern (TEU) und mehr. Die Ausleger der neuen Kräne haben eine Länge von knapp 80 Metern und reichen über 26 Containerreihen. Am HHLA Container Terminal Burchardkai sind damit über 30 Containerbrücken im Einsatz. 18 davon sind sogenannte Megaship-Brücken. Mit der Inbetriebnahme der fünf neuen Containerbrücken erhöht sich die Zahl der Großschiffsliegeplätze am CTB von zwei auf drei. Zudem verfügt die HHLA am Container Terminal Tollerort über einen weiteren Großschiffsliegeplatz im Hamburger Hafen.



© HHLA / Dietmar Hasenpusch

HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) – Zusätzliche Lagerfläche für Container

Im Zuge der Verfüllung des alten Kohlschiffhafens wurden für den HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) zusätzliche Flächen geschaffen. Diese werden aktuell hergerichtet, um die Kapazität des Containerlagers zu erhöhen. Die Fertigstellung ist für Ende 2020/Anfang 2021 vorgesehen. (jh)



© HHLA/Thies Rätzke



So soll das künftige KV-Terminal Horb aussehen

© Ing.-Büro Gfrörer

Altes Industriegleis erwacht aus Dornröschenschlaf

In Horb soll ein neues Terminal für den Kombinierten Verkehr entstehen. Damit wachsen auch für den Hamburger Hafen die Hinterlandanbindungen.

Schon etwas eingewachsen liegt es da, das alte Industriegleis im Gewerbegebiet Heiligenfeld in Horb. Der Dämmerenschlaf des rund 50 Kilometer südlich von Stuttgart gelegenen Bahnanschlusses soll jetzt beendet werden. Kurt Plathe, ehemaliger Inhaber der Spedition Kußmaul, kämpft seit Jahren in Baden-Württemberg für einen neuen Terminalstandort für den Kombinierten Verkehr (KV). In Horb wird er von der Kommune und der Landespolitik unterstützt und ist nun auf dem besten Wege, das Terminal umzusetzen. Bisher gibt es zwischen Stuttgart und Singen kein KV-Terminal. Die Anlage in Horb-Heiligenfeld ist genehmigungstechnisch kein Neubau, sondern die Reaktivierung eines bestehenden Industriegleises. Das macht die Genehmigung im Vergleich zu einer kompletten Neuplanung einfacher und deutlich schneller. Entste-

hen soll neben dem Kombi Terminal Horb (KTH) auch das Intermodale Servicezentrum Horb (I.S.H.) als Depot. Das Planfeststellungsverfahren dazu ist bereits auf dem Weg, auf 70 Prozent der Fläche besteht laut Plathe bereits Baurecht.

Die Gleise wurden seit 30 Jahren nicht mehr regelmäßig und nach dem Orkan „Lothar“ vor 21 Jahren letztmalig zum Abtransport des Sturmholzes, genutzt. Formal wurde der Anschluss aber nicht stillgelegt und von der Kommune Horb weiter aufrechterhalten. Damit das Terminal starten kann, sind Investitionen von 8 bis 9 Millionen Euro nötig. 80 Prozent davon übernimmt dem Vernehmen nach die staatliche KV-Förderung. Die Anlage soll aus drei Gleisen bestehen: einem 450 Meter langen Umfahrgleis sowie zwei je 400 Meter langen Be- und Entladegleisen. Hinzu kommen die

Containerzugverbindungen an/ab Hamburg pro Woche



Die IP Zolltransparenz

Der 360° Blick auf Ihre Zollabwicklung

Als Zollspedition übernimmt IP die Abwicklung und Prozessberatung sämtlicher Zollformalitäten. Optimieren Sie Ihr Zoll- und IT-Prozesse! Unser Kundeninformationssystem ipkis.de bietet volle Transparenz der Zollprozesse.

- Outsourcing der Zollabwicklung
- Verauslagung von Einfuhrabgaben
- Zoll per API/EDI
- Schulungen
- Zollconsulting

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

**FULL SERVICE
AGENTUR RUND
UM DEN ZOLL**



entsprechenden Abstell- und Verkehrsflächen für Container. Der Umschlag soll per Mobilkran erfolgen.

KORNWESTHEIM ENTLASTEN

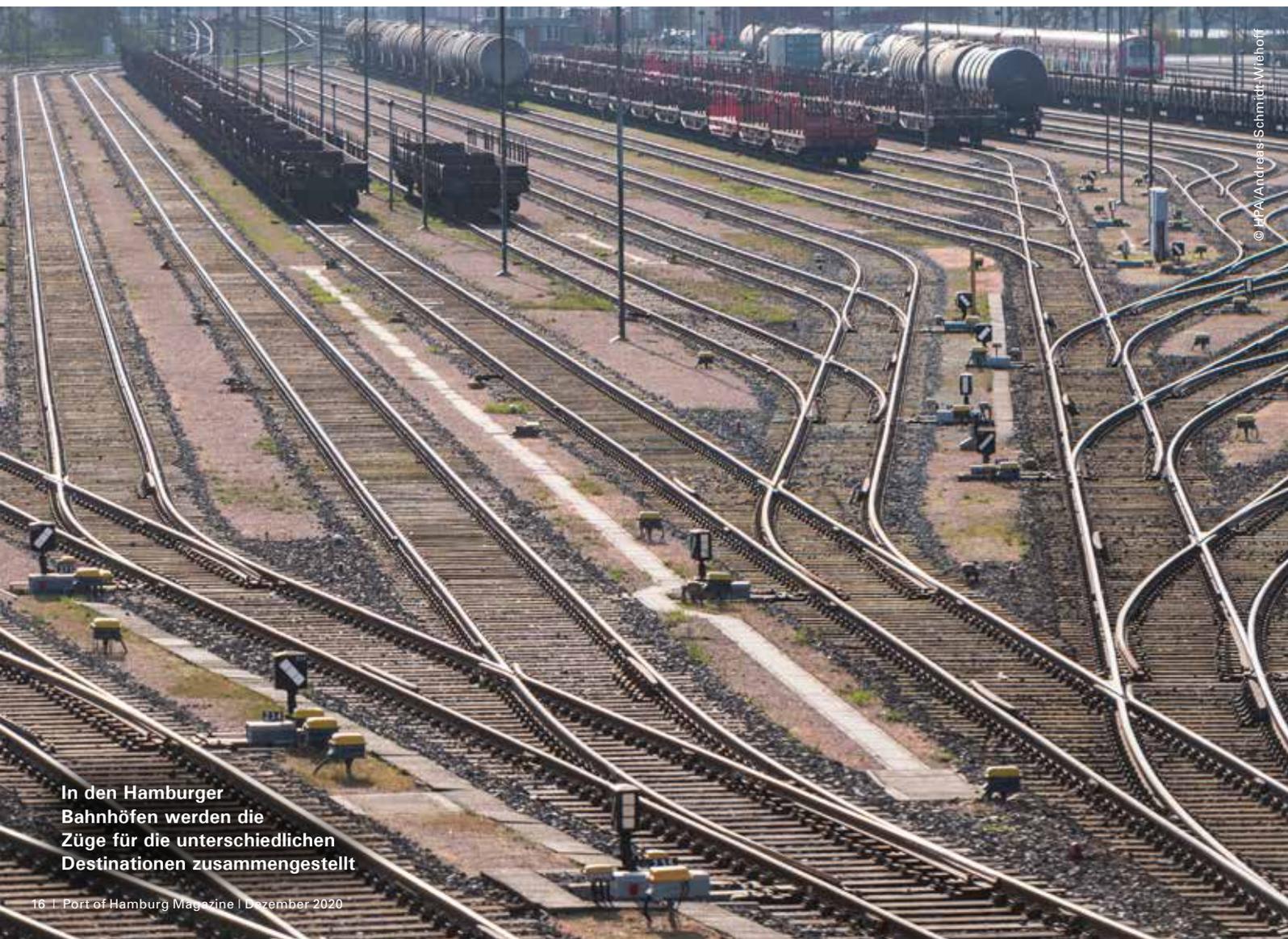
Wer das Terminal später betreibt, ist noch unklar. Dazu gibt es genau wie für die Baumaßnahmen eine Ausschreibung. Mitte nächsten Jahres soll aber bereits der erste Zug abgefertigt werden. Zum Start sollen bestehende Verkehre nach Horb weitergeleitet werden. Züge aus Hamburg und Bremerhaven sollen dazu in Kornwestheim, dem etablierten und stark frequentierten Terminal nahe Stuttgart, geteilt werden. Die Sendungen für das nördliche Baden-Württemberg werden von Kornwestheim aus verteilt. Die übrigen Ladeeinheiten fahren als Halbzug weiter nach Horb zur weiteren Auslieferung. Das KTH soll die bestehenden Terminals entlasten und die Vor- und Nachlauftransporte auf der Straße verkürzen. Der Süden Baden-Württembergs ist ein produktionsstarker Wirtschaftsraum mit entsprechenden Güterverkehren vom Bodensee bis nach Kornwestheim. Diese langen Wege würden sich mit dem KTH deutlich verringern. Plathe verspricht sich davon eine weitere Verlagerung von Gütertransporten – vor allem bei den maritimen Mengen – von der Straße auf die Schiene. Schon jahrelang hatten Wirtschaft und Politik in Baden-Württemberg über einen weiteren Standort für

den Containerumschlag Straße – Schiene diskutiert. Der lange favorisierte Standort Eutingen ging nach einem Bürgerentscheid aus dem Rennen.

ZUSAMMENARBEIT MIT POLITIK UND DB NETZ

Horst Schuon, Geschäftsführer des gleichnamigen Logistikunternehmens, und Kurt Plathe, damaliger Inhaber der Spedition Kußmaul, brachten nach dem Aus für Eutingen 2016 den Standort im wenige Kilometer entfernten Horb nicht nur ins Gespräch, sondern auch die Planung ins Rollen. Die DB Netz wurde frühzeitig ins Boot geholt, regionale Politikvertreter mit eingebunden und auch das Gespräch mit den Verkehrspolitikern gesucht.

Alle Beteiligten arbeiten an der Realisierung. Land und Stadt tragen große Teile der ersten Planungskosten (Machbarkeitsuntersuchung und Vorplanung). Der Bund wird die Baukosten für das Terminal und die Erneuerung von Weichen und Stellwerk fördern, der Zuwendungsbescheid liegt bereits vor. Das Verkehrsministerium des Landes hat für das Projekt eine feste Anlaufstelle im Ministerium eingerichtet. Laut dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) gibt es bundesweit 50 Anträge für ähnliche Projekte, um stillgelegte Gleise durch ein Güterverkehrsterminal zu reaktivieren. ■ Karin Lengfelder



© HPA/Andreas Schmidt-Wiehoff

In den Hamburger Bahnhöfen werden die Züge für die unterschiedlichen Destinationen zusammengestellt

Containerzugverbindungen an/ab Hamburg pro Woche



(Stand:10/2020)
© Hafen Hamburg Marketing



THE WORLD IS OUR WORKPLACE

MSC offers sustainable and reliable transport services by road, rail and sea. As a global shipping line with 70,000 employees in 155 countries, we are committed to managing our business in a responsible way. We not only transport goods, we connect people and continents.



Baggern für die Großen

Die Fahrrinne von Unter- und Außenelbe wird für die größten Schiffe der Welt vertieft und erweitert. Damit bleibt der Hamburger Hafen einer der wichtigsten Häfen weltweit.

Der im vergangenen Jahr gegebene Startschuss für die Fahrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe war ein wichtiger Schritt für die Zukunftssicherung des Hafens. Seitdem sind mehrere Baggerschiffe im Einsatz, um die Fahrrinne vom Hamburger Hafen bis zur Nordsee so zu vertiefen und zu verbreitern, dass weltweit verkehrende Großcontainer- und Massengutschiffe den Hamburger Hafen weitgehend ungehindert bedienen können.

Im Bereich des Hamburger Hafens konnten diese Arbeiten von der hier zuständigen Hamburg Port Authority (HPA)

Erste nautische Verbesserungen können die Schiffe schon jetzt nutzen. Denn durch den bereits abgeschlossenen Bau der sogenannten Begegnungsbox zwischen Wedel und Blankenese werden Begegnungsverkehre besonders breiter Schiffe deutlich erleichtert. Sobald alles fertig ist, können sich Schiffe mit einer addierten Schiffsbreite von 104 Meter begegnen. Die Fahrrinne ist in diesem Bereich jetzt 385 Meter breit. Zuvor waren es lediglich 250 Meter.

Im Zusammenhang mit der Begegnungsbox steht ein

weiteres wichtiges Teilprojekt der Fahrinnenanpassung: Der Neubau der Richtfeuerlinie Blankenese. Sie dient als nautische Unterstützung für die einkommende Schifffahrt. Durch den Bau der Begegnungsbox hat sich der Fahrweg der einkommenden Schifffahrt nach Süden verschoben. Das betrifft entsprechend auch die Sichtachse der Richtfeuerlinie. Diese musste daher von der HPA ebenfalls neu gebaut werden. Seit Ende Oktober können die Crews der einfahrenden Schiffe mit Hilfe des Neubaus navigieren. Die alte Richtfeuerlinie

Neubau der Ober- und Unterfeuer



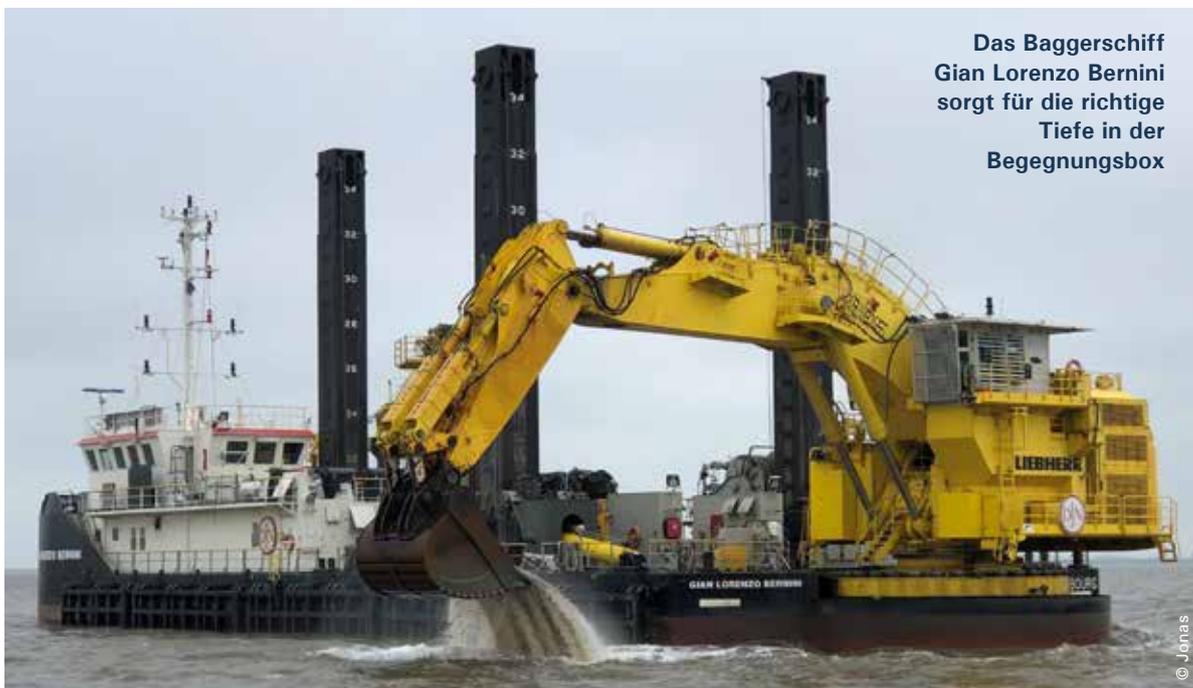
bereits abgeschlossen werden. Auch in dem sich stromabwärts anschließenden Streckenbereich sind die dort von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zu verantwortenden Baggerarbeiten gut vorangekommen und werden voraussichtlich im Sommer des kommenden Jahres vollständig abgeschlossen sein.

wird bis zum Frühjahr des kommenden Jahres zurückgebaut.

Zu den weiteren Maßnahmen gehörte auch der Neubau des Versorgungsdükers für den Radarturm auf der Insel Neßsand in einer tieferen Sohllage. Seit gut einem Jahr ist das Projekt jetzt abgeschlossen. Zudem wird die Böschung am Ostufer des Köhlbrands

In der Begegnungsbox können Schiffe bis zu einer addierten Gesamtbreite von 104 Meter aneinander vorbeifahren





neu gesichert. Die entsprechenden Bauarbeiten sollen Ende 2021 abgeschlossen werden.

Auf einem guten Weg befinden sich auch die ökologischen Ausgleichmaßnahmen. So werden im Naturschutzgebiet Zollenspieker Flächen für den Schierlings-Wasserfenchel geschaffen. Gleichzeitig wird auch das ehemalige Wasserwerk auf der Billwerder Insel als Le-

bensraum für den Schierlings-Wasserfenchel umgebaut. Bleibt das Projekt im Zeitplan, so werden die Maßnahmen im kommenden Jahr abgeschlossen. Der Schifffahrt können nach Abschluss der Baggerarbeiten auf der gesamten Strecke zwischen Hamburger Hafen und Nordsee im Sommer 2021 die verbesserten Tiefgänge zur Verfügung gestellt werden. ■ (jh)



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



Drei Fragen an ...

Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) hat gleich zwei Großprojekte im Norden: die Fahrrinnenanpassung der Elbe und der Ausbau und die Erneuerung des Nord-Ostsee-Kanals. Wie wichtig sind diese Projekte für den Standort Deutschland?

Die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe und der Nord-Ostsee-Kanal spielen neben weiteren Großprojekten im Norden für das exportorientierte Deutschland eine bedeutende Rolle. Darüber hinaus sind die Seehafenzufahrten wie in Rostock, Wismar und die Fahrrinnenanpassungen der Weser und Ems einschließlich der entsprechenden Hinter-



Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte

landanbindungen entscheidend für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Leistungsfähige, verlässliche und umweltfreundliche Transportwege sind Voraussetzungen für einen guten Wettbewerb. Bei allen Ausbauprojekten und Unterhaltungsarbeiten sind die unterschiedlichen Interessen der Region einzubeziehen. Hierzu stehen wir kontinuierlich in engem Dialog mit den regionalen Stakeholdern.

Als WSV sind Sie auch für einen großen Teil der Fahrrinne der Außen- und Unterelbe verantwortlich. Sind Sie mit den abgeschlossenen Erweiterungen der Fahrrinne für die Zukunft gerüstet?

Mit der Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe haben wir einen wichtigen Schritt hin zu einer zukunftsgerechten Ausgestaltung dieser bedeutenden Wasserstraße gemacht. Durch die Verbreiterung der Begegnungsbox bei Wedel profitiert die internationale Schifffahrt bereits seit Anfang dieses Jahres von den erweiterten Begegnungsmöglichkeiten. Nach Beendigung der Baumaßnahme Mitte des nächsten Jahres können dann auch die verbesserten Ablademöglichkeiten genutzt werden. Das neue Zulaufprofil mit diversen Optionen – tideunabhängige und -abhängige Fahrt, erweiterte Begegnungsmöglichkeiten und Nutzung des Warteplatzes in Brunsbüttel – bietet der Schifffahrt an der Unter- und Außenelbe Flexibilität. Wir gehen also gut gerüstet in die Zukunft.

Der Bund investiert allein 500 Millionen Euro in den Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals (NOK). Insgesamt sollen 2,6 Milliarden Euro in Erhalt und Ausbau fließen. Welche Aufgaben hat dabei die WSV?

Der insgesamt 20 Kilometer lange Kanalabschnitt zwischen Großkönigsförde und Kiel-Holtenau ist vor allem für größere Schiffe eine Engstelle. Zukünftig können sich auch hier größere Schiffe begegnen. Der rund 100 Kilometer lange NOK ist seit 125 Jahren eine der Hauptverkehrsadern Nordeuropas. Er ist Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und ein wichtiges Bindeglied im Konzept des „Motorway of the Sea“.

Als Verkehrsverbindung in den Ostseeraum spielt der NOK vor allem für die Feederverkehre der Seehäfen Hamburg, Bremen, Bremerhaven und Wilhelmshaven eine wichtige Rolle, allen voran für den Hamburger Hafen: Jeder dritte Container, der in Hamburg umgeschlagen wird, geht durch den NOK. Die Wege- und Zeitvorteile des Nord-Ostsee-Kanals bedeuten insbesondere für die deutschen Nordseehäfen einen Wettbewerbsvorteil.

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist fachkundiger Bauherr bei allen Baumaßnahmen am Nord-Ostsee-Kanal. Mit Unterstützung von Ingenieur-Büros planen wir die Maßnahmen, schreiben diese öffentlich aus und lassen die Projekte durch Baufirmen umsetzen. Die WSV ist bauordnungsrechtlich zuständig. Sofern für die Maßnahmen Planfeststellungsverfahren erforderlich sind, werden diese von der Planfeststellungsbehörde bei der GDWS durchgeführt. ■ (jh)

Bevor die großen Schleusen in Kiel erneuert werden, müssen die kleinen (rechts) verlängert werden



© WSA Kiel-Holtenau

Der schnelle Weg ins Baltikum

Der Nord-Ostsee-Kanal feiert in diesem Jahr seinen 125. Geburtstag. Zum Jubiläum starteten umfangreiche Ausbaurbeiten an der meistbefahrenen künstlichen Wasserstraße der Welt.

Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) spielt eine entscheidende Rolle für den Seehafenstandort Deutschland. Für die Schiffe verkürzt sich der Weg von der Nord- zur Ostsee je nach Abfahrts- und Zielhafen durchschnittlich um 250 Seemeilen. Das spart viel Zeit und reduziert Kosten. Insbesondere der Hamburger Hafen, als wichtigster deutscher Seehafen profitiert von der internationalen Wasserstraße. Rund 83,5 Millionen Tonnen Ladung wurden 2019 durch den Kanal transportiert. Dabei passierten etwa 29.000 Schiffe und rund 12.000 Sportboote den Kanal.

Um den Kanal fit für die Zukunft zu machen, laufen derzeit diverse anspruchsvolle Baumaßnahmen wie der Bau einer fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel und der Ausbau der letzten Engstelle im östlichen Teil der Kanalstrecke. In den Erhalt und Ausbau des NOK investiert die Bundesrepublik Deutschland insgesamt 2,6 Milliarden Euro. 500 Millionen Euro davon fließen in den kommenden zehn Jahren in die 20 Kilometer lange Strecke zwischen Kiel und Großkönigsförde. Die weiteren gut zwei Milliarden Euro sind für weitere Projekte bestimmt (vgl. Kasten: Die Projekte am NOK).

Um wettbewerbsfähig zu bleiben, ist das gut investiertes Geld. Als Engpass des Nord-Ostsee-Kanals galt bisher die Oststrecke. Seit Mitte Oktober hat

die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) auch hier begonnen, die Strecke auszubauen. Für Bundesminister Andreas Scheuer ist das ein kla-

Der Nord-Ostsee-Kanal

Länge: 98,6 Kilometer

Tiefe: 11 Meter

Breite: 162 Meter, stellenweise 102,5 Meter

max. zulässige Schiffs-Geschwindigkeit: 15 km/h

Ladungsmengen 2019: rd. 83,5 Mio. Tonnen

Passagen 2019: rd. 29.000 Schiffe

Quelle: WSV

Schleuse Kiel-Holtenau: zwei kleine und zwei große Schleusenkammern

Schleuse Brunsbüttel: zwei kleine und zwei große Schleusenkammern, 5. Schleusenkammer im Bau

res Zeichen: „Der Ausbau der letzten Engstelle des Nord-Ostsee-Kanals wird für die internationale Schifffahrt zu deutlichen Verbesserungen führen. Schon heute ist der Kanal elementarer Bestandteil globaler Transportwege. Die Vorteile des NOK liegen auf der Hand: weniger Kosten, weniger Fahrtzeit und weniger CO₂. Jede Investition in den Kanal ist damit aktiver Klimaschutz und stärkt die deutsche Wirtschaft.“

Auch für die Initiative Kiel-Canal ist die Erweiterung der Oststrecke ein besonders wichtiger Meilenstein zur Attraktivitätssteigerung des Nord-Ostsee-Kanals. Doch dabei darf es nach Meinung von Jens

Broder Knudsen, Vorsitzender der Initiative Kiel-Canal, aufgrund der aktuellen Pandemie nicht bleiben. „Wir werben gemeinsam mit dem Zentralverband Deutscher Schiffsmakler und vielen anderen Akteuren dafür, dass die Befahrungsabgaben im Nord-Ostsee-Kanal auch im Jahr 2021 ausgesetzt werden. Man kann nicht davon ausgehen, dass die Bunkerpreise bis zum Jahresende ein Niveau erreichen, welches den Nord-Ostsee-Kanal im Vergleich zur Alternativ-Route um Dänemark wieder wettbewerbsfähiger werden lassen. Es muss daher alles dafür getan werden, möglichst viele Schiffe im Nord-Ostsee-Kanal zu halten.“ ■ (jh)

Einige Projekte am NOK

Schleusenanlage Brunsbüttel – Neubau fünfte Schleusenkammer

Die Große Schleuse ist seit 1914 durchgehend in Betrieb und wird zunehmend reparaturanfälliger. Bauwerksinspektionen haben ergeben, dass sowohl der Massivbau, der Stahlwasserbau als auch die maschinen- und elektrotechnischen Anlagen dringend instandgesetzt werden müssen. Um erhebliche Einschränkungen für die Schifffahrt zu vermeiden, wird – sozusagen als Bypass – eine fünfte Schleusenkammer gebaut.

Levensauer Hochbrücke

Vorbereitende Maßnahmen für einen Ersatzneubau sind bereits abgeschlossen. Dazu gehörten die Sicherung des Widerlagers Süd und eine Anschließung von Baufeldern mit Baustraßen. Derzeit werden die Ausschreibungsunterlagen und die Ausführungsplanung erstellt.



Schwebefähre Rendsburg:

Nach der Havarie 2016 und der anschließenden Demontage ist ein Neubau der Fähre erforderlich. Die neue Schwebefähre wird voraussichtlich Mitte 2021 in Betrieb genommen werden.



Schleusen Kiel-Holtenau

Der Ersatz der beiden kleinen Schleusenkammern ist erforderlich, um den Verkehr während der anschließenden Sanierung der beiden großen Schleusenkammern zu bewältigen. Die Bauwerke werden so konzipiert, dass sie entsprechend der neuesten Erkenntnisse zum Meeresspiegelanstieg auf die zu erwartenden höheren Wasserstände ausgelegt sind und angepasst werden können.

Im Jahr 2029 könnte so der Eingang zum Fehmarnbelt-tunnel aussehen



© Femern A/S

Europa rückt zusammen

Zwar dauert es noch knapp zehn Jahre, bis die feste Fehmarnbeltquerung fertig ist, aber schon heute setzen Deutsche, Dänen und Schweden auf positive Effekte. Sie hoffen auf die Verlagerung von Gütern auf die Schiene, rechnen mit neuen Arbeitsplätzen und weiteren Wachstumsimpulsen. Das bedeutet auch mehr Wachstumsimpulse für den Hamburger Hafen.

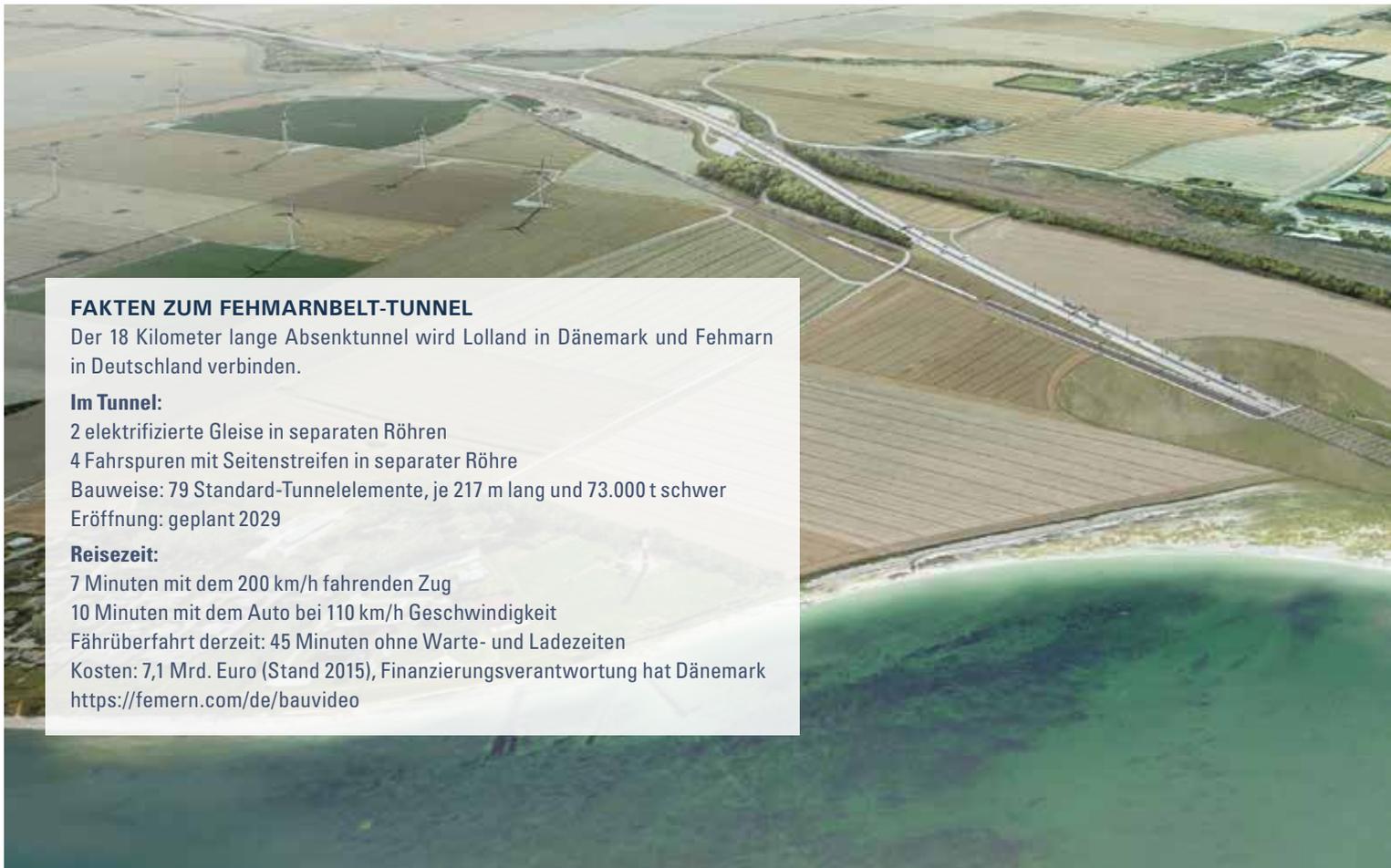
Die Fehmarnbeltquerung darf gebaut werden. Anfang November gab es auch grünes Licht aus Deutschland. Das Oberverwaltungsgericht kippte die noch anhängigen fünf Klagen. Jetzt kann das europäische Projekt Skandinavien näher an Zentraleuropa binden. Darin sind sich die Befürworter der festen Fehmarnbeltquerung einig. Der geplante 18 Kilometer lange Absenktunnel, der zwischen Puttgarden auf der Insel Fehmarn und Lolland auf dänischer Seite entsteht, soll einen flexiblen Güter- und Personentransport auf der Straße und Schiene gewährleisten, da er rund um die Uhr wetter- und wartezeitenunabhängig genutzt werden kann. Entstehen sollen für die Eisenbahnstrecke zwei elektrifizierte Gleise in separaten Röhren und für die Autobahn in einer weiteren separaten Röhre zwei Spuren je Fahrtrichtung. Die geplante Bauzeit beträgt 8,5 Jahre, eröffnet werden soll der Tunnel 2029.

„Lagebedingt ist verständlicherweise das Interesse der Skandinavier an der schnellen Verbindung sehr groß“, sagt Dr. Bernd Buchholz, Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus in Schleswig-Holstein. „Der Lückenschluss schafft jedoch ebenso bei uns Wachstumsimpulse und enge Kooperationsmöglichkeiten in Richtung Norden“, fügt er hinzu. Das Projekt stärke den europäischen Zusammenhalt und intensiviere den wirtschaftlichen und kulturellen Austausch zwischen den Regionen. „Außerdem schafft der Bau als größtes Infrastrukturprojekt Nordeuropas ganz direkt viele Arbeitsplätze über mehrere Jahre auf beiden Seiten des Fehmarnbelts“, erläutert Buchholz.

SCHWEDEN HOFFT AUF QUERUNG

Auch aus schwedischer Perspektive, sei die feste Querung unerlässlich. „Wir sehnen uns danach“, sagt Stephan Müchler, Geschäftsführer Südschwedische

8,5
Jahre
Bauzeit



FAKTEN ZUM FEHMARNBELT-TUNNEL

Der 18 Kilometer lange Absenktunnel wird Lolland in Dänemark und Fehmarn in Deutschland verbinden.

Im Tunnel:

2 elektrifizierte Gleise in separaten Röhren

4 Fahrspuren mit Seitenstreifen in separater Röhre

Bauweise: 79 Standard-Tunnelelemente, je 217 m lang und 73.000 t schwer

Eröffnung: geplant 2029

Reisezeit:

7 Minuten mit dem 200 km/h fahrenden Zug

10 Minuten mit dem Auto bei 110 km/h Geschwindigkeit

Fährüberfahrt derzeit: 45 Minuten ohne Warte- und Ladezeiten

Kosten: 7,1 Mrd. Euro (Stand 2015), Finanzierungsverantwortung hat Dänemark

<https://femern.com/de/bauvideo>

18
Km Länge

Handelskammer, und betont, dass es ein deutsch-skandinavisches Projekt sei, das Schweden besser an den (nord-)deutschen Markt anbinde, da Deutschland für Schweden von jeher zu den wichtigsten Handelspartnern sowohl im Im- als auch im Export gehöre. Auch wenn es noch knapp zehn Jahre dauere, bis die Querung fertig ist, so erzeuge alleine die Tatsache, dass sie kommt, schon einen gewissen Optimismus und Erwartungen. „Und das können wir gerade in Zeiten von Corona gut gebrauchen“, sagt er.

Alle Güter, die heute zum Beispiel von Schweden durch ganz Dänemark nach Deutschland gefahren werden, könnten zukünftig die „Abkürzung“ Fehmarnbelt nutzen und so das innerdänische Netz entlasten. Für Güterzüge zwischen Malmö (Schweden)/Kopenhagen (Dänemark) und Hamburg entfallen künftig 160 Kilometer Umweg über die Jütlandroute. Auch für Straßentransporte verkürzt sich die Strecke um 160 Kilometer bis in die Elbmetropole. Das spart Zeit, reduziert Kosten und Emissionen.

BESSERE INFRASTRUKTUR

„Neben dem Tunnel werden auch die Straßen- und Schienenanbindungen auf deutscher wie dänischer Seite ausgebaut“, sagt Denise Juchem, Sprecherin der dänischen Projektgesellschaft Femern A/S. Dazu gehören auf deutscher Seite der vierstreifige Ausbau der B 207 zwischen Heiligenhafen und Puttgarden sowie der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden einschließlich der Elektrifizierung der insgesamt 88 Kilometer langen Strecke.

„Auf dänischer Seite befindet sich die Schienenan-

bindung zwischen Ringsted und Rødbyhavn bereits im Bau“, fügt sie hinzu. Weitere Infrastrukturmaßnahmen seien bereits realisiert worden, wie etwa die neue Eisenbahnstrecke zwischen Ringsted und Kopenhagen. „Durch den zusätzlich geplanten Bau eines Absenktunnels am Fehmarnsund können künftig auch sturmbedingte Brückensperrungen der Fehmarnsundbrücke vermieden werden, die heute besonders für den Lkw-Verkehr problematisch sind“, erläutert die Femern A/S-Sprecherin.

Weitere Vorteile sind offensichtlich: „Die feste Verbindung wird nicht nur den Schienenverkehr stärken, sondern grüner machen, da die Bahn dann elektrisch fährt“, sagt der dänische Transportminister Benny Engelbrecht. Für Reisende mit der Bahn zwischen Hamburg und Kopenhagen werde die Reisezeit von 4,5 auf deutlich unter 3 Stunden reduziert. „Zudem werden Straßengütertransporte fast eine Stunde schneller und flexibler sowie für viele Reisende im Auto sogar billiger sein“, lobt Engelbrecht. Die EU-Kommission habe dem Projekt Priorität eingeräumt und unterstütze die Bauphase finanziell.

Der Tunnel werde bis Berlin und ins Ruhrgebiet, bis Göteborg, Stockholm (Schweden) und sogar bis Oslo (Norwegen) und Finnland ausstrahlen und „wir kommen hoffentlich dem Ziel näher, mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen“, sagt auch Dr. Arno Probst, Vorsitzender des Fehmarnbelt Business Council (FBBC). Auch werden sich seiner Ansicht nach entlang der A1-Achse neue Unternehmen ansiedeln, die Kooperation zwischen Hochschulen und Forschungseinrichtungen untereinander und mit der



Hafen und Einfahrt zum Tunnel werden in Puttgarden dicht beieinander liegen

© Femern A/S

Wirtschaft werde leichter. Weitere Fachkräfte werden nach Norddeutschland gelockt und damit die Innovationskraft deutlich gesteigert. Die Verbindung könne ein voller Erfolg werden und nicht nur der Fehmarnbeltregion nachhaltiges Wachstum verschaffen, lautet sein Fazit.

„Unsere Fahrzeuge fahren zu etwa 95 Prozent über die sogenannte Vogelfluglinie auf der Straße“, sagt Charles Prusky, Deutschlandchef von PostNord Logistics in Lübeck-Travemünde. Und obwohl die Reederei Scandlines die täglichen rund 60 bis 80 Überfahrten des Postdienstleisters auf der kurzen Seestrecke zwischen Puttgarden und Rødbyhavn mit seinen umweltfreundlichen Hybridfähren zuverlässig erledigt, komme es immer wieder zu Verzögerungen durch Wartezeiten, regelmäßige und notwendige Wartungsarbeiten an den Schiffen oder eingeschränkte Kapazitäten bei Gefahrguttransporten. „Hier wünschen wir uns die gleiche Flexibilität wie durch die Öresundbrücke zwischen Kopenhagen und Malmö. Wir könnten unsere getakteten Linientransporte besser planen und deutliche Zeit- und Kostenvorteile generieren“, betont Prusky.

Und auch die Spedition Bode mit Sitz in Reinfeld sieht die feste Querung ausschließlich positiv. „Heute fahren tausende Lkw die Strecke Hamburg-Malmö/Helsingborg, die auf die Schiene verlagert werden könnten“, sagt Stev Etzrodt, bei Bode für die internationalen Transporte verantwortlich. Das mache die Schiene nicht nur zeitlich wettbewerbsfähiger, sondern könnte auch beim Thema Fahrermangel nützlich sein, dass der Branche erheblich zu schaffen macht. ■

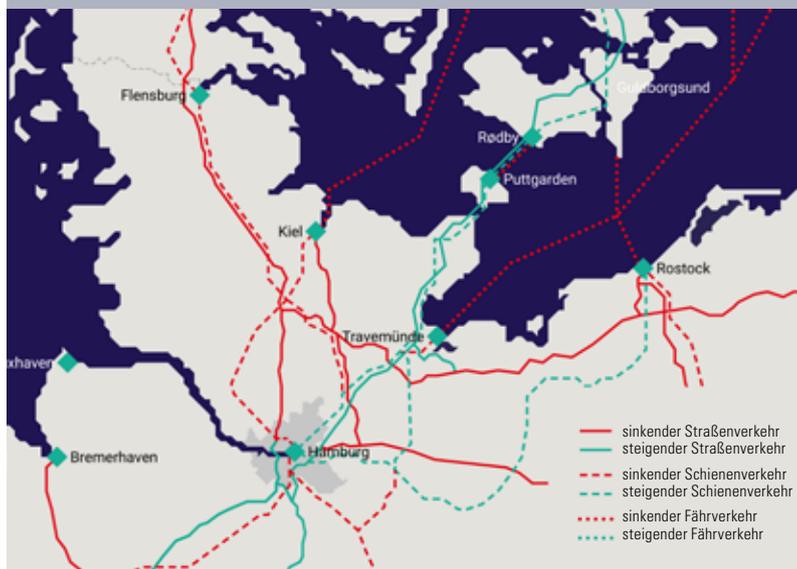
Nicole de Jong

TENTacle analysierte Verkehre

Das europäische Interreg Ostseeprojekt TENTacle analysierte, wie sich der Markt auf eine feste Fehmarnbeltquerung vorbereiten könnte. Die Verantwortlichen kommen zu dem Schluss, dass die Transportströme hauptsächlich auf der Achse Hamburg-Falster-Kopenhagen wachsen werden. Andere Regionen hingegen müssen mit Verschiebungen rechnen. Entsprechend sollten alle Unternehmen, die davon betroffen sind, ihre Geschäftsmodelle anpassen. Detaillierte Ergebnisse stehen im Internet (siehe QR-Code):



Wo die zunehmenden und abnehmenden Verkehre genau sein werden, zeigt die Grafik.





Nur wenige Meter liegen das alte Schiffshebewerk und die neue Schleuse auseinander

© WSV

Die höchste Sparschleuse der Welt

Wenn es um Deutschlands Infrastruktur geht, wird mit Superlativen nicht gespart. Für die Binnenschifffahrt vom und zum Hamburger Hafen lässt die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) mit der Schleuse Lüneburg ein faszinierendes Bauwerk entstehen.

Schon heute ist das Schiffshebewerk in Scharnebeck auf dem Elbe-Seitenkanal eine Attraktion für viele Touristen. Bald wird es einen weiteren Publikumsmagneten geben – die weltweit höchste Schleuse dieser Bauart. Immerhin müssen die Schiffe hier eine Höhe von 38 Meter überwinden. Zudem wird die Schleuse mehr als doppelt so lang werden wie die Kammern des Hebewerks. Mit einer Länge von 225 Meter und einer Breite von 12,50 Meter passen dann auch die größten Binnenschiffe in die Schleuse. Das ist im Schiffshebewerk aktuell problematisch, denn hier sind die Kammern aktuell 100 Meter lang. So

müssen Schubverbände heute schon umständlich rangieren, um das Hebewerk nutzen zu können.

BINNENSCHIFFFAHRT WÄCHST

Für den Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens ist das Projekt zukunftsweisend. Denn immer mehr Binnenschiffe werden von den Verladern zum Transport zum und vom Hamburger Hafen genutzt. Und die Zahlen sollen weiter steigen. So will es auch die Bundesregierung. Der Masterplan Binnenschifffahrt sieht vor, dass die Verkehrsleistung zwischen dem Jahr 2010 bis zum Jahr 2030 um 23 Prozent wächst.



Gleichzeitig soll der Anteil der Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt am Modal Split auf 12 Prozent erhöht werden. Dafür bedarf es jedoch nicht nur moderner Schiffe, sondern auch einer angepassten Infrastruktur. Zu ihr gehört die neue Schleuse Lüneburg, für die der Bund bisher 330 Millionen Euro veranschlagt hat. Anfang des kommenden Jahrzehnts soll sie in Betrieb genommen werden. Der Baustart ist für Mitte der 2020er Jahre geplant.

Sie ist als sogenannte Sparschleuse konzipiert. Bei einer Talschleusung laufen 80 Prozent des Wassers in etagenförmig angeordnete Becken in beiden Kammerwänden. Geht es wieder nach oben, so läuft zuerst das Wasser aus den Tanks ins Becken. Lediglich 20 Prozent müssen dann vom Unterwasser über 38 Meter ins Oberwasser gepumpt werden. Bei einer Schleusenfüllung von 110.000 Kubik-

meter lassen sich so die Energiekosten für die Pumpe senken.

ZUKUNFTSWEISEND BAUEN

Die Schleuse behebt damit einen Engpass, denn die Anforderungen an die Schifffahrt sind gestiegen. Aufgrund ihrer Größe werden dann sogenannte Einzelfahrer, also das klassische Binnenschiff, mit einer Länge von 135 Meter und Schubverbände mit einer Länge von 185 Meter die Höhendifferenz von 38 Meter passieren können. Von Seiten der WSV heißt es, dass damit sichergestellt wird, dass der Ersatzneubau einer Schleuse am Elbe-Seitenkanal auch den künftigen Anforderungen der Schifffahrt genügt und das für die Seehäfen wirtschaftlich so wichtige Seehinterland an den Hamburger Hafen anbindet. ■ (jh)

38

Meter Höhenunterschied wird die neue Schleuse überwinden

© iStockPhoto / Khadi Ganiev



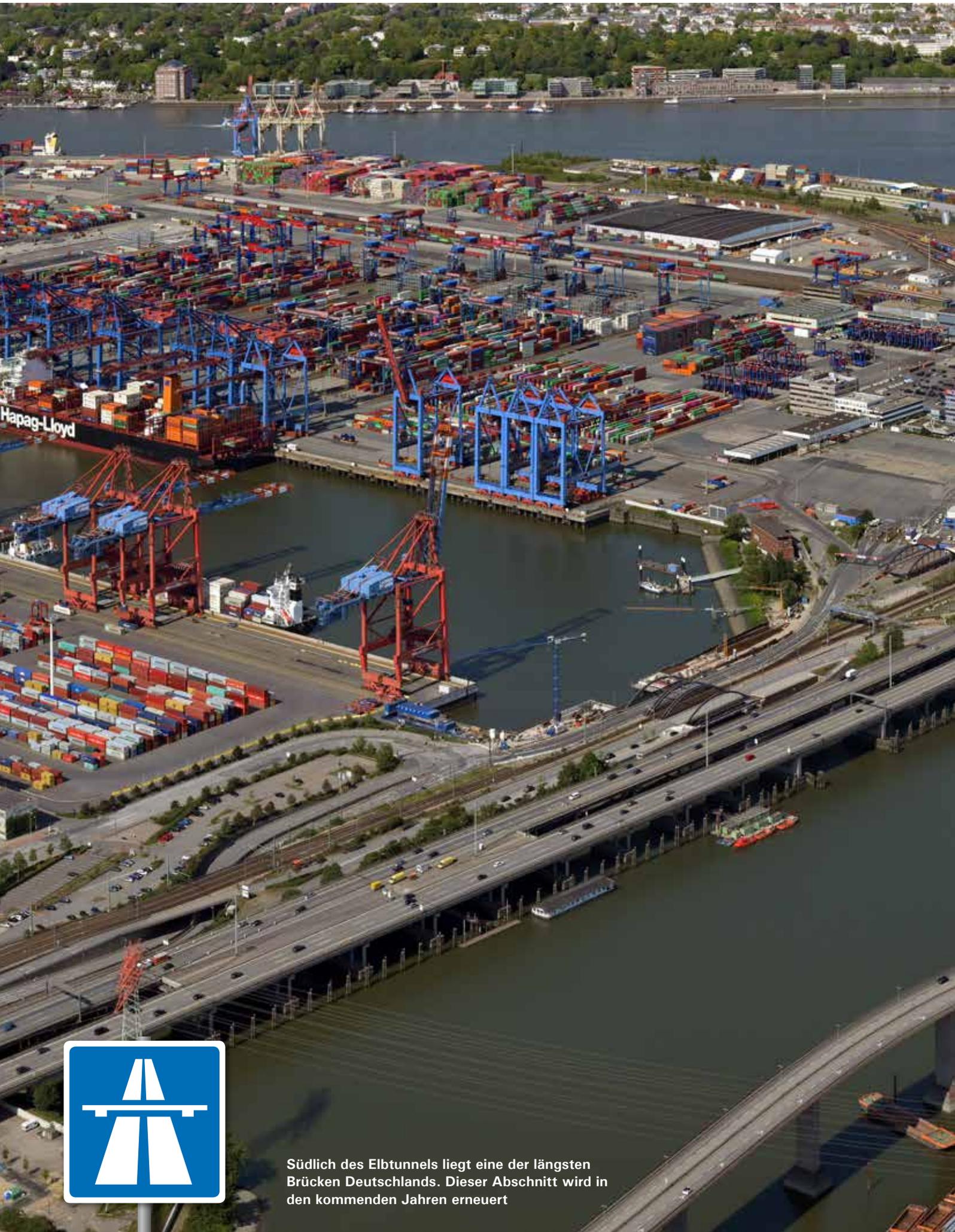
Logistik-Experten für alle Güter



**Gefahrgut-, Transport-, Werk- und Warenlogistik –
Alles aus einer Hand**

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





Südlich des Elbtunnels liegt eine der längsten Brücken Deutschlands. Dieser Abschnitt wird in den kommenden Jahren erneuert



Freie Fahrt für Fahrzeuge

Rund um Hamburg gibt es viele Projekte, die den Straßenverkehr besser fließen lassen sollen. Das ist dringend notwendig, denn leistungsfähige Verkehrswege sichern die Wettbewerbsfähigkeit und die wirtschaftliche Entwicklung einer Region.

Die wachsende Metropolregion Hamburg kämpft seit Jahren mit dem Straßenverkehr. Die Zunahme der Hafenhinterlandverkehre und wachsende Transitverkehre wie durch die geplante feste Fehmarnbeltquerung machen geeignete Netzverknüpfungen noch notwendiger. Bund und Länder sind daher dabei, dass Autobahnnetz und die Zubringer besser auszubauen. So kann die Metropolregion Hamburg ihrer Rolle als nordeuropäische Logistkdrehscheibe besser gerecht werden.

In Norddeutschland ist vor allem die Bundesautobahn 7, kurz A7, als wichtigste überregionale Nord-Süd-Verbindung von zentraler Bedeutung. Mit der A26, der A20 und der A21 stellen wir weitere Projekte vor, die das Verkehrsnetz in der Metropolregion in den kommenden Jahren verbessern sollen.



HH-OTHMARSCHEN – LANDESGRENZE HH/SH (IM BAU)

Die A7 ist für den Nord-Süd-Verkehr im Norden Deutschlands die wichtigste Verkehrsachse und unverzichtbar für den Transitverkehr sowie für die regionalen, aber auch städtischen Verkehrsströme in Hamburg. Aufgrund der Doppelfunktion für den Durchgangs- und Stadtverkehr ist der Streckenabschnitt zwischen der Landesgrenze Schleswig-Holstein/Hamburg und dem Elbtunnel überdurchschnittlich hoch belastet. Auf kaum einem anderen Autobahnabschnitt in Deutschland fahren so viele Fahrzeuge pro Tag. Allein auf dem sechsstreifigen Abschnitt vom Autobahndreieck (AD) Hamburg-Nordwest bis zur Anschlussstelle (AS) Hamburg-Stellingen verkehren täglich 152.000 Kraftfahrzeuge. Der theoretische Grenzwert für sechs Fahrstreifen, wird hier um 26 Prozent überschritten. Im Bereich des Hafens verkehren auf der A7 rund 104.000 Fahrzeuge am Tag, davon allein 18 Pro-

zent LKW (2017). Aktuelle Prognosen der DEGEG zeigen, dass die Zahlen weiter steigen werden: 2030 werden täglich etwa 138.700 Fahrzeuge diesen Abschnitt an der Hafenausfahrt, der AS HH-Waltershof, passieren, davon 25 Prozent LKW.

Diese Werte liegen deutlich über den ursprünglichen Planungen für die Westumfahrung und den Elbtunnel aus den Jahren 1975 und 1992, in denen zunächst 56.000 Fahrzeuge und später 100.000 Fahrzeuge prognostiziert worden waren. Auch die Unfallquote ist überdurchschnittlich hoch. Damit ist die Erweiterung der A7 durch die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) auf sechs beziehungsweise acht Streifen zwingend notwendig.

Auf der 11,6 Kilometer langen Strecke der A7 befinden sich zahlreiche Besonderheiten wie die fast 400 Meter lange Langenfelder Brücke, die bei laufendem Verkehr neu und dabei breiter gebaut und im Oktober 2018 fertiggestellt wurde. Wei-

So könnte nach Meinung der DEGEG die Ausfahrt Hafen Süd in Zukunft aussehen



© DEGEG

Futuristische Lärmschutzwände bestimmen das Bild der A7 in Hamburg bevor es in einen der Deckel geht



© DEGEG

tere Höhepunkte der Stadtplanung und Ingenieurbaukunst sind drei Tunnel nördlich des (neuen) Elbtunnels, von denen der 550 Meter lange Tunnel Schnelsen seit Dezember 2019 in Betrieb ist. In Bau ist zurzeit der rund 890 Meter lange Tunnel Stellingen. Der über zwei Kilometer lange Tunnel Altona, der künftig die Stadtteile Othmarschen und Bahrenfeld verbinden soll, ist noch in Planung. Die drei „Hamburger Deckel“ sind als Lärmschutzprojekt europaweit zukunftsweisend. Da die Deckel alle begrünt und als Parkanlagen genutzt werden sollen, dienen sie auch der „Stadtreparatur“.

K20 ERWEITERUNG DER HOCHSTRASSE K 20 UND ERSATZNEUBAU BRÜCKE K30 (IN PLANUNG)

Südlich des Elbtunnels ist die Hochstraße Elbmarsch Teil der A7. Das Bauwerk mit sechs Fahrstreifen führt über die Elbmarsch mit Industrie- und Hafenanlagen und besteht aus der eigentlichen 3840 Meter langen aufgeständerten Konstruktion, der längsten Brücke Deutschlands, sowie dem knapp 600 Meter langen Weichenbereich vor dem südlichen Elbtunnelportal (K30).

Dieser Abschnitt der A7 ist gesamtheitlich in einem sehr schlechten Zustand. Die achtstreifige K30 wird in zwei Teilen hintereinander abgebrochen und neu errichtet. Damit während der vierjährigen Bauzeit sechs Fahrstreifen den Nutzern zur Verfügung stehen, wurde eigens ein Hilfsdamm mit zwei zusätzlichen Fahrstreifen errichtet. Der erste Teilabbruch des Weichenbereichs startete 2020, bis Ende 2024 wird der Bereich neu hergestellt werden.

Die heutige sechsstreifige Hochstraße Elbmarsch kann aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens mit dem aufgrund der Hafennähe hohen Schwerlastverkehrsanteils keinen flüssigen Verkehrsablauf mehr gewährleisten. Auch außerhalb der Spitzenzeiten kommt es daher täglich zu Staubildungen. Die K20 wird von Grund auf saniert und auf acht Streifen ausgebaut. Das Besondere: Die Hochstraße wurde bereits beim Bau vor fast 50 Jahren auf eine mögliche Verbreiterung um einen weiteren Fahrstreifen je Fahrrichtung ausgelegt. Die Planer haben vorausschauend zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen Platz für zwei zusätzliche Fahrstreifen gelassen. Für die Erweiterung wird zwischen den beiden bestehenden Brückenteilen eine neue zusätzliche Brückenkonstruktion gebaut, darauf zwei zusätzliche Fahrstreifen errichtet und diese an die vorhandenen Fahrstreifen angeschlossen. Offizieller Baubeginn war Ende November 2020.



A26 OST (FRÜHER: HAFEN-QUERSPANNE, HEUTE: HAFENPASSAGE; IN PLANUNG)

Die Verlängerung der knapp 10 Kilometer langen A26 von Stade in Richtung Osten ist eine wichtige Verbindungsachse, die vor allem zwei zentrale deutsche Autobahnen, die A 1 und die A7, miteinander verbindet.

Die neue Autobahn soll als leistungsfähige West-Ost-Straßenverbindung hergestellt werden und weiträumige Hafenerkehre bündeln. Neben der überregionalen Funktion im Autobahnnetz soll sie zudem die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens verbessern und innerstädtische Quartiere von Verkehr und damit Lärm- und Schadstoffemissionen entlasten. So soll auch die Hafenerpassage einen 1.400 Meter langen grünen Lärmdeckel im Süden von Wilhelmsburg bekommen.

Die Hafenerpassage A26 wird die Süderelbe südlich der Kattwykbrücke queren. Sie soll modernen technischen

Außerdem soll die A7 nördlich des Autobahnkreuzes HH-Hafen von derzeit sechs auf acht Fahrstreifen ausgebaut werden. Darüber hinaus ist es erforderlich, die A7 im Bereich des geplanten Anschlusses der A26 bis zur südlich gelegenen Anschlussstelle HH-Heimfeld ebenfalls achtstreifig auszubauen.



A20: NEUBAU IN SCHLESWIG-HOLSTEIN (IN PLANUNG)

Die A20 Nordwestumfahrung Hamburg ist als Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes (TEN) von herausragender Bedeutung. Als westliche Fortführung der Ostseeautobahn A20 Lübeck – Stettin bis über die Elbe nach Niedersachsen und Anschluss an die A26 wird die A20 künftig die wichtigste Ost-West-Verbindung im Norden Deutschlands sein und die deutschen Seehäfen an Nord- und Ostsee als Hinterlandanbindung miteinander verbinden. Durch die beiden geplanten Autobahnkreuze werden wichtige Verbindungen zur A23 und A7 geschaffen.



Entspanntes Fahren auf der A26 vor dem geplanten Autobahnkreuz in Richtung Stade

Anforderungen gerecht werden und sich optisch in das Hafenumfeld einfügen. Deshalb wurde bereits 2013 von der DEGES, die die A26 Ost plant und bauen wird, ein Realisierungswettbewerb ausgelobt, an dem nationale und internationale Büros teilnahmen.

A26 WEST (IM BAU)

Die acht Kilometer lange A26 West von der Landesgrenze Niedersachsen/Hamburg bis zur A7 ist gekennzeichnet durch ihre besondere Lage zwischen dem Natur- und Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ und dem bekannten Obstanbaugebiet „Altes Land“.

Die starke Verkehrsbelastung hat dazu geführt, dass seit vielen Jahren zunehmend Verkehr von der B73 auf parallele Landes-, Kreis- und Stadtstraßen verlagert wird. Die Folge sind geringe Reisegeschwindigkeiten, viele Unfälle sowie erhebliche Belästigungen für die Straßenanwohner durch Lärm, Schadstoffe und Trennwirkungen.



A21: AUSBAU DER B 404 (PLANUNG UND BAU)

Die A21 ist eine derzeit 56 Kilometer lange Autobahn im Norden Deutschlands und verläuft in Nord-Süd-Richtung von der Landeshauptstadt Kiel über Bad Segeberg bis nach Schwarzenbek mit Anbindung an die A1 und die A24. Die A21 folgt größtenteils dem Trassenverlauf der Bundesstraße 404.

Der Ausbau der A21 als Ostumfahrung Hamburgs einschließlich Elbquerung bei Geesthacht wird auf langfristige Sicht erforderlich, um dem Fernverkehr aus dem östlichen Raum Norddeutschlands die Möglichkeit zu geben, den Raum Hamburg auf kurzem Weg zu umfahren. Durch eine langfristig vollendete Ostumfahrung sind Entlastungen

auf der A1 zu erwarten, wenn eine verkehrsgerechte Anbindung an das Autobahnnetz in Niedersachsen sichergestellt ist.

Die B 404 wird zurzeit im Bereich von Klein Barkau bis Stolpe auf rund 11,6 Kilometern von der Autobahn GmbH zur A21 ausgebaut. Im Großraum Kiel laufen die Planungen der DEGES, um die A21 von Klein Barkau bis nach Kiel-Wellenseedamm und von Neumeimersdorf bis nach Kiel zu führen.

VORRANG DER WESTLICHEN ELBQUERUNG BEI GLÜCKSTADT

Die Weiterführung der A21 von der A24 über die Elbe bis hin zur A 39 in Niedersachsen ist im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 als „neues Bauvorhaben im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft. Die Realisierung der A20 mit zusätzlicher westlicher Elbquerung bei Glückstadt hat jedoch Vorrang. ■ Etta Weiner



Vorreiter der Verkehrswende

Staus sind in Städten wie Hamburg alltäglich. Um den Verkehr zu reduzieren hat ein Kölner Unternehmen mit dem Smart City Loop ein intelligentes Verkehrs- und Transportsystem entwickelt. Ganz unter dem Motto „CO₂-frei, Stau-frei, Digital“ sollen Waren künftig unterirdisch befördert werden. In vier Jahren könnte es in der Hansestadt soweit sein.

Die Ver- und Entsorgungsproblematik stellt Städteplaner, Spediteure und Politik vor immer größer werdende Herausforderungen. Eine Lösung könnte jetzt das Smart City Loop werden, wie die vom Immobilienentwickler Four Parx mitfinanzierte Machbarkeitsstudie in Hamburg gezeigt hat. Mit wissenschaftlicher Unterstützung durch das Fraunhofer IML ist diese zu dem Ergebnis gekommen, dass die unterirdische

Transportlösung technisch durchführbar sowie wirtschaftlich betreibbar ist.

RÖHREN MIT DURCHMESSER VON VIER METERN

In einem Röhrensystem von vier Metern Durchmesser sollen Güter vollautomatisch und unterirdisch ins Stadtinnere transportiert werden. Die Röhre ist dabei das Bindeglied zwischen einem Güterverteilzentrum (GVZ)



© Smart City Loop

Die geplanten Röhren ermöglichen zweispurigen Betrieb stadteinwärts- und auswärts

am Stadtrand und einem oder mehreren City Hubs. Die „letzte Meile“ übernehmen dann Elektroscooter, Lastenfahrzeug oder Ähnliches. Idealerweise werden die City Hubs neu geplante Logistikimmobilien, die eine Mischnutzung erlauben und so beispielsweise Distributionszentrum und Kaufhaus zugleich sein können. Four Parx ist dabei, solche City Hubs zu entwerfen und konnte die Smart City Loop GmbH

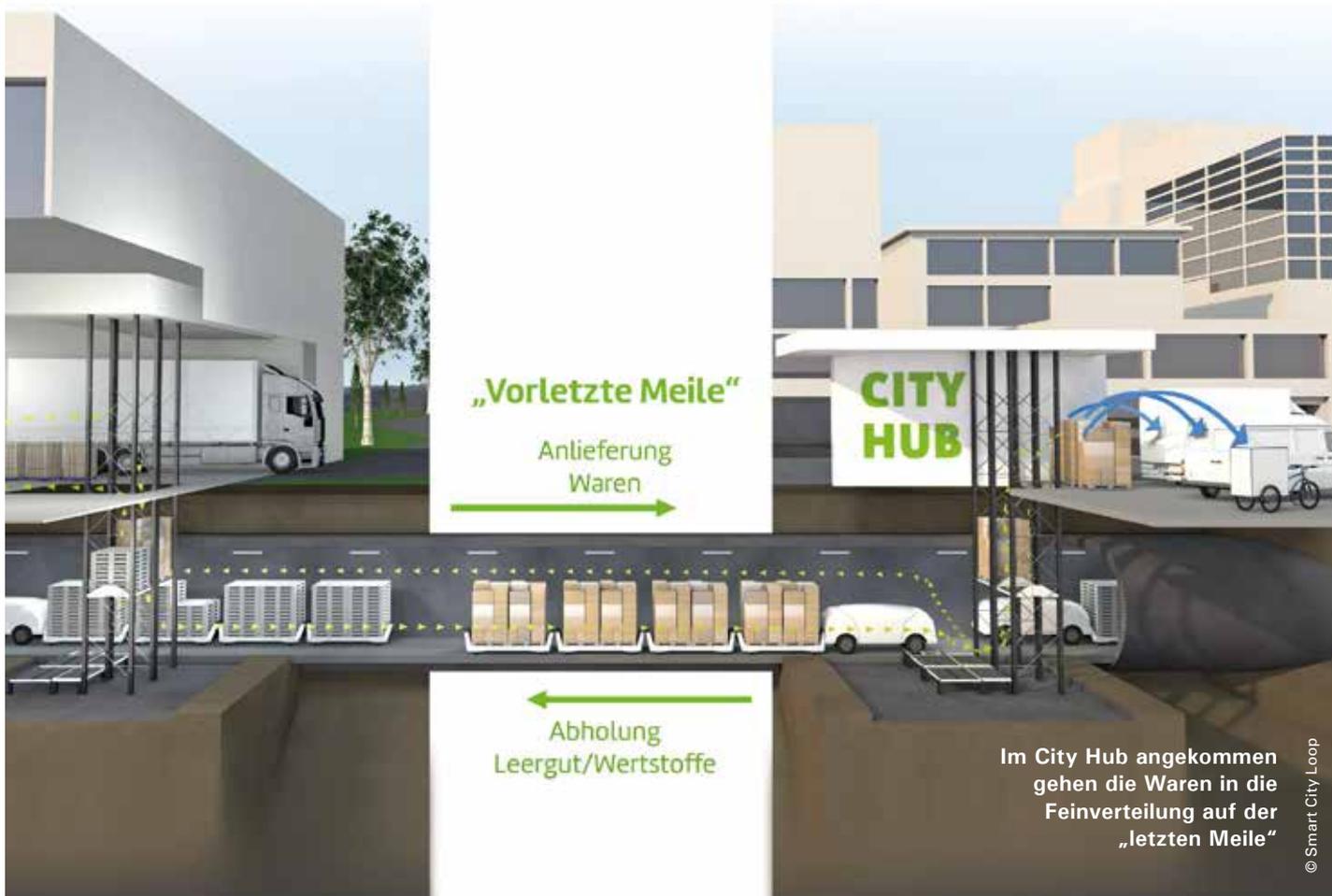
in der Realisierung einer Machbarkeitsstudie in Hamburg unterstützen.

Der Röhrencharakter bedeute, so Smart City Loop (SCL), einen weniger invasiven und damit effizienteren Eingriff in Verkehr und Natur als ein Tunnelbau. Auch sei dieser Ansatz wesentlich schneller umsetzbar. „Alle Technik, die wir benötigen, sowie die erfolgreiche vollautomatische Fördertechnik ist erprobt und State of the Art in der Logistik“, sagt Smart City Loop Geschäftsführer Christian Kühnhold. So ließen sich nicht unerhebliche Entwicklungskosten sparen. SCL spricht von einer Lieferkapazität von etwa 2,7 Millionen Paletten pro Jahr bei einem eventuell möglichen 24 Stunden Betrieb an 300 Tagen. Damit könnten rund 540.000 Transportfahrten mit dem LKW wegfallen. Dies würde eine CO₂-Einsparung von über 10.000 Tonnen pro Jahr bedeuten.

Die utopisch anmutende Idee ist bereits jetzt mehr als nur Zukunftsmusik. Nach der erfolgreich abgeschlossenen Machbarkeitsstudie in Hamburg hat SCL in der Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) einen Partner gefunden, der das Projekt befürwortet und die Zusammenarbeit in einer Absichtserklärung zugesagt hat. Im Rahmen ihrer Innovationsstrategie verfolgt die Hansestadt demnach das Ziel, „Mobilität effizienter, sicherer und umweltfreundlicher zu machen“ und „begrüßt die Idee einer Umsetzung des Smart City Loop-Projektes in Hamburg.“

EIN ELBTUNNEL FÜR EUROPALETTEN

Mittlerweile ist das Projekt in die Planungsphase gegangen und ein Grundstück für das Güterverteilzentrum (GVZ) steht bereits fest. Von Steinwerder aus soll eine Röhre unter der Elbe künftig das GVZ mit den geplanten City Hubs in Hamburg Mitte und Altona verbinden. Dies ist laut SCL die effektivste Lösung, da die Strecke ins Stadtinnere sehr kurz und die Hinterlandanbindung optimal sei.



In der Praxis sollen die Güter vorkommissioniert werden. Ähnlich wie Kunden Stauraum auf einem LKW bezahlen, soll es einen vergleichbaren Preis pro Transport mit der Palette geben. „Auf diese Weise könnten täglich 5.000 Paletten verschickt werden und bis zu 1.000 Fahrten mit dem LKW eingespart werden“, sagt Kühnhold.

Um diesen Zielen einen Schritt näher zu kommen, kommt es jetzt darauf an, die Warensteuerung zu digitalisieren und zu optimieren. Geplant ist eine Slotbuchung, die Spediteuren eine gewisse Flexibilität garantiert. So könne der Warenfluss ins Stadtinne-re laut SCL zuverlässiger gestaltet werden. SCL selber tritt dabei als „weißer Dienstleister“ auf der vorletzten Meile auf. Das heißt, SCL stellt lediglich die Infrastruktur, die andere Dienstleister dann unter ihrem eigenen Namen nutzen können.

Das System ist so aufgebaut, dass die Röhre zwei Spuren für Paletten bietet. Das bedeutet, es können nicht nur Waren in die Stadt transportiert, sondern auch aus der Stadt rausgeschickt werden. Stadteinwärts könnten zum Beispiel Paketdienstleister oder Handwerker beliefert und alle anderen Stückgüter transportiert werden, während Retouren, Leergut

oder Wertstoffe die Stadt auf direktem Wege wieder verlassen würden.

Neben konkreten Gesprächen mit potenziellen Investoren haben die technischen Vorarbeiten in Hamburg begonnen. Weiterhin prüft SCL mit Hilfe der BWI geeignete Flächen und Immobilien für den ersten City Hub in der Innenstadt.

Bis 2024 soll das Smart City Loop fertiggestellt sein. Hamburg wäre dann die erste Stadt mit einem derartigen alternativen Transportsystem und ein Vorreiter der Verkehrswende. Die Bereitschaft der BWI zur Förderung von nachhaltigen Konzepten wie diesem zeigt zudem, wie wichtig der Klimawandel für die Hansestadt ist. ■

Lea Mentzel

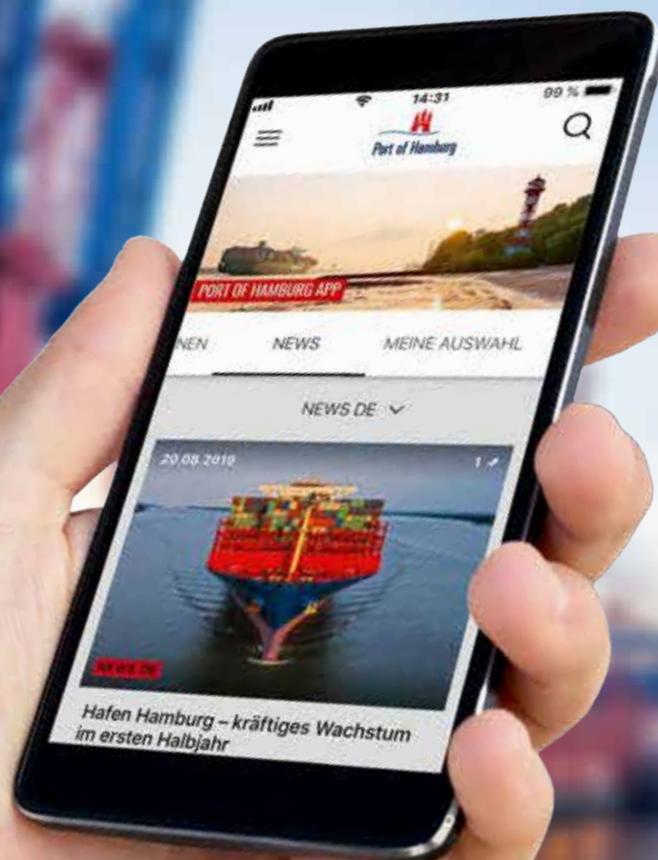


In Kürze

- Grüne Transportalternative für den innerstädtischen Warenverkehr
- Palettierte Ware wird unterirdisch in einem fahrerlosen Transportsystem in die Stadt gebracht
- Zweispuriger Betrieb bietet Lösung für Ver- und Entsorgungsproblematik
- Ein Slotbuchungsverfahren ermöglicht Flexibilität und Zuverlässigkeit
- Machbarkeitsstudie belegt Wirtschaftlichkeit für Stadt und Spediteure
- Jährliche CO₂-Einsparung von 10.000 Tonnen möglich

PORTNEWS TO GO

MIT DER NEUEN PORT OF HAMBURG APP!



Schreibt mir unter: facebook.com/ppickhuben

PETER PICKHUBENS PINNWAND



Der wahrscheinlich schönste Tunnel der Welt

Ich für meinen Teil fliege sehr gern durch den Alten Elbtunnel. Außer mir dürfen ihn auch Fußgänger und Fahrradfahrer nutzen; Autos jedoch können zurzeit nicht durchfahren. Schließlich wurde dieser ursprünglich für Kutschen konstruiert. Gebaut wurde der St.-Pauli-Elbtunnel, wie er offiziell heißt, vor mehr als 100 Jahren. Bei seiner Freigabe war sogar Kaiser Wilhelm anwesend, der es auch gern gesehen hätte, wenn der Tunnel nach ihm benannt worden wäre. Aber es kam anders. Lange Zeit war der Tunnel eine wichtige Verbindung für den Berufsverkehr zwischen St. Pauli und Steinwerder, also zwischen der Stadt und dem Hafen. Heute ist er ein Publikumsmagnet – für Touristen ebenso wie für Einheimische. Das liegt auch an der Besonderheit, dass es keine Rampen als Zufahrt gibt, sondern große Fahrstühle, in die auch Autos – und Kutschen – passen. Wer sich mit dem geschützten Denkmal näher beschäftigt, kommt aus dem Staunen nicht heraus: Wusstest du beispielsweise, dass alle Tiere, die auf den Reliefs in den Röhren abgebildet sind, früher tatsächlich einmal in der Elbe vorkamen? Wusstest du, dass es von 1959 bis 1992 Rolltreppen im Alten Elbtunnel gab? Und wusstest du, dass die Aussichtsplattform Bornsteinplatz an der Südseite nach dem Arzt und seiner Ehefrau benannt wurde, die die Arbeitssituation der beim Bau Beschäftigten verbesserten und die Druckluftkrankheit erforschten? Solche und viele andere spannende Geschichten ranken sich um das prächtige Bauwerk. Dafür, dass es noch möglichst lange erhalten bleibt, sorgen umfangreiche Sanierungsarbeiten der HPA. Seit April 2019 fliege ich daher nur durch die wiedereröffnete Oströhre, die bereits in neuem Glanz erstrahlt. Aktuell wird die Weströhre saniert und ist daher für Besucher und Hafensemöwen geschlossen.



Übrigens ...

... meinen Lieblingshafen findet Ihr auch auf Social Media – schaut mal vorbei:

HAFENHAMBURG

PPICKHUBEN

PORTOFHAMBURG

PORTOFHAMBURG

PORT OF HAMBURG



Oder die Port of Hamburg-App downloaden

HPA feiert 15-jähriges Bestehen

Im Oktober dieses Jahres war es soweit – die Hamburg Port Authority feierte ihren 15. Geburtstag. Im Jahr 2005 bündelte die Stadt Hamburg unter dem Dach der neuen Hafenverwaltung ihre dezentral bestehenden Verwaltungseinheiten neu. Der Aufgabenbereich hat sich seitdem erweitert. Heute kümmert sich die HPA neben der wasserseitigen Infrastruktur auch um den landgebundenen Verkehr im Hafengebiet. Dazu gehört als eigener Unternehmenszweig auch die seit 1866 bestehende Hafenbahn mit rund 300 Kilometern Schienen und fast 800 Weichen. Außerdem übernimmt der Jubilar auch die Bauprüfung im Hafengebiet. Ein weiterer wichtiger Geschäftszweig ist heute die Immobilienverwaltung. Zudem ist die HPA dabei, den Hafen auf die Zukunft vorzubereiten. Mit der smartPORT-Philosophie forciert die HPA nachhaltiges wirtschaftliches Wachstum und den bestmöglichen Nutzen für seine Kunden und die Menschen in Hamburg unter Minimierung der Umwelteinflüsse. Gleichzeitig ist das Tochterunternehmen „Die Flotte“ dabei ihre Schiffe umweltfreundlicher zu betreiben. Da gratuliert Peter Pickhuben gern und wünscht viel Erfolg in den kommenden 15 Jahren.



Fährverbindung Brunsbüttel Cuxhaven in Planung

Die ELBFERRY GmbH aus Cuxhaven hat neue Eigentümer. Die Gesellschafter der Reederei Strahlmann und der MTB new energy haben die Anteile übernommen. Das Unternehmen wurde in ELBFERRY Verwaltung- GmbH umbenannt und ist die Komplementärgesellschaft und alleiniger Geschäftsführer der ELBFERRY GmbH und Co. KG in Brunsbüttel. Neben Heinrich Ahlers werden die beiden Geschäftsmann die Gesellschafter Tim Brandt und Christian Strahlmann die Geschäftsführung verstärken. Ahlers verfügt über einen großen Erfahrungsschatz in der Hafen- und Logistikwirtschaft sowie Erfahrungen im Fährverkehr und hat mit Christian Strahlmann, Geschäftsführer der alteingesessenen Brunsbütteler Reederei Erwin Strahlmann GmbH & Co. KG sowie Tim Brandt, Geschäftsführer der MTB new energy GmbH, einem modernen Unternehmen für innovative Erneuerbare-Energie-Technologien, die richtigen Partner an Bord. Ziel der neuen Konstruktion ist es, mit neuem umweltfreundlicherem Konzept die Linie Brunsbüttel / Cuxhaven neu zu beleben. Hierzu werden zur Zeit Verhandlungen mit Schiffseignern, Behörden und Terminalbesitzern geführt, um einen Start im nächsten Frühjahr zu ermöglichen. „Unser Hauptproblem ist zurzeit, so Heinrich Ahlers, „die Corona Pandemie, welche es uns deutlich erschwert voran-



zukommen.“ Christian Strahlmann ist sich dennoch sicher, dass das Management eines Schiffes bei Strahlmann in mehr als guten Händen liegt. Er verspricht sich von dem Einstieg der Reedereigruppe in das moderne Fährgeschäft die Erschließung eines neuen Geschäftsfeldes. Tim Brandt ist überzeugt davon, dass man mit neuen Antriebskonzepten in der Zukunft und dem Start einer umweltfreundlichen Fähre genau richtig liegt, um Mobilität CO₂-frei für Personen und Fahrzeuge zu ermöglichen. Elbferry.com

Schneller bauen

Der Bundestag hat Anfang November das Investitionsbeschleunigungsgesetz beschlossen. Mit den neuen Regelungen will das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) seine Maßnahmen für schnelleres Planen und Bauen in Deutschland verstärken. Nach Aussage des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer, will die Bundesregierung an der Schiene einfacher elektrifizieren und digitalisieren, Bahnsteige barrierefrei machen oder Schallschutzwände errichten. So soll für bestimmte Baumaßnahmen an der Schiene künftig keine Genehmigung durch ein Planfeststellungsverfahren mehr notwendig sein. Dazu gehören: die Elektrifizierung von Bahnstrecken, die Ausstattung mit digitaler Signal- und Sicherheitstechnik, der barrierefreie Umbau, die Erhöhung oder Verlängerung von Bahnsteigen, die Errichtung von Schallschutzwänden zur Lärmsanierung. Umweltprüfungen in diesen Fällen werden erleichtert. Zudem sollen für kürzere Verwaltungsgerichtsverfahren in erster Instanz künftig Oberverwaltungsgerichte oder Verwaltungsgerichtshöfe zuständig sein. Das betrifft unter anderem Landesstraßen, Hafenprojekte oder Windräder. Das spart eine Instanz und verkürzt die Zeit der Verfahren. Für überregional wichtige Infrastrukturprojekte – wie Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan oder dem Mobilfunkausbau – wird gesetzlich ein Sofortvollzug angeordnet. Nach Auskunft des BMVI heißt das, dass nach der Genehmigung durch die zuständige Behörde sofort gebaut werden kann. Die aufschiebende Wirkung von Widersprüchen oder Anfechtungsklagen entfällt in diesen Fällen.



Hafen Hamburg Marketing goes digital

Geschichten und Nachrichten aus und um den Hamburger Hafen lassen sich auf vielfältige Weisen erzählen. Wir als Hafen Hamburg Marketing haben in den vergangenen Monaten viele neue Formate entwickelt. Dazu gehören auch unterschiedliche Videoformate.

Das PORTtalk-Team von Hafen Hamburg Marketing (HHM) ist, soweit es in den vergangenen Monaten möglich war, oft unterwegs gewesen und hat mit der Videokamera spannende Projekte im und um den Hamburger Hafen sowie im Hinterland gefilmt. Die geschnittenen Videos sind mittlerweile sowohl auf der Webseite hafen-hamburg.de als auch in den Sozialen Medien sehr gefragt. In den bereits über 30 veröffentlichten Filmen konnte das Team über die Corona-Situation in einzelnen Unternehmen, die Leistungsvielfalt des Hamburger Hafens und die Mitgliedsunternehmen im modernen Format informieren.

Ein weiteres beliebtes Format sind die PORTmovies. Sie entstehen hauptsächlich bei außergewöhnlichen Ereignissen wie der Ankunft der „Peking“ in Hamburg oder dem Erstanlauf der „HMM Algeciras“. Auch diese Filme waren und sind sehr erfolgreich in den Sozialen Medien.

Zukünftig plant HHM zur Erweiterung des Filmportfolios die Reihe PORTbusiness. Das sind kurze Imagefilme über die Mitglieder, die auf den Kanälen von HHM veröffentlicht werden. Das Team liefert dafür ein Storyboard wie die Unternehmen sich und ihre Produkte beziehungsweise Dienstleistungen präsentieren können. Zudem berät das Filmteam gern bei der inhaltlichen Konzeption und übernimmt die Dreharbeiten. Nähere Informationen liefern Catharina Pape unter pape@hafen-hamburg.de oder Mathias Schulz unter schulz@hafen-hamburg.de.

Im Zuge des Aufbaus eines eigenen Film- und Videoteams hat Hafen Hamburg Marketing auch ein eigenes Studio eingerichtet. Dies kann gern auch von den Mitgliedern genutzt werden.



Wer Interesse an dem Studio hat, kann sich bei Katja Höltkemeier, hoeltkemeier@hafen-hamburg.de oder Jochen Wischhusen, wischhusen@hafen-hamburg.de informieren.

Als perfekte Kanäle zur Verbreitung der Filme haben sich unsere Auftritte in den Sozialen Medien entwickelt. Das Social Media Team ist bei Facebook, LinkedIn, Instagram und Twitter sehr erfolgreich unterwegs und gewinnt täglich neue „Follower“. Mehr zu entdecken gibt es mit den Hashtags #hafenhamburg und #portofhamburg. ■



Impressum

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

Herausgeber: Hafen Hamburg Marketing e.V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe Dezember 2020:** Bengt van Beuningen, Ralf Johanning, Lea Mentzel, Etta Weiner, Hafen Hamburg Marketing e.V., ELBREKLAME GmbH

■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe Dezember 2020:** ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH, Holländische Reihe 8, 22765 Hamburg, www.elbreklame.de ■ **Layout, Ausgabe Dezember 2020:** Jan Klaas Mahler, ELBREKLAME GmbH

■ **Druck, Ausgabe Dezember 2020:** Beisner Druck ■ **Anzeigenverwaltung, Ausgabe Dezember 2020:** Holger Grabsch, ELBREKLAME GmbH holger.grabsch@elbreklame.de

■ **Englische Adaption, Ausgabe Dezember 2020:** 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: 6.500 Exemplare deutsch, 2.000 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



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 / 222 21-0 • Telefax: +49 (0) 41 65 / 8 10 41

E-Mail: info@speditions-assekuranz.de

Internet: www.speditions-assekuranz.de



**Wo eine Ware ist,
ist auch ein Weg.
#DBCargofährt für
Sie durch Europa
und bis nach Asien.**

Wir sind Logistik. DB Cargo.



 DB Cargo AG

 @DB_Cargo

 dbcargo.com

 dbcargo.com/newsletter

 neukundenservice@deutschebahn.com